

## VOTO EM SEPARADO

Perante a COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, sobre o Projeto de Lei da Câmara nº 61, de 2013 (Projeto de Lei nº 7123, de 2010, na origem), do Deputado Assis do Couto, que *altera a Lei nº 9.985, de 18 de julho de 2000, para criar a categoria de Unidade de Conservação denominada Estrada-Parque e institui a Estrada-Parque Caminho do Colono no Parque Nacional do Iguaçu.*

### I – RELATÓRIO

Vem à deliberação da Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI) o Projeto de Lei da Câmara (PLC) nº 61, de 2013 (Projeto de Lei - PL nº 7.123, de 2010, na origem), do Deputado Assis do Couto, que *altera a Lei nº 9.985, 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 institui a Estrada-Parque Caminho do Colono no Parque Nacional (PARNA) do Iguaçu.*

O projeto 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.

O PLC estabelece a forma de gestão da unidade, cuja implementação deve ocorrer em parceria com o Estado em que estiver localizada, com base em requisitos como controle do horário de acesso à estrada integrante da unidade, controle do número e das características dos veículos, entre outros.



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 o km 0 e o km 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 justificção 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.

Além de examinado por este colegiado, o PLC será apreciado pelas Comissões de Meio Ambiente (CMA) e de Desenvolvimento Regional e Turismo (CDR), esta última em decisão terminativa. A matéria foi arquivada ao final da última legislatura, mas foi desarquivada em razão da aprovação do Requerimento nº 233, de 2019.

Não foram apresentadas emendas.

Nesta Comissão, o Senador Elmano Férrer apresentou relatório pela aprovação do PLC.

## **II – ANÁLISE**

Com a devida vênua ao ilustre relator, temos opinião distinta sobre a proposição em análise.



Inicialmente, abordaremos a primeira parte da proposição, materializada em seu art. 1º, que cria a categoria de unidade de conservação da natureza denominada “Estrada-Parque”.

O dispositivo define essa categoria de UC 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”. Essa definição, entretanto, é incompatível com a definição de unidade de conservação estabelecida na Lei do SNUC:

Art. 2º Para os fins previstos nesta Lei, entende-se por:

I - unidade de conservação: espaço territorial e seus recursos ambientais, incluindo as águas jurisdicionais, **com características naturais relevantes**, legalmente instituído pelo Poder Público, com objetivos de conservação e **limites definidos**, sob regime especial de administração, ao qual se aplicam garantias adequadas de proteção; **(grifo nosso)**

Salta aos olhos que uma via de acesso não possui características naturais relevantes. Além disso, os limites de uma UC devem ser precisamente definidos por meio de memorial descritivo georreferenciado, não sendo adequado que se estabeleça a unidade com base em “formato e dimensões” “definidos pelos aspectos históricos, culturais e naturais”. Tal grau de imprecisão e subjetividade geraria enorme insegurança jurídica na operacionalização da UC, pois seus limites estariam sempre sujeitos a dúvidas quanto à sua real delimitação.

Outro aspecto que denota a confusão que representa a categoria de unidade de conservação que se pretende estabelecer pelo projeto em tela é a indicação de que essa categoria estaria dentro de outra UC. Uma área não pode ser afetada simultaneamente por duas unidades de conservação, menos ainda se uma é de proteção integral e a outra, de uso sustentável. Cada unidade tem objetivos de manejo distintos e uma dupla afetação de um mesmo espaço territorial causaria enorme conflito decorrente da dificuldade em se decidir qual o regime que se aplicaria a essa área.

O § 2º do art. 21-A que o PLC nº 61, de 2013, pretende inserir na Lei do SNUC estabelece que a “gestão da Estrada-Parque dar-se-á por um

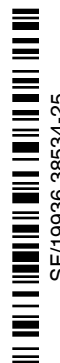


Conselho Consultivo, presidido pelo órgão responsável pela administração da unidade de conservação em que estiver inserida”. Imaginemos que a tal Estrada-Parque seja criada pela União dentro de uma UC estadual. Nos termos da proposição, neste caso, o Conselho Consultivo da unidade federal seria presidido pelo órgão responsável pela unidade estadual. Seria uma interferência de um ente federativo na administração de outro, o que configura flagrante violação do pacto federativo e, portanto, vício de inconstitucionalidade. Ademais, sendo um conselho consultivo, não terá poder de gestão ou deliberação.

O § 3º do mesmo art. 21-A é ainda mais impróprio, pois, ao determinar que a implantação de uma Estrada-Parque, independentemente do ente federativo que a institua, tenha que se dar obrigatoriamente em parceria com o Estado em que a unidade estiver localizada, atribui obrigação ao ente estadual por meio de uma lei federal, em evidente afronta à Lei Maior. Eis aqui outra inconstitucionalidade que merece ser apontada.

Caso haja necessidade de se abrir ou manter uma estrada no interior de unidade de conservação como estrutura que viabilize a consecução dos objetivos da UC, não há necessidade de criação de uma nova categoria por meio de lei ordinária. Basta simplesmente a previsão dessa intervenção no Plano de Manejo da unidade, nos termos do art. 27 da Lei do SNUC, o que evita todos os vícios que mencionamos acerca da instituição da Estrada-Parque como categoria de manejo.

Importante salientar que, em quaisquer lugares do mundo em que existam, estradas-parque não são categoria de unidades de conservação da natureza. Não há paralelo na legislação de qualquer outro país que estabeleça uma via de acesso como UC. Esse tipo de infraestrutura não é reconhecido pelo sistema de categorias de gestão de áreas protegidas da União Internacional para a Conservação da Natureza (IUCN, na sigla em inglês). A razão de existir de uma estrada-parque seria proteger o entorno paisagístico de rodovias existentes ou a serem implementadas em áreas não protegidas e com grande apelo cênico. Sua função não é criar uma camuflagem ambientalmente correta para viabilizar a abertura de estradas em unidades de conservação onde essas vias não seriam possíveis nem necessárias. Em outras palavras, o rótulo não tem o poder de mudar o conteúdo.



Quanto à segunda parte da proposição, que visa criar a “Estrada-Parque Caminho do Colono” em área pertencente ao Parque Nacional do Iguaçu, além dos problemas genéricos apontados anteriormente acerca da inadequação dessa fictícia categoria de UC, há muitas inconsistências formais na proposta e se vislumbram inúmeros problemas que decorrerão de eventual implementação da estrada.

Do ponto de vista formal, para criar uma unidade de conservação onde já existe outra é necessário que a área seja desafetada em relação à unidade preexistente para que não haja sobreposição. Essa desafetação é feita por meio do estabelecimento de novo memorial descritivo que defina os novos limites da unidade, com coordenadas geográficas, pontos de amarração, azimutes, referências físicas no terreno, entre outros elementos geográficos imprescindíveis à precisão dos limites. Em outras palavras, no caso concreto, o Parque Nacional do Iguaçu teria que ser redesenhado para que a área onde se pretende criar a Estrada-Parque Caminho do Colono deixe de ser Parque Nacional. Da mesma forma, a nova unidade deveria ser criada por meio de um memorial descritivo próprio. Nenhum dos dois procedimentos foi respeitado no PLC nº 61, de 2013 e esses vícios, aliados às inconstitucionalidades que já apontamos, não deixam dúvida sobre a insegurança jurídica das regras propostas no projeto.

A proposição indica a localização da nova unidade como o “histórico leito do Caminho do Colono, situado entre o km 0 e o km 17,5 da PR-495, antiga BR-163”. Essa descrição é absolutamente imprecisa, especialmente pelo fato de a Estrada do Colono não mais existir. A Procuradoria da República no Município de Foz do Iguaçu divulgou recentemente um relatório, datado de 30 de agosto deste ano, referente a diligência realizada por meio de sobrevoo no Parque Nacional do Iguaçu. O documento descreve a constatação de que todo o leito da antiga estrada, não utilizada desde 2003, foi tomado por processo de sucessão ecológica, estando totalmente coberto por vegetação nativa, de modo que praticamente não se distingue em campo o antigo leito da estrada. Eventual permissão para a reabertura da estrada implicaria a necessidade de desmatamento em toda a sua extensão.

Quanto ao mérito, a abertura da Estrada do Colono é nociva no que tange aos aspectos ambientais, de segurança pública e nacional e



econômicos. Abrir estradas no interior de unidades de conservação é o meio mais eficaz de se implodir as funções ecológicas desses espaços, pois, pelo processo de fragmentação de habitats causado pela estrada, a biodiversidade nativa será progressivamente substituída por biodiversidade exótica, eliminando as características que ensejaram a criação da UC.

Além disso, a abertura da estrada é desnecessária no que concerne à infraestrutura viária e ao turismo. Para avaliar esses aspectos, convém descrever brevemente a importância do Parque Nacional do Iguaçu, bem como o histórico de conflitos sobre a estrada.

Criado em 10 de janeiro de 1939, o Parque Nacional do Iguaçu, com 185.262 hectares (ha), é a segunda unidade de conservação mais antiga do Brasil e a maior UC de domínio público da Mata Atlântica, o bioma mais devastado e ameaçado do País e, ao mesmo tempo, com a maior biodiversidade por área. Suas origens remontam ao ano de 1876, quando o engenheiro André Rebouças fez a primeira proposta de criação do Parque, direcionada ao então Imperador D. Pedro II. A unidade de conservação começou a se concretizar devido à ação decisiva de Alberto Santos Dumont, que em 1916, ao conhecer as Cataratas do Iguaçu, ficou tão impressionado que usou de seu prestígio para pressionar as autoridades a criarem um Parque Nacional. Naquele ano houve as primeiras desapropriações, que foram ampliadas em 1930, culminando com a efetiva criação do Parque em 1939, pelo Presidente Getúlio Vargas. Em 1981, a unidade de conservação foi ampliada por meio de decreto-lei assinado pelo Presidente João Figueiredo e abrange, atualmente, os municípios paranaenses de Céu Azul, Foz do Iguaçu, Matelândia, São Miguel do Iguaçu e Serranópolis do Iguaçu.

Do ponto de vista ambiental, o Parque Nacional do Iguaçu é ímpar. É o último grande remanescente de vegetação nativa, praticamente intocada, do Estado do Paraná, abrigando rica biodiversidade de flora e fauna, incluindo muitas espécies ameaçadas de extinção, até mesmo felinos de grande porte, como, por exemplo, a onça-pintada. Sua área é contígua com a do Parque Nacional Iguazú, unidade de conservação argentina de 67.000 ha criada em 1934, consolidando mais de 250.000 ha de floresta contínua.



O caminho denominado “Estrada do Colono” funcionou de meados da década de 1950 até 1986 e, quando foi fechado, tinha fluxo extremamente baixo de veículos. O primeiro plano de manejo do Parque Nacional do Iguaçu, aprovado em 1981, já identificava a estrada como um problema sério e colocava o seu fechamento como uma de suas metas, pois a então denominada Estrada do Colono corta a zona intangível do Parque, ou seja, a de maior importância e fragilidade para a conservação da biodiversidade no maior resquício de Mata Atlântica preservada do Paraná.

Em meados da década de 1980, o Departamento de Estradas e Rodagem do Paraná (DER/PR) fez estudos para pavimentação da estrada e essa movimentação motivou uma ação civil pública apresentada pelo então Procurador-Chefe da República no Estado do Paraná, Antônio Fernando Barros e Silva de Souza. A consequência disso foi uma decisão liminar da Justiça Federal em Foz do Iguaçu, no dia 4 de setembro de 1986, determinando o fechamento imediato da BR-163 no trecho que cortava o Parque. A liminar foi cumprida oito dias após a determinação judicial, e no dia 12 de setembro interditou-se a estrada. O mérito da ação foi julgado procedente em primeira instância, no dia 17 de agosto de 1987, pelo então Juiz Federal da 1ª Vara do Paraná, Milton Luiz Pereira, que chegou a ser Ministro do Superior Tribunal de Justiça (STJ). Desde então a estrada está oficialmente fechada.

Em 1990, diversas manifestações favoráveis e contrárias à reabertura da estrada chamaram a atenção do Governo Federal e o então Secretário do Meio Ambiente da Presidência da República do Governo Collor, José Lutzemberger, afirmou estar disposto a fazer de tudo para evitar que a estrada fosse reaberta.

Desde que foi fechada, a estrada foi invadida três vezes, nos anos de 1997, 1998 e 2003. Neste último, a invasão durou poucos dias, e a área foi desocupada pela Polícia Militar. Após essa última invasão, nunca mais houve trânsito no local. Reforçamos que essas invasões afrontaram decisões judiciais que motivaram o fechamento da estrada. Significa dizer que aprovar uma proposição legislativa que queira estabelecer a estrada-parque é atestar que a desobediência contumaz a ordens judiciais anteriores um dia será recompensada. É fazer prevalecer o adágio “água mole em pedra



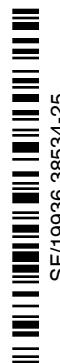
dura tanto bate até que fura”, água aqui significando a desobediência e pedra significando a lei.

Enquanto esteve aberta, a Estrada do Colono era amplamente utilizada para a prática de infrações ambientais, como extração de palmito, caça e desmatamento. Nas áreas protegidas em que há estradas, observam-se muitos impactos à vida silvestre, sobretudo à fauna, cada vez mais vulnerável a colisões com veículos. De fato, nas vias implantadas no interior de UC, o trânsito de veículos ocasiona numerosos casos de mortandade de animais por atropelamento e interfere no deslocamento de animais silvestres a sítios de reprodução e de alimentação. Outros impactos significativos incluem desmatamentos e dificuldade de regeneração da vegetação nativa na área lindeira à estrada.

Estudos demonstram que o efeito de fragmentação do hábitat é ainda mais danoso à fauna do que os atropelamentos. Muitas espécies tendem a evitar a estrada, o que reduz sua área de deslocamento e isola populações, causando erosão genética que compromete sua viabilidade. O problema é mais grave para as espécies ameaçadas, que dependem de conexão entre os ambientes em que vivem para encontrar parceiros e manter a taxa de reprodução em níveis que permitam a manutenção do número de indivíduos da população e, conseqüentemente, sua perpetuação.

Para além das questões ambientais, que serão analisadas com mais profundidade na CMA, cabe debater, nesta Comissão, aspectos relevantes que indicam o prejuízo econômico e social que será causado com a abertura da estrada.

O Parque Nacional do Iguaçu é inscrito pela Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura (UNESCO, na sigla em inglês) desde 1986 como sítio do Patrimônio Mundial Natural. As ameaças de abertura da Estrada do Colono colocaram o Parque na pauta da 38ª Reunião do Comitê do Patrimônio Mundial, realizada em Doha, no Qatar, de 15 a 25 de junho de 2014. Na mencionada reunião, foi proposta uma decisão que poderia colocar o Parna do Iguaçu na lista do Patrimônio Mundial Ameaçado. Na ocasião, a delegação brasileira conseguiu evitar essa medida mediante o compromisso de que o Governo Brasileiro não permitiria a reabertura da estrada.



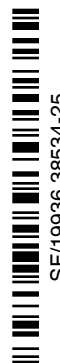


Eventual perda da condição do Parque como Patrimônio Mundial teria consequências catastróficas para economia em todos os níveis, local, regional e nacional, dada a importância do Parna do Iguaçu para o turismo. Os sítios do Patrimônio Mundial têm a capacidade de atrair turistas nacionais e estrangeiros devido ao simples reconhecimento como tal. O Parna do Iguaçu recebeu, em 2018, 1.895.628 visitantes. É a segunda unidade de conservação federal mais visitada do País. Um estudo do Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade (Instituto Chico Mendes) denominado “Contribuições do Turismo em Unidades de Conservação para a Economia Brasileira”, publicado em 2018, analisou os efeitos dos gastos dos visitantes em 2017 e constatou que cada visitante gasta na região, em média, R\$ 235,95 por visita, por dia. Considerando um único dia de visita à região do Parque Nacional do Iguaçu por visitante da unidade, o que é uma estimativa extremamente conservadora, pois sabemos que a grande maioria dos visitantes fica mais tempo na região, a receita oriunda do gasto dos visitantes em 2018 seria de 447,27 milhões de reais. Caso o Parque Nacional do Iguaçu perca a condição de Patrimônio Mundial, grande parte dessa receita será perdida.

Em outras palavras, atender o pleito de um restrito grupo de paranaenses que defende a abertura da estrada, como pretende a proposição, causará um prejuízo social e econômico que será sentido por uma parcela imensa da sociedade brasileira.

Ao contrário do que afirmam os defensores da abertura da Estrada do Colono, ela nada contribui com o desenvolvimento do turismo. A área onde a estrada seria aberta não possui qualquer atrativo turístico ou de beleza cênica. As áreas abertas à visitação se concentram nas proximidades das cataratas, bem distantes do local onde se pretende abrir a estrada. Além disso, o trecho do Caminho do Colono não dá acesso às áreas de visitação.

Outro efeito da ameaça que a estrada representa a um sítio do Patrimônio Mundial Natural é a repercussão internacional negativa da medida. Temos a atual crise da Amazônia como exemplo recente do prejuízo que pode ser causado ao Brasil pela negligência com a proteção de seus ecossistemas. O aumento do desmatamento e dos incêndios na Floresta Amazônica, aliado ao discurso hostil do governo à proteção ambiental, começa a surtir efeitos deletérios no agronegócio brasileiro. Em vários



países, principalmente da Europa, aumentam as cobranças aos governos e empresas no sentido de que boicotem produtos brasileiros, com fundamento na necessidade de evitar contribuir para a degradação ambiental praticada pelo nosso País. Assim, lideranças de destaque do agronegócio têm se posicionado firmemente pela maior proteção das florestas na Amazônia.

Segundo apresentação feita pelo Secretário de Agricultura e Abastecimento do Paraná, Norberto Ortigara, em 12 de março deste ano, o agronegócio emprega 840 mil pessoas e é responsável por 70% das exportações do Estado, o que representa aproximadamente 14 bilhões de dólares por ano. A atividade responde por 33% do Produto Interno Bruto (PIB) estadual. Abrir a Estrada do Colono pode desencadear uma onda de protestos internacionais, levando a grandes prejuízos ao agronegócio paranaense.

Ainda quanto aos aspectos econômicos da abertura da Estrada do Colono, ocorreria possível perda de receitas oriundas do ICMS Ecológico, em decorrência do comprometimento da integridade do Parque Nacional. Isso porque a destinação desse ICMS vincula-se às cidades para que continuem investindo na conservação ambiental. Serranópolis do Iguaçu, uma das cidades que supostamente seria contemplada com este PLC, é uma das que mais se beneficiam da receita gerada pelo ICMS ecológico decorrente da existência do Parque.

Para tornar mais palatável o PLC nº 61, de 2013, seu autor inseriu dispositivos que, em tese, garantiriam o devido controle ambiental quando da abertura da estrada. Esses dispositivos se referem à instalação de guaritas para controle de acesso de veículos e pessoas; controle do horário de acesso, do número e das características dos veículos; proibição de asfaltamento; utilização de redutores de velocidade e limitação desta abaixo do estabelecido para outras rodovias; facilitadores de passagem de animais; e proibição de acesso por veículos de carga.

Na prática, tais limitações são impossíveis de serem implementadas, pois não há estrutura nem recursos humanos disponíveis no Instituto Chico Mendes para fazer frente à implantação desses controles. A atual estrutura do Parque já compromete todo o efetivo da unidade. O mesmo ocorre com a Polícia Federal e com a Polícia Rodoviária Federal, totalmente



envolvidas com a segurança e o controle de fronteiras e tráfego na região, que é uma faixa de fronteira, não havendo disponibilidade para que essas instituições deem apoio à gestão do controle de acesso à Estrada-Parque.

De fato, o que aconteceria com a aprovação e eventual sanção desta proposição seria a abertura da estrada, mediante desmatamento, e o tráfego descontrolado nos moldes do que acontecia quando a via estava em funcionamento.

Cabe destacar que tramita na Câmara dos Deputados o PL 984, de 2019, de autoria do Deputado Vermelho, que tem o mesmo intento do PLC nº 61, de 2013, porém sem incluir os dispositivos de controle de acesso à estrada e de salvaguardas ambientais, o que demonstra que o interesse que predomina entre os defensores da abertura da Estrada do Colono é o acesso irrestrito ao Parque Nacional.

No que toca ao cerne das competências desta CI em relação ao projeto em análise, que é a solução logística de transporte que seria proporcionada pela Estrada do Colono, os argumentos em favor da proposição não se sustentam. Para demonstrá-lo, partiremos da condição ideal, que seria a implantação da estrada com todas as salvaguardas previstas no PLC, para expor nossa convicção.

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.

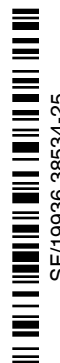


Esse tempo de espera e deslocamento totalizaria, numa estimativa razoável, cerca de 30 minutos. Os dezoito quilômetros percorridos no interior da estrada-parque, com seus redutores e limitação de velocidade, demandariam pelo menos mais 30 minutos. Finalmente, o trecho do final da estrada-parque até a 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?

Entendo que essa simples simulação seria mais do que suficiente para demonstrar a impertinência da aprovação da matéria na CI.

Tenho a convicção de que, diante de tudo o que foi até aqui demonstrado, qualquer pessoa que atualmente defenda a abertura da Estrada do Colono será levada a mudar sua posição, pois não há razoabilidade nessa medida. Não fosse assim, seríamos inclinados a pensar que existem interesses inconfessáveis que levam um número pequeno de pessoas a tentar convencer a sociedade e este Parlamento de que a proposição que ora analisamos é benéfica ao Paraná e ao Brasil.

Além das infrações ambientais cometidas por meio da utilização da Estrada do Colono, enquanto aquela via existia, a passagem pelo interior do Parque era grande indutora de outros graves ilícitos, como descaminho, contrabando e tráfico de drogas e armas. A região do Parna do Iguaçu, localizada em faixa de fronteira, é sensível a esses ilícitos dada a proximidade com cidades dos países vizinhos (Argentina e Paraguai). Acrescente-se a isso, devido à localização fronteiriça, a preocupação com aspectos de segurança nacional. Nesse sentido, autoridades de segurança pública e as próprias forças armadas manifestam receio em relação à abertura da estrada.



O Departamento de Polícia Federal (DPF) no Paraná reconheceu, em maio de 2012, 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 DPF, “os criminosos evitavam transitar pela BR-277, rodovia com vários postos da Polícia Rodoviária e da Receita Federal”, dando preferência à Estrada do Colono; e “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”.

Entendemos que é conveniente ilustrar nosso posicionamento com excertos da sentença proferida nos autos da Ação Civil Pública nº 00.00.86736-5/PR, que trata da questão, pela Juíza Federal Pepita Durski Tramontini Mazini, em 19 de outubro de 2007, julgando procedentes os pedidos para condenar o Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (IBAMA, responsável pela gestão da unidade na época) a conservar fechada a Estrada do Colono, trecho da BR-163 que atravessa o Parque Nacional do Iguaçu, e a adotar medidas efetivas para recuperar o meio ambiente atingido. Os pedidos julgados sintetizam a questão de mérito de forma consistente e equilibrada:

Feitas as considerações supra, o primeiro ponto a ser observado, a partir da leitura do laudo pericial produzido nos autos, é que a Estrada do Colono não apresenta a importância econômica apontada pelos Municípios litisconsortes em suas diversas manifestações. E as próprias partes contestantes, a esse respeito, de início defensoras da abertura irrestrita da estrada, passaram a propugnar a sua existência como estrada-parque (a fim de propiciar contato entre as comunidades, permitir o desfrute do parque pela população e promover o potencial turístico local), sugerindo medidas mitigadoras com o objetivo de conciliar a abertura com a necessária proteção do meio ambiente em que inserida, abandonando o argumento do valor da estrada como fator econômico ou elemento de desenvolvimento regional (fl. 3384).

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



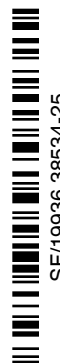
justificando como argumento à sua reabertura. Ademais, consigna expressamente que, após a interdição da estrada, o desenvolvimento econômico regional foi semelhante ao desenvolvimento verificado nas demais regiões do Estado, evidenciando-se, pois, não ser a Estrada do Colono essencial à economia regional.

(...)

Saliente-se, ademais, a existência de significativo risco de impacto ambiental na área de atracamento da balsa em caso de operação, pois demandará área de espera da balsa (transbordo) dos usuários dentro do Parque Nacional do Iguaçu (fl. 3327). E, ainda, o fato de a reabertura da estrada se caracterizar como um facilitador de atos predatórios no Parque, aumentando a complexidade das ações de fiscalização permanente (fl. 3374). Nos termos esclarecidos pelos peritos, a oferta de acesso facilita a entrada de fiscais, mas também de caçadores e palmiteiros, além de oferecer rota alternativa ao contrabando e ao tráfico (inclusive de agrotóxicos), sendo *"equivocada a premissa de que a abertura da estrada traga benefícios ao Parque"* (fl. 3464).

Finalmente, tecemos um último comentário acerca de argumento utilizado no texto apresentado pelo relator da matéria nesta Comissão, posicionando-se favoravelmente à aprovação do PLC, no que tange à comparação da Estrada do Colono com as estradas no parque argentino, vizinho ao Parna do Iguaçu. As estradas do parque argentino para acesso de turistas são semelhantes à que existe no parque brasileiro para acesso às Cataratas e não têm qualquer semelhança com a Estrada do Colono, pois não se prestam a passagem entre cidades e dão acesso apenas aos atrativos da unidade de conservação. E lá também são fonte permanente de preocupação das autoridades que gerem o parque devido aos impactos negativos que causam.

Por todas essas razões jurídicas, sociais, ambientais, viárias e econômicas, oferecemos este voto em separado para rejeitar a proposição, posição nossa que, em nome do bom senso e da razoabilidade, acreditamos, será seguida pela maioria.



### III – VOTO

Em face do exposto, votamos pela **rejeição** do Projeto de Lei da Câmara nº 61, de 2013.

Sala da Comissão,

Senador FABIANO CONTARATO



SF/19936.38534-25