

EDSON DOS SANTOS DIAS

**DESENVOLVIMENTO REGIONAL E CONSERVAÇÃO
AMBIENTAL: A “ESTRADA DO COLONO” COMO VIA DE
(DES)INTEGRAÇÃO DO OESTE-SUDOESTE PARANAENSE**

Tese apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Geografia da Faculdade de Ciências e Tecnologia/UNESP, Campus de Presidente Prudente, Área de Concentração em Desenvolvimento Regional e Planejamento Ambiental, para obtenção do título de Doutor em Geografia.

Orientadora: Prof^a. Dr^a. Maria Encarnação Beltrão Sposito

PRESIDENTE PRUDENTE

2006

Livros Grátis

<http://www.livrosgratis.com.br>

Milhares de livros grátis para download.

Dados Internacionais de Catalogação-na-Publicação (CIP)
(Biblioteca da UNIOESTE – Campus de Marechal Cândido Rondon – PR., Brasil)

D541d	<p>Dias, Edson dos Santos</p> <p>Desenvolvimento regional e conservação ambiental: a "Estrada do Colono" como via de (dês)integração do oeste-sudoeste paranaense / Edson dos Santos Dias -- Presidente Prudente, 2006. 395 p.</p> <p>Orientador: Prof^a.Dr^a. Maria Encarnação Beltrão Sposito</p> <p>Tese (doutorado) - Universidade Estadual de São Paulo, 2006.</p> <p>1. Paraná - Região Oeste - Desenvolvimento regional. 2. Paraná - Região Sudeste - Desenvolvimento regional. 3. Estrada do Colono - Conflito socioambiental. 4. Unidades de conservação. 5. Parque Nacional do Iguaçu. I. Universidade Estadual de São Paulo. II. Título.</p> <p>CDD 21.ed. 333.72 981.62 338.98162 CIP-NBR 12899</p>
-------	---

Ficha catalográfica elaborada por Marcia Elisa Sbaraini Leitzke CRB-9/539

**Dedico este trabalho às mulheres da minha vida:
Amanda, Ignês e Maria José**

AGRADECIMENTOS

**À professora Carminha,
pela amizade, incentivo constante e orientação dedicada**

**À colega de Doutorado, Ângela, pelas sugestões e discussões sobre a
Geografia**

**Às pessoas que se colocaram à disposição para conceder as entrevistas
utilizadas neste estudo**

**À Universidade Estadual do Oeste do Paraná, pelo afastamento para a
capacitação docente**

**À Maria José, pela constante troca de idéias sobre o trabalho e apoio
imprescindível para a elaboração dessa tese**

RESUMO

Nesta pesquisa, analisamos o processo conflituoso envolvendo a reivindicação pela reabertura da “Estrada do Colono”, que atravessava o Parque Nacional do Iguaçu, interligando municípios do Oeste e Sudoeste paranaense. Em cumprimento à decisão judicial, esta estrada foi fechada em 1986, e, desde então, a reivindicação pela sua reabertura adquiriu um conteúdo litigioso, expresso por inúmeros conflitos entre as partes envolvidas, o que perdura até o momento, implicando diversas ações judiciais. Ela permaneceu aberta ao tráfego de forma irregular entre 1997 e 2001, após a mobilização de setores da comunidade local (organizações políticas, empresariais, de agricultores) de alguns municípios próximos ao parque. Acrescentam-se a essa situação as campanhas feitas por diversas ONGs ambientalistas para garantir a manutenção da interdição da estrada. Esse contexto, muito além do litígio judicial, confere à Estrada do Colono uma condição repleta de polêmica e de interesses envolvidos. Na busca do entendimento da problemática levantada, procedemos à análise dos condicionantes sociais que gravitam em torno da estrada, materializados nos diversos interesses envolvidos – de ordem econômica, política e ambiental –, próprios dos agentes diretamente interessados na questão: ONGs; agricultores, grupos empresariais e políticos locais e Estado. A partir da elucidação dessas questões, apresentamos elementos que nos permitiram compreender o suposto significado estratégico, enquanto eixo de desenvolvimento regional para o Oeste-Sudoeste paranaense, representado pela Estrada do Colono, conforme afirmação reiteradamente utilizada pelo movimento pró-reabertura, assim como os projetos de exploração ecoturística no entorno do parque.

Palavras-chave: desenvolvimento regional; unidades de conservação; conflito socioambiental.

ABSTRACT

In this research we analyze the conflictual process involving the claiming for the reopening of “Estrada do Colono”, which goes through Iguassu National park, connecting the West and Southwest municipal districts of Paraná. In compliance with the judicial decision, this road was closed in 1986, and since then the claiming for its reopening acquired litigious content, expressed by innumerable conflicts between the involved parties, which last until this moment, implying in several judicial proceedings. The road remained irregularly open to traffic from 1997 to 2001, after the mobilization of local community sectors (political, entrepreneurial and agricultural organizations) of some municipal districts next to the park. This situation has also had campaigns held by several environmental NGOs in order to guarantee the maintenance of the road interdiction. This context, way further the judicial litigation, confers “Estrada do Colono” a condition extremely polemical and full of interests involved. Searching the understanding of the raised matter, we proceeded to the analysis of the social conditioners which surround the road, materialized in the several involved interests – of economical, political and environmental order – characteristic of the agents directly interested in the matter: NGOs, agriculturists, local and State entrepreneur and political groups. From the elucidation of these matters, we present elements which allow us to understand the so-called strategical meaning, as an axle of regional development to the West-Southwest of Paraná, according to statement repeatedly used by the pro-opening movement, as well as the projects of ecotouristic exploitation around the park.

Keywords: regional development; conservation units; socioenvironmental conflict.

LISTA DE FIGURAS

FIGURA 1 - Principais acontecimentos relacionados à problemática da “Estrada do Colono” no período de 1986 a 2003.....	
FIGURA 2 – Imagem de satélite que permite a visualização dos Parques Nacionais do Iguazu e del Iguazú.....	149
FIGURA 3 – Logomarca pró-Estrada do Colono	202
FIGURA 4 – Logomarca anti-Estrada do Colono.....	210
FIGURA 5 - Esboço de como seria o projeto “Caminho do Colono”, em forma de túnel, depois da obra concluída.....	229

LISTA DE GRÁFICOS

GRÁFICO 1 – Ajuda oficial dos países desenvolvidos aos países em desenvolvimento – 2003 (Em porcentagem do PNB).....	94
GRÁFICO 2 – Evolução do número de unidades de conservação federais criadas no Brasil: 1930 – 2004.....	131
GRÁFICO 3 – Demonstrativo do total de artigos consultados em jornais, relativos à Estrada do Colono, por ano de publicação, entre 1997 e 2003.....	182
GRÁFICO 4 – Conjunto de artigos publicados na imprensa sobre a Estrada do Colono, avaliados conforme o seu teor: 1997-2003 (em %).....	184
GRÁFICO 5 – Evolução demográfica da população total dos Municípios de Medianeira, Capanema, Planalto e Pérola do Oeste – 1970-2000.....	315

LISTA DE MAPAS

MAPA 1 – Mesorregiões Oeste e Sudoeste Paranaense e Parque Nacional do Iguaçu.....	26
MAPA 2 – Processo histórico-espacial de ocupação do Estado do Paraná....	28
MAPA 3 – O Sudoeste paranaense em 1938.....	48
MAPA 4 – Zoneamento do Parque Nacional do Iguaçu – 1999.....	157
MAPA 5 – Hierarquia da Centralidade nos Municípios do Oeste e Sudoeste Paranaense (1998).....	278
MAPA 6 – Oeste e Sudoeste do Paraná: Municípios localizados no entorno do Pq. Nacional do Iguaçu e na BR-163.....	294
MAPA 7 – Atrativos turísticos identificados durante as oficinas de trabalho promovidas pela ECOPARANÁ – relação dos atrativos dos municípios de Serranópolis do Iguaçu e Capanema.....	358

LISTA DE QUADROS

QUADRO 1 – Evolução da instalação de municípios, segundo mesorregiões – Paraná – 1940 a 2000 - Número de Municípios instalados.....	49
QUADRO 2 – Diretrizes básicas para determinação da categoria de manejo das unidades pertencentes ao SNUC.....	128
QUADRO 3 – Área ocupada e número de unidades de conservação federais existentes no Brasil até 2004.	133
QUADRO 4 - Relação de artigos publicados na imprensa referentes à Estrada do Colono – Ano de 1997	175
QUADRO 5 - Relação de artigos publicados na imprensa referentes à Estrada do Colono – Ano de 1998	176
QUADRO 6 - Relação de artigos publicados na imprensa referentes à Estrada do Colono – Ano de 1999	177
QUADRO 7 - Relação de artigos publicados na imprensa referentes à Estrada do Colono – Ano de 2000	178
QUADRO 8 - Relação de artigos publicados na imprensa referentes à Estrada do Colono – Ano de 2001	179
QUADRO 9 - Relação de artigos publicados na imprensa referentes à Estrada do Colono – Ano de 2002	180
QUADRO 10 - Relação de artigos publicados na imprensa referentes à Estrada do Colono – Ano de 2003	181
QUADRO 11 - Movimento de veículos na Estrada do Colono nos meses de agosto e setembro de 1998.....	213
QUADRO 12 – Possíveis impactos resultantes da reabertura da Estrada do Colono, conforme participantes da Oficina de Planejamento realizada em Toledo, entre 28 nov. e 2 dez. 1998.....	257
QUADRO 13 – Mesorregiões Geográficas Paranaenses: indicadores demográficos e econômicos – 2000.....	267
QUADRO 14 – Mesorregiões Geográficas Paranaenses: participação da agricultura familiar e da agricultura empresarial no total de estabelecimentos e da área – 1995 (em %).	270
QUADRO 15 – Participação dos Núcleos Regionais selecionados no Valor Bruto da Produção Agropecuária Paranaense - Safras 2001/2002 e 2002/2003 (Em R\$ 1,00).....	273

QUADRO 16 – Cinco principais produtos que contribuem com o total do Valor Bruto da Produção Agropecuária Paranaense, conforme os Núcleos Regionais selecionados – Safra 2002/2003.	275
QUADRO 17 – Classificação dos municípios da Mesorregião Oeste Paranaense conforme população total e declínio demográfico – 2000.....	282
QUADRO 18 – Classificação dos municípios da Mesorregião Sudoeste Paranaense conforme população total e declínio demográfico – 2000.....	282
QUADRO 19 – Valores de royalties repassados aos municípios paranaenses lindeiros ao Reservatório de ITAIPU – 1991 até outubro de 2005.....	385
QUADRO 20 – Oeste e Sudoeste do Paraná - Municípios localizados no entorno do Pq. Nacional do Iguaçu e na BR-163: População residente por situação de domicílio – 1970-2000.....	386
QUADRO 21 – Oeste e Sudoeste do Paraná - Municípios localizados no entorno do Pq. Nacional do Iguaçu e na BR-163: Evolução demográfica da população total, urbana e rural (1970-2000); ano de instalação e População urbana em 2000.....	387
QUADRO 22 – Participação dos municípios no valor adicionado fiscal total e setorial do Estado do Paraná em 2000 (%).	305
QUADRO 23 – Perdas de Valor Adicionado do Município de Capanema, no período de 1987-1994, atualizado em valores de 1994. (Mil Reais).....	323
QUADRO 24 – Critérios e percentuais utilizados para rateio do ICMS a que os Municípios têm direito no Estado do Paraná – 1996.....	330
QUADRO 25 – Dados relativos à área e repasse de recursos provenientes do ICMS Ecológico para os municípios localizados no entorno do PNI - valor acumulado de janeiro a agosto de 2004.....	331
QUADRO 26 – Classificação geral quanto ao impacto percentual do critério ambiental em relação aos outros critérios para repasse de recursos do ICMS aos municípios com área destinada ao PNI – 2000.....	332
QUADRO 27 – Transferências da receita municipal por fonte de origem dos recursos, segundo municípios localizados no entorno do Pq. Nacional do Iguaçu, para o ano de 2002. (%).....	388
QUADRO 1A – Mesorregião Geográfica do Sudoeste Paranaense: População residente por situação de domicílio – 1970-2000.....	389
QUADRO 1B – Mesorregião Geográfica do Sudoeste Paranaense: Evolução demográfica da população total, urbana e rural - 1970-2000.....	390

QUADRO 2A – Mesorregião Geográfica do Oeste Paranaense: População residente por situação de domicílio – 1970-2000.....	392
QUADRO 2B -Mesorregião Geográfica do Oeste Paranaense: Evolução demográfica da população total, urbana e rural, 1970-2000.....	394

LISTA DE SIGLAS

ADAP – Associação de Desenvolvimento Amigos do Parque
ADEA – Associação de Defesa e Educação Ambiental
ADEAFI – Associação de Defesa do Meio Ambiente de Foz do Iguaçu
AEIT – Área de Especial Interesse Turístico
AIPOPEC – Associação de Integração Comunitária Pró-Estrada do Colono
AMOP - Associação dos Municípios do Oeste do Paraná
AMSOP - Associação dos Municípios do Sudoeste do Paraná
APAM - Associação dos Professores Aposentados de Medianeira
CANGO - Colônia Agrícola Nacional General Osório
CMMAD – Comissão Mundial sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento
CNUMAD – Conferência das Nações Unidas sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento
CONAMA – Conselho Nacional do Meio Ambiente
DER – Departamento de Estradas de Rodagem
EMATER – Empresa de Assistência Técnica e Extensão Rural
IAP – Instituto Ambiental do Paraná
IBAMA – Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis
IBAP – Instituto Brasileiro de Advocacia Pública
IBDF – Instituto Brasileiro de Desenvolvimento Florestal
IPARDES – Instituto Paranaense de Desenvolvimento Econômico e Social
IPEA – Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada
IPESTML – Instituto de Pesquisa e de Estudos Superiores em Turismo, Desenvolvimento Sustentável, Marketing e Lazer
IUCN - International Union Conservation of Nature
MMA – Ministério do Meio Ambiente
MPF – Ministério Público Federal
ONGs – Organizações Não-Governamentais
PF – Polícia Federal
PNI – Parque Nacional do Iguaçu
PNUMA - Programa das Nações Unidas sobre o Meio Ambiente
TRF – Tribunal Regional Federal
SEMA – Secretaria de Estado do Meio Ambiente
SNUC – Sistema Nacional de Unidades de Conservação
STF – Supremo Tribunal Federal
STJ – Superior Tribunal de Justiça
UNESCO – United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization
UNIOESTE – Universidade Estadual do Oeste do Paraná
VBP - Valor Bruto da Produção Agropecuária
WWF - World Wide Fund for Nature

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO.....	14
1. A FORMAÇÃO SOCIOESPACIAL DO OESTE-SUDOESTE PARANAENSE E O PARQUE NACIONAL DO IGUAÇU.....	23
1.1. A Ocupação do Oeste-Sudoeste Paranaense.....	27
1.2. Os Primeiros Empreendimentos Econômicos no Oeste Paranaense: Superexploração do Homem e da Natureza.....	31
1.3. A Revolta Militar de 1924, Suas Conseqüências no Oeste do Paraná e a Estrada do Colono	37
1.4. O Contexto Socioespacial do Sudoeste Paranaense na Fase “Cabocla”.	42
1.5. O Parque Nacional do Iguaçu e a Estrada do Colono no Processo de Ocupação do Oeste-Sudoeste.....	46
1.6. Integração do Oeste-Sudoeste aos Marcos da Expansão Capitalista.....	60
2. A PREOCUPAÇÃO COM O MEIO AMBIENTE E AS UNIDADES DE CONSERVAÇÃO	75
2.1. A Problemática Ambiental na Sociedade Contemporânea.....	75
2.2. A Relação Entre Meio Ambiente e Desenvolvimento no Contexto da Agenda Internacional.....	84
2.3. Desenvolvimento Sustentável: o Descompasso Entre o Proposto e o Concretizado.....	101
2.4. O Marco Regulatório das Diferentes Modalidades de Unidades de Conservação Existentes no Brasil.....	116
2.5. A Situação Atual das Unidades Federais de Conservação no Brasil.....	129
2.6. Caracterização Geral do Parque Nacional do Iguaçu e das Condições Ambientais de seu Entorno.....	148
3. OS PRINCIPAIS CONFLITOS RELACIONADOS À ESTRADA DO COLONO	171
3.1. O Papel da Imprensa na Cobertura do Conflito Envolvendo a Estrada do Colono	172

3.2. A Interdição da Estrada do Colono em 1986: Primeiras Disputas	187
3.3. O Processo de Renovação da AIPOPEC e as Mudanças de Estratégias	197
3.4. A Atuação da UNESCO Enquanto Agente de Pressão Pró-fechamento da Estrada e as Contrapartidas Políticas Pró-reabertura	217
3.5. A Ação da Polícia Federal para o Fechamento da Estrada do Colono em 2001 e sua Repercussão entre os Grupos Sociais Envolvidos	228
3.6. Ano de 2003 – Nova Ocupação do Parque, Novo Fechamento da Estrada pela Polícia Federal	240
4. ANÁLISE SOBRE A IMPORTÂNCIA DA ESTRADA DO COLONO PARA OS MUNICÍPIOS LOCALIZADOS NO ENTORNO DO PARQUE NACIONAL DO IGUAÇU	264
4.1. Caracterização Socioeconômica e Demográfica das Mesorregiões Oeste e Sudoeste Paranaense	265
4.2. Análise dos Impactos Resultantes do Fechamento da Estrada do Colono sobre os Municípios Localizados no Entorno do Parque Nacional do Iguaçu	292
4.3. Propostas para a Implementação do Desenvolvimento Regional no Entorno do Parque Nacional do Iguaçu Baseadas no Ecoturismo	335
ESTRADA DO COLONO: IMPASSES E PERSPECTIVAS	361
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	369
APÊNDICE	383

INTRODUÇÃO

No início do ano de 1998, finalizamos o mestrado cursado na Universidade Federal de Santa Catarina, na área de concentração em Desenvolvimento Regional e Urbano, abordando as estratégias adotadas por uma companhia privada de colonização¹ no processo de produção do espaço urbano de Cianorte. No ano de 1997, ao ingressarmos no Departamento de Geografia da Universidade Estadual do Oeste do Paraná (UNIOESTE), voltamos nossa atenção para os temas em destaque no Oeste-Sudoeste do Paraná, considerando que um dos objetivos institucionais dessa universidade multicampi é contribuir com estudos relativos a assuntos de interesse na região abrangida pelo seu raio de ação. Fomos motivados, assim, pela necessidade de conhecer mais profundamente alguns aspectos da realidade dessa porção do Estado na qual estávamos fixando residência.

A problemática concernente à Estrada do Colono despertou-nos a atenção pelo seu conteúdo polêmico, gerando uma oposição acirrada entre representantes da comunidade local, do Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (IBAMA), de diversos grupos ambientalistas e do Poder Judiciário.

A Estrada do Colono fazia parte de um trecho da BR-163 que passou ao domínio estadual, recebendo a sigla PR-495. A via de deslocamento entre o Oeste e Sudoeste do Paraná, utilizada regularmente desde a intensificação do processo de ocupação dessa parte do Estado nos anos de 1950, ficou conhecida como Estrada do Colono². Em terras paranaenses, estendia-se desde o Município de Barracão até o de Capanema, pela atual BR-163, adentrava ao Parque Nacional do Iguaçu (PNI) e continuava pela Mesorregião Oeste, como PR-495, passando pelos Municípios de Medianeira, Santa Helena, Marechal Cândido Rondon e Guaíra. No presente, essa denominação – Estrada do Colono - não é empregada para designar todo o

¹ Trata-se da Companhia Melhoramentos Norte do Paraná, que teve participação na colonização de extensa área do norte e noroeste paranaense.

² A denominação “Estrada do Colono” deveu-se ao seu uso regular pelos diversos colonos residentes nas imediações, minifundiários que por ali transitavam com destino à sede dos municípios de Medianeira e Capanema, para escoamento de seus produtos. (APAM, 1996, p. 261). Sob influência semântica gaúcha, o significado atribuído ao termo **colono** no Oeste-Sudoeste paranaense, atualmente, pode ser entendido como sinônimo de agricultor.

trecho mencionado, estando identificada especificamente com o segmento que corta o PNI, em razão das particularidades envolvidas com a disputa pela sua reabertura.

Tratava-se de uma estrada não asfaltada, com 17,6 km de extensão³ e faixa desmatada variável, no momento que se encontrava aberta, de 10 a 12 metros. Atravessava o PNI no sentido norte-sul, interligando, de forma mais rápida, o município de Serranópolis do Iguaçu, no seu extremo norte, com Capanema, município localizado na margem esquerda do Rio Iguaçu e cujo acesso ocorria por meio de um serviço de balsa.

A referida estrada, como o nome mesmo sugere, foi utilizada desde meados do século XX como via de passagem por migrantes provenientes dos Estados de Santa Catarina e Rio Grande do Sul, além de paranaenses da Mesorregião Sudoeste, transpondo o Rio Iguaçu em direção ao extremo-oeste do Paraná, área de colonização moderna recente, cujo período de ocupação de maior relevância ocorreu a partir da década de 1950.

No ano de 1986, o governo do Estado do Paraná iniciou as obras de asfaltamento da BR 163, prevendo a inclusão do trecho que atravessava o PNI. Atentos a esse fato, grupos ambientalistas sediados em Curitiba manifestaram-se contrários à continuidade das obras, denunciando pela imprensa o risco de comprometimento do PNI. A partir desses desdobramentos, o Ministério Público Federal entrou com uma Ação Civil Pública, buscando impedir o asfaltamento do trecho localizado no parque. A Justiça deferiu, através de liminar, o pedido do Ministério Público e determinou o fechamento da Estrada do Colono ao tráfego convencional, decisão que foi concretizada ainda no ano de 1986 pela Polícia Federal.

Como consequência direta da decisão judicial que levou ao fechamento da estrada, foi fundada a Associação de Integração Comunitária Pró-Estrada do Colono (AIPOPEC), uma ONG cuja diretoria é composta, em sua maioria, por representantes políticos locais - prefeitos e vereadores. Essa associação utilizou-se dos diversos recursos políticos e jurídicos disponíveis para procurar reverter a decisão que levou ao fechamento da estrada. A sua

³ Tomamos como referência essa extensão, exposta no Anexo 26 – Relatório sobre a Estrada do Colono, que consta no Plano de Manejo do PNI – 1999. IBAMA.

própria fundação representou a necessidade de catalisar e articular as forças políticas e empresariais contrárias à interdição da via.

A partir de então, a reivindicação pela reabertura da Estrada do Colono adquiriu um conteúdo litigioso, expresso por inúmeros conflitos entre as partes envolvidas, o que perdura até o momento, implicando diversas ações judiciais.

O fato mais relevante relacionado à problemática de que se ocupa esta tese ocorreu no ano de 1997, quando representantes da AIPOPEC e lideranças políticas dos municípios diretamente interessados na questão organizaram uma mobilização da comunidade local, envolvendo especialmente os moradores dos municípios de Capanema, Serranópolis do Iguaçu e Medianeira e reabriram a Estrada do Colono.

A estrada permaneceu aberta, apesar de decisão contrária da Justiça. Desde então, novos capítulos vêm se sucedendo no processo litigioso, assim como situações conflituosas como a do ano de 2001, quando a Polícia Federal fechou a Estrada do Colono, e no ano de 2003, quando foi acionada novamente, após outra tentativa de ocupação do parque.

Esse objeto geográfico, materializado em uma estrada, desperta tanto interesse, transformando-se em uma proposta de tese, em razão de sua situação particular, que era atravessar uma área federal de conservação natural de uso indireto, com todas as implicações decorrentes dessa categorização. Ela permaneceu aberta ao tráfego de forma irregular entre 1997 e 2001, após a mobilização de setores da comunidade local (organizações políticas, empresariais, de agricultores) de alguns municípios próximos ao parque. Acrescentam-se a essa situação as campanhas feitas por diversas ONGs ambientalistas para garantir a manutenção da interdição da estrada. Esse contexto, muito além do litígio judicial, confere à Estrada do Colono uma condição repleta de polêmica e de interesses envolvidos.

É um tema de grande interesse para a população dos municípios próximos ao parque e que obteve, em certos momentos, uma repercussão de debate em nível nacional, sendo utilizado, inclusive, enquanto exemplo de conflito em torno de áreas protegidas freqüentemente mencionado pela mídia

ou mesmo em livros escolares⁴. Nos anos de 2001 e 2003 até mesmo os titulares dos Ministérios do Meio Ambiente e do Turismo, assim como representantes das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura (UNESCO), fizeram pronunciamentos sobre o assunto, sendo que essa última vinha ameaçando retirar o título de "Patrimônio Natural da Humanidade" do PNI, caso fosse mantida a reabertura da estrada.

Na busca do desvendamento, por aproximação, da problemática levantada, partiremos da análise concreta do real, focalizado no nosso objeto de estudo, no caso, a referida estrada condicionada pelas determinações sociais que gravitam em torno dela, materializadas nos diversos interesses envolvidos – de ordem econômica, política e ambiental – próprios dos agentes diretamente interessados na questão: ONGs; agricultores, grupos empresariais e políticos locais; Estado – através de vários aparelhos como o Ministério do Meio Ambiente (MMA), o IBAMA/Direção do PNI, Ministério Público e as esferas públicas executivas federal e municipal. A partir da elucidação dessas questões, apresentamos elementos que nos permitiram analisar o suposto significado estratégico, enquanto eixo de desenvolvimento regional para o Oeste-Sudoeste paranaense, representado pela Estrada do Colono, conforme afirmação reiteradamente utilizada pelo movimento pró-reabertura, assim como os projetos de exploração ecoturística no entorno do parque.

No plano teórico, essa problemática é extremamente instigante para um geógrafo, pois exige o aprofundamento de reflexões acerca das relações entre sociedade e natureza no mundo contemporâneo, passando pelas políticas de conservação da natureza e de desenvolvimento regional, explicitando todo o conteúdo geográfico abrangido pelo tema.

Conforme o trabalho evoluía, sentimos necessidade de fazer leituras e um estudo mais sistemático num campo de pesquisa que se apresentava como novo para nós, no caso, estudos relativos às unidades de conservação. Percebemos que, para o trabalho avançar, seria necessário maior domínio sobre o assunto, de tal maneira que o tema relativo às unidades

⁴ O conflito motivado pela busca da reabertura da Estrada do Colono é ilustrado como típico exemplo de conflito entre interesses da população local e dos objetivos conservacionistas representados pela criação do parque, isso tanto em livros didáticos do Ensino Médio (MAGNOLI e ARAUJO, 2001, p. 264), como em livros voltados para o ensino superior na área de Biologia da Conservação (PRIMACK e RODRIGUES, 2001, p. 221).

de conservação e às implicações ambientais debatidas na contemporaneidade tornou-se o foco principal de nosso interesse, enquanto busca de um referencial teórico mais amplo.

Milton Santos afirma que o espaço tem um caráter de inércia dinâmica no qual a forma espacial não se limita a ser resultado, mas também é condição do processo. A passagem que melhor expressa o papel da dimensão espacial e refuta a idéia de espaço apenas como "palco" ou "reflexo" da sociedade, é a seguinte: "Os objetos geográficos aparecem nas localizações correspondentes aos objetivos da produção num dado momento e, em seguida, pelo fato de sua própria presença, influenciam-lhes os momentos subseqüentes da produção." (SANTOS, 1979, p. 18).

Os apontamentos levantados pelo autor sobre a condição de inércia dinâmica atribuída aos objetos geográficos dentro de uma estrutura socioeconômica historicamente constituída levam-nos a refletir sobre o papel da Estrada do Colono (esse objeto geográfico particular) no arranjo espacial de uma porção do Estado paranaense. Essa estrada torna-se repleta de significados (como origem de conflitos, ameaça ao parque, estratégica para o desenvolvimento, contando com potencial de uso para o ecoturismo) que lhe são atribuídos pelos sujeitos sociais envolvidos com a problemática. Por isso, é importante pensar o seu papel enquanto um dos elementos do espaço (SANTOS, 1992, p. 6), na combinação com um conjunto de estruturas específicas (de classe, de demografia, de receita, etc.) e da organização de técnicas que influem no espaço, cujo processo de produção está sempre em curso.

Quanto à operacionalização da pesquisa, os dados de fonte secundária foram levantados junto aos Censos Demográficos, disponíveis no site do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), assim como por diversos documentos e estudos sobre a economia paranaense divulgados por órgãos de Estado, como: Secretaria de Estado da Agricultura e Abastecimento (SEAB-PR); Empresa de Assistência Técnica e Extensão Rural (EMATER-PR); Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA); Usina Hidrelétrica de ITAIPU e Instituto Paranaense de Desenvolvimento Econômico e Social (IPARDES), especialmente por esse último. Referências decisivas para a nossa pesquisa foram ainda os dados e documentos publicados pelo IBAMA, com destaque

para o Plano de Manejo de 1999, e os trabalhos elaborados sob a forma de assessoria para a AIPOPEC.

Para recuperar o contexto formado pelos desdobramentos conflituosos envolvendo a Estrada do Colono a partir do seu primeiro fechamento, no ano de 1986, utilizamos como principal fonte os artigos publicados pela imprensa escrita (através de jornais impressos e pela internet, e, eventualmente, em revistas) que resultou no levantamento de aproximadamente 600 artigos ou notas relacionados direta ou indiretamente à problemática da Estrada do Colono⁵. Considerando o volume de informações utilizadas como referência privilegiada para a elaboração do terceiro capítulo e a constatação de que a mídia também desempenhou uma função no processo conflituoso, iniciamos o terceiro capítulo com a análise do papel da imprensa na cobertura do conflito envolvendo a Estrada do Colono.

Com o objetivo de levantar material sobre o tema e aplicar entrevistas, foram realizados trabalhos de campo, nos quais estabelecemos contato com pessoas (na maioria dos casos, ligadas à administração municipal) de Foz do Iguaçu, São Miguel do Iguaçu, Medianeira, Serranópolis do Iguaçu, Matelândia, Céu Azul, Santa Tereza do Oeste, Capitão Leônidas Marques e Capanema.

Nesses trabalhos de campo, além de documentos e estudos obtidos junto aos representantes do PNI e da AIPOPEC, merece destaque a realização de entrevistas abertas, num total de dez, feitas com pessoas ligadas diretamente às administrações públicas municipais e/ou à AIPOPEC, como políticos da região, representantes de associação comercial ou outras entidades de classe e de organização ambientalista. O levantamento de fontes junto ao Instituto Ambiental do Paraná (IAP), à Universidade Livre do Meio Ambiente (UNILIVRE), à Universidade Federal do Paraná (UFPR), ao IPARDES, entre outros, em nossas incursões por Curitiba, também se mostraram relevantes.

⁵ Ao final da tese, no Apêndice, disponibilizamos uma **amostra impressa** destes resumos, que estão organizados por fonte e em ordem cronológica. O Conjunto **completo** pode ser consultado pelo CD-ROM que acompanha a mencionada amostra. O objetivo é que esses resumos possam auxiliar no desenvolvimento de outras pesquisas sobre o mesmo tema ou em assuntos correlatos.

O recorte territorial adotado nessa pesquisa está estabelecido, num primeiro momento, pelas Mesorregiões Geográficas do Oeste e do Sudoeste paranaense. O PNI localiza-se integralmente na Mesorregião Oeste, tendo sua demarcação, na parte sul, traçada pelo contorno do Rio Iguaçu, com a Mesorregião Sudoeste. Optamos pela divisão oficial estabelecida pelo IBGE, em mesorregiões, pelo fato de a referida delimitação ser a mais utilizada nos trabalhos consultados, além de ser a referência estabelecida para a tomada e configuração dos dados levantados pelos órgãos de pesquisa e planejamento do Estado, como o IBGE ou o IPARDES, permitindo a comparação de séries históricas de dados ao longo das décadas. Ao abordarmos as especificidades resultantes do fechamento da Estrada do Colono sobre um conjunto de municípios, assunto tratado no subcapítulo 4.2., redimensionamos o recorte para os municípios localizados no entorno do PNI.

O presente trabalho encontra-se estruturado em quatro capítulos, os quais se desdobram em subcapítulos, conforme o desenvolvimento do estudo os tornava necessários.

No primeiro capítulo o enfoque foi dirigido à apresentação de uma síntese do contexto de formação histórico-espacial do Oeste e do Sudoeste paranaense, considerando as particularidades nesse processo de formação, conferidas para cada uma dessas porções do Estado, assim como também as similaridades compartilhadas. Quanto às particularidades, destacam-se as implicações ligadas aos conflitos agrários, as estratégias das companhias privadas de colonização e a ação do Estado. No tocante às similaridades, destacam-se a intensificação do processo de ocupação a partir da década de 1950 e a origem desses migrantes, provenientes, de maneira predominante, de Santa Catarina e Rio Grande do Sul.

Através da explicitação do contexto referido anteriormente é que se torna possível compreender a criação e a ampliação do PNI, bem como a situação atual, em seus aspectos ambiental e produtivo, do entorno deste. Foi ainda o estudo sobre a forma como se processou a ocupação dessa porção do Estado que nos levou a buscar o entendimento quanto à origem da Estrada do Colono. Com o objetivo de por à disposição do leitor um recurso que lhe permitisse se orientar temporalmente, quanto aos principais acontecimentos

mencionados no capítulo primeiro e também no capítulo terceiro, elaboramos a Figura 1 (folha que se encontra avulsa), apresentando uma “linha do tempo”, datando os fatos mais relevantes que são abordados ao longo da tese.

No segundo capítulo dedicamo-nos à sistematização de um conjunto de leituras que aborda a emergência da preocupação com o meio ambiente na sociedade contemporânea e o papel das unidades de conservação no Brasil, apresentando, ao final, uma caracterização geral do PNI e do seu entorno. A elaboração desse capítulo foi motivada pelo pressuposto de que as especificidades contidas em nosso estudo (as diversas determinações que afetam a Estrada do Colono, o PNI e a região em seu entorno) fazem parte de um contexto mais amplo de reflexão teórica, cuja historicidade, relativa a algumas formas de conceber e intervir na natureza, é reveladora das práticas concretas na sociedade contemporânea no que se refere à concepção e relação com a natureza. Nesse sentido, entendemos que conceitos e práticas atuais ligados a termos como meio ambiente, desenvolvimento sustentável, ambientalismo e unidades de conservação, entre outros, são tributários de um longo processo histórico de revisão pelo homem de sua relação com aquilo que ele denomina por natureza.

No terceiro capítulo, expomos de forma detalhada os vários desdobramentos conflituosos resultantes das tentativas de reabertura da Estrada do Colono realizadas a partir de 1986, ano em que ocorreu o primeiro fechamento da estrada. Para proceder à análise dos acontecimentos mais marcantes, do período que se estende de 1986 até 2003, utilizamos como fonte a imprensa escrita, através de jornais de circulação local, estadual e nacional. A datação desses acontecimentos tem seu acompanhamento facilitado pela Figura 1 (Lado B), mencionada anteriormente.

O quarto capítulo é constituído pela análise sobre a importância, enquanto eixo que contribua para o desenvolvimento regional, da Estrada do Colono para o Oeste-Sudoeste do Paraná, abordando a especificidade de alguns municípios, cujas forças políticas e sociais se encontram mais mobilizadas e diretamente interessadas nesse processo de reabertura. Para desenvolvermos essa análise, deparamo-nos com a necessidade de, primeiramente, fazer um levantamento geral relativo às Mesorregiões Geográficas do Oeste e do Sudoeste paranaense, com o objetivo de traçar um

perfil básico de entendimento dessa porção do Estado, onde se desenvolve a problemática da Estrada do Colono. Em seguida, redimensionamos nosso foco de análise para os municípios localizados no entorno do PNI, tributários de algum tipo de influência mais direta em razão da proximidade como o parque (como o recebimento do ICMS-Ecológico ou por fazer parte de projetos de exploração do ecoturismo tendo como referência o parque), ou exercem algum tipo de ação sobre ele (condições de produção agrícola e urbana que afetam a drenagem dirigida para o parque, entre outras).

Do conjunto de municípios selecionados, são dois os municípios com maior interesse e participação no processo reivindicatório pela abertura da Estrada do Colono, no caso, os municípios de Serranópolis do Iguaçu e Capanema. Demonstramos as razões das especificidades desses municípios na questão em pauta, assim como a pertinência, ou não, dos argumentos utilizados pelo movimento pró-reabertura para a restauração da Estrada do Colono. Ao final desse capítulo, abordamos as propostas de exploração turística feitas para o entorno do PNI e mesmo ligadas ao uso da Estrada do Colono, formuladas pela AIPOPEC e pelo IBAMA, enquanto projetos de desenvolvimento regional.

Ao final da tese, sob o título “Estrada do Colono: impasses e perspectivas”, fazemos uma análise de conjunto da pesquisa, apresentando algumas reflexões sobre o assunto que foram amadurecendo ao longo do desenvolvimento do estudo.

O assunto abordado nessa tese, ao longo desses 20 anos de reivindicação pela estrada (1986-2006), foi objeto de elaboração de trabalhos dos mais diversos tipos que se caracterizavam, de maneira predominante, por partir de um pré-posicionamento de quem está diretamente envolvido com o mesmo, buscando construir os seus argumentos a partir da posição estabelecida. Com o nosso estudo, não pretendemos apresentar verdades definitivas sobre a questão, mas exercitar o papel de pesquisador, enquanto sujeito empenhado em se aproximar do desvendamento da realidade analisada a partir de esclarecimentos baseados em informações fidedignas, metodologia rigorosa, referencial teórico mais amplo e objetividade, que não deve ser confundida com neutralidade.

1. A FORMAÇÃO SOCIOESPACIAL DO OESTE-SUDOESTE PARANAENSE E O PARQUE NACIONAL DO IGUAÇU

Pretendemos, neste capítulo, analisar o contexto histórico-espacial do Oeste-Sudoeste paranaense, destacando as implicações ligadas aos conflitos agrários, às estratégias das companhias privadas de colonização e a ação do Estado, pois este contexto condicionou o parque e resultou na própria estrada.

O estudo proposto toma como referencial para reflexão algumas idéias expostas por Milton Santos sobre o conceito de formação socioespacial⁶. Milton Santos é um dos principais intelectuais a destacar a importância da concepção e, mais do que isso, da apreensão do **espaço social** nos estudos das ciências sociais, em particular, na Geografia. Para isso é fundamental ter em conta o contexto histórico que confere as bases de interpretação de certo arranjo espacial socialmente constituído. Ele critica aqueles que concebem o espaço apenas como um reflexo da sociedade e não o considera uma de suas estruturas determinantes (SANTOS, 1979, p. 29).

Estudar o processo de formação socioespacial do Oeste-Sudoeste do Paraná por ele mesmo, sem as mediações necessárias com outros níveis escalares⁷, dificultaria o entendimento do próprio processo. Em outras palavras, o que ocorreu no Oeste-Sudoeste do Paraná no processo histórico de sua formação socioespacial em diferentes momentos, daí a necessidade de periodização⁸, teve um desencadeamento determinado por políticas públicas de Estado ou ações de interesse do capital privado, de orientação nacional.

As advertências contidas acima devem servir como orientação no momento de análise do processo de formação socioespacial do Oeste-

⁶ O autor procura ampliar a teoria de Formação Econômica e Social, teoria que teve contribuições de diversos intelectuais, com destaque para Lênin, como indica o próprio Milton Santos (1979, p. 11).

⁷ Conforme a problemática apresentada torna-se recomendável compreender as articulações entre as várias escalas geográficas envolvidas. Smith faz um esforço de análise sobre a escala geográfica (encarada por ele como socialmente produzida), apresentando um conjunto de diferentes escalas "encaixadas": do corpo; da casa; da comunidade; urbana; da região; da nação e global. Smith (1988; 1992; 2000).

⁸ Para Santos (1979, p. 33) "A análise supõe, mais uma vez, que encontremos uma periodização para a história do subsistema [região] que estamos estudando, a qual (a história) deve ter suas raízes nos períodos da história nacional, considerada em suas relações com a história mundial".

Sudoeste. Apesar de dedicar nossa atenção a essa configuração territorial, temos clareza de que as demais escalas de análise (no plano estadual, nacional e mesmo mundial) precisam ser consideradas. Isso sempre tomando como referência os nossos objetivos para a presente pesquisa, pois, do contrário, seríamos conduzidos à dispersão no estudo.

Pretendemos utilizar a potencialidade do uso da formação socioespacial não como uma categoria *a priori*, modelo para enquadrarmos nossa pesquisa, mas considerando-a como indissociável⁹ do concreto representado por uma sociedade historicamente determinada.

Outro ponto importante é deixar claro qual a delimitação territorial que vamos utilizar quando nos referimos ao Oeste-Sudoeste do Paraná. O PNI localiza-se integralmente na Mesorregião¹⁰ Geográfica do Oeste, tendo sua demarcação, na parte sul, traçada pelo contorno do Rio Iguaçu, com a Mesorregião Geográfica do Sudoeste. Optamos pela divisão oficial estabelecida pelo IBGE, em mesorregiões, pelo fato de a referida delimitação ser a mais utilizada nos trabalhos consultados, além de ser a referência estabelecida para a tomada e configuração dos dados levantados pelos órgãos de pesquisa e planejamento do Estado, como o IBGE ou o IPARDES, permitindo a comparação de séries históricas de dados ao longo das décadas.

Feita a justificativa quanto à delimitação adotada, alertamos que o rigor quanto aos limites impostos oficialmente pode também dificultar a apreensão de contextos históricos-espaciais que extrapolam esses limites. Inclusive, determinados autores consultados vão indicar como Sudoeste paranaense toda a porção do Estado que se diferencia do chamado Paraná Tradicional e Norte paranaense, até porque a classificação regional foi alterada pelo IBGE em 1970 (com a adoção da subdivisão em Mesorregiões Homogêneas) e em 1988, quando se institucionalizou a classificação que perdura até o momento, na forma de Mesorregiões Geográficas, sendo que a porção do Estado que era oficialmente reconhecida como Mesorregião

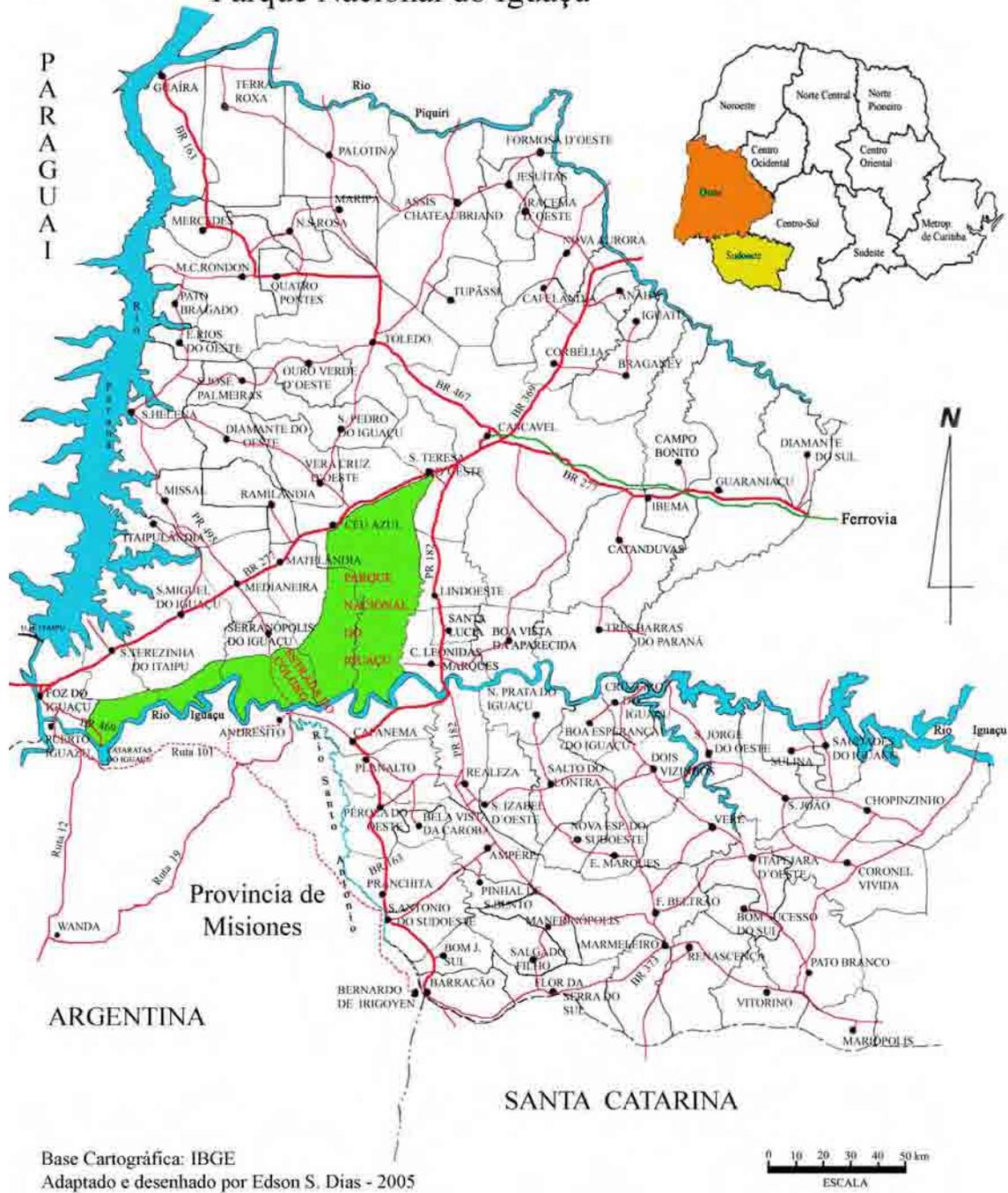
⁹ Segundo Santos (1979, p. 13).

¹⁰ Apesar de acompanharmos com interesse o debate sobre as necessidades impostas de revisão e atualização do conceito de região, expressas por autores como Corrêa (1986); Gomes (1995); Lencioni (1999); Moreira (1997) e Egler (1995), entre vários outros, optamos em não abordar essa discussão, por considerar a necessidade de uma sistematização do tema e de aprofundamento que não seria possível nesse momento.

Homogênea do Oeste Paranaense foi subdividida em seis Mesorregiões Geográficas.

Assim, a nossa escolha pela delimitação adotada pelo IBGE possui mais o caráter de facilitar o acompanhamento quanto à discussão que pretendemos trabalhar nesta tese, não devendo ser tomada de forma absoluta. Isso significa que poderá ser “transgredida”, na medida em que o contexto histórico e as relações sociais, econômicas, e mesmo ambientais, desenvolvidas nessa porção do Estado, que interferem diretamente sobre a problemática elencada em nosso estudo, não coincidam, necessariamente, com as delimitações político-administrativas. O Mapa 1 permite a visualização da área abordada nesse estudo, assim como a localização do PNI e da Estrada do Colono, a partir do qual o leitor poderá se situar no decorrer da exposição do trabalho.

MAPA 1 - Mesorregiões Oeste e Sudoeste Paranaense e Parque Nacional do Iguaçu



1.1. A Ocupação do Oeste-Sudoeste Paranaense

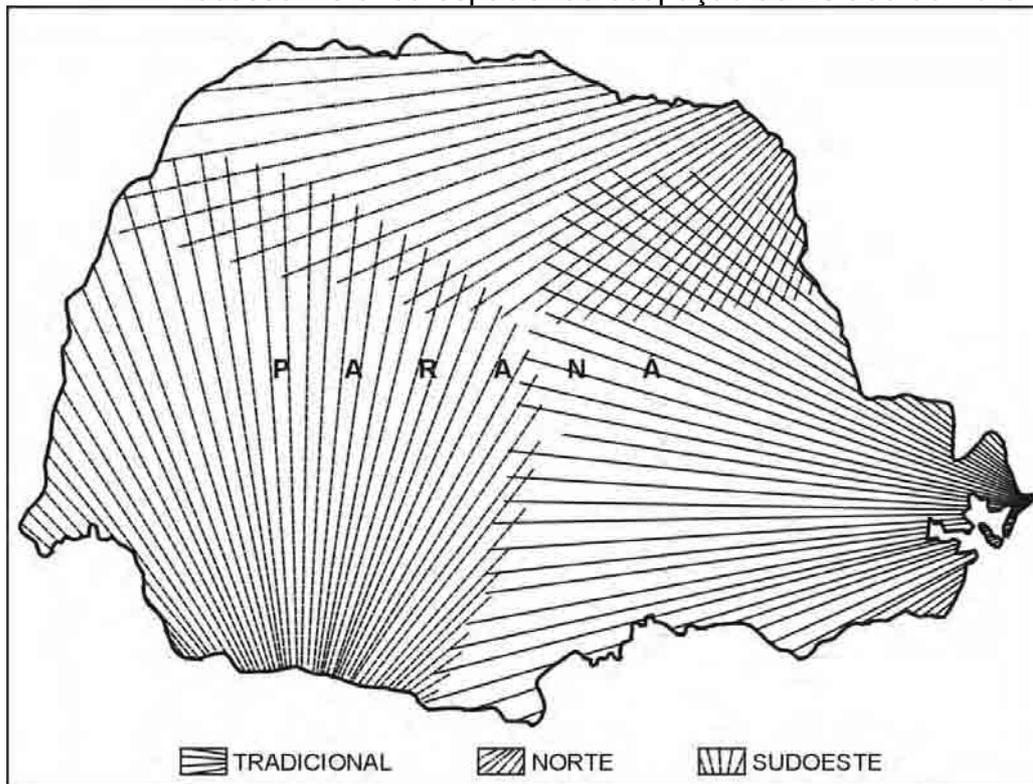
Partindo de uma perspectiva de análise histórica e geográfica do processo de ocupação recente¹¹ do território paranaense, diversos autores consultados¹² adotam uma divisão que resulta em três porções distintas, que são: o Paraná Tradicional; o Norte do Paraná e o Sudoeste do Paraná - Mapa 2.

Mesmo que essa classificação esteja sujeita a críticas, como é próprio das definições e tipologias no campo do conhecimento científico, a proposta é plausível e bem fundamentada, sob a perspectiva histórica, com a devida ressalva de que os limites estabelecidos não podem ser considerados de forma absoluta, assim como a tríade divisória poderia sofrer subdivisões, conforme os estudos indiquem mais claramente as especificidades constitutivas do território paranaense. Aliás, conforme avançava o processo de integração social e econômica de todas as partes do território paranaense (motivado pela conjuntura vinculada às determinações em curso nas escalas nacional e mundial), ficava mais nítida a constituição de traços particulares na ocupação e produção das várias configurações territoriais que formam o Estado do Paraná, com seus respectivos sistemas produtivos, agrário, populacional, de infra-estrutura, etc.

¹¹ O termo recente está sendo empregado para diferenciá-la da ocupação empreendida pelos indígenas, pois o que hoje denominamos de Estado do Paraná outrora foi habitado por milhares de indivíduos distribuídos em várias nações. Como é preciso fazer opções quanto ao recorte temporal que imprimiremos em nosso estudo, consideramos pertinente enfatizar a ocupação recente do Oeste-Sudoeste paranaense, não significando essa escolha o entendimento de que antes dessa forma de ocupação predominava um “vazio demográfico”, como comumente fica subentendido por alguns autores.

¹² Ver Balhana (1969); Padis (1981); Wachowicz (1988).

MAPA 2 – Processo histórico-espacial de ocupação do Estado do Paraná



Fonte: BALHANA, Altiva P. et. al. **História do Paraná**. Curitiba: GRAFIPAR, 1969, p. 261.

Quanto à divisão clássica do processo histórico de ocupação, sua caracterização diferenciada seria resultado das seguintes particularidades:

PARANÁ TRADICIONAL – corresponde à porção do Estado que foi ocupada inicialmente, tendo como elemento econômico motivador a busca de ouro, no século XVII, partindo do litoral e com incursão para além da Serra do Mar, resultando na fundação de Curitiba. Mais tarde, quando a exploração aurífera no Estado não apresentava mais atrativos e o destaque desse tipo de exploração dava-se em Minas Gerais, os Campos Gerais paranaenses foram ocupados a partir do eixo de tropas Sorocaba (SP) – Viamão (RS).

Tratava-se esse eixo de uma via utilizada pelos criadores gaúchos para levar suas tropas de bois e mulas para serem comercializadas em Sorocaba. Nas paradas desse caminho de tropas, algumas cidades se estabeleceram, como Lapa, Ponta Grossa, Castro e Jaguariaíva, entre outras.

Mais para o interior do Estado, Palmas e Guarapuava também são apontadas como integrantes desta dinâmica e desta porção do Estado¹³.

NORTE DO PARANÁ – as primeiras iniciativas de ocupação dessa parte do Estado, tendo início pelo Norte Pioneiro ou Norte Velho, ocorreram de forma paulatina e pouco expressiva, na primeira metade do século XIX e, ainda não estavam ligadas ao cultivo do café. Somente no final daquele século a cafeicultura tornou-se economicamente viável, em razão de serem criadas as condições de escoamento da produção para os centros consumidores e para a exportação, via Porto de Santos.

O Norte-Noroeste do Estado só seria incorporado ao processo de acumulação capitalista – gerando a sua ocupação nos moldes modernos –, a partir da expansão da cafeicultura paulista sobre terras paranaenses. Uma importante corrente migratória formou-se em direção às zonas novas paranaenses, oriundas das antigas zonas paulistas, onde a produtividade se encontrava em declínio. Vários projetos de colonização foram empreendidos pelo Estado e por empresas privadas. Entre essas últimas, aquela que desencadeou o maior projeto imobiliário no Paraná foi a Companhia de Terras Norte do Paraná (CTNP), empresa de capital inglês¹⁴, que adquiriu do governo paranaense, no período de 1925 a 1927, a extensa área de 515.017 alqueires¹⁵ de terras de excelente qualidade para a agricultura (conhecidas como terra-roxa), localizadas entre os Rios Paranapanema, Tibagi e Ivaí.

Essa empresa de colonização não atuou exclusivamente como agente incorporador e imobiliário, mas diversificou suas ações, destacando-se entre elas a construção de ferrovias nas terras adquiridas e a fundação de vários núcleos urbanos planejados, como as cidades de Londrina, Maringá, Cianorte e Umuarama, entre outras.

Em menor escala de ação, outras empresas privadas de colonização também atuaram no Norte do Paraná, como, por exemplo, a Sociedade Colonizadora do Brasil Ltda., formada por capital japonês e fundada em 1929, que comprou terras onde atualmente é o município de Assaí. O

¹³ Para obter mais informações sobre o assunto, consultar: Balhana (1969); Padis (1981); Wachowicz (1988); Santos (2001) e Lazier (2003).

¹⁴ Em meados da década de 1940 ela foi comprada por empresários paulistas, passando a denominar-se Companhia Melhoramentos Norte do Paraná (CMNP).

¹⁵ Em 1950, já como CMNP, adquiriu, do Estado, a Gleba Umuarama, acrescentando mais 30 mil alqueires ao projeto original.

governo do Estado também promoveu diretamente alguns núcleos colonizadores, como, por exemplo, Paranavaí.¹⁶

OESTE-SUDOESTE¹⁷ - Em razão da problemática de nosso estudo, nos deteremos a analisar de maneira profunda essa porção do Estado.

O Estado do Paraná, até as duas primeiras décadas do século XX, possuía extensas porções de terras no seu interior ainda não integradas aos centros de decisão política e econômica do Estado. O Noroeste, o Sudoeste e o Oeste do Estado permaneceram sem ocupação efetiva por um longo período.

As primeiras incursões realizadas por europeus nessas terras foram feitas por espanhóis, havendo o registro histórico de que Aleixo Garcia, em 1522, empreendeu a primeira viagem terrestre feita pelos europeus através de terras que hoje são consideradas paranaenses. Em 1541, Dom Álvaro Nuñez Cabeza de Vaca liderou uma expedição composta por europeus e indígenas que percorreu de Leste a Oeste o atual território paranaense, dirigindo-se ao Paraguai, onde iria assumir o governo em nome do rei da Espanha, deixando o registro de sua viagem por intermédio de relatos. (CARDOSO e WESTPHALEN, 1986, p. 26).

No século XVII, os padres jesuítas espanhóis fundaram Reduções Jesuíticas no noroeste que, posteriormente, foram destruídas por bandeiras ainda na primeira metade do referido século, eliminando a ação dos jesuítas e contendo a presença espanhola na região. (Ibid., p. 34). É preciso observar que essas terras não estavam completamente desabitadas até o momento que denominamos de colonização recente. Pelo contrário, havia grupos indígenas espalhados por todo o interior (reunidos em nações, como Kaingang, Xetá, Guarani, etc.), e a colonização impulsionada no século XX representou mais um momento de (re)pressão sobre esses povos, resultando no gradativo processo de sua desterritorialização.

¹⁶ Sobre o Norte do Paraná, sugerimos a consulta a: Cancian (1981); Lopes (1982); Monbeig (1984); Hoff (1991); Dias (1999); Tomazi (2000) e Dias (2002).

¹⁷ Esta área corresponderia, como já esclarecemos anteriormente, às Mesorregiões Geográficas do Oeste e Sudoeste paranaense.

1.2. Os Primeiros Empreendimentos Econômicos no Oeste Paranaense: Superexploração do Homem e da Natureza

No final do século XIX, uma extensa porção ocidental do território paranaense encontrava-se escassamente habitada, sendo a população formada por guaranis modernos¹⁸, assim como argentinos, paraguaios e alguns grupos indígenas brasileiros.

O limite, quanto à incorporação do território à economia e à ação administrativa do Estado paranaense, estava nos campos de Palmas. Mesmo esses campos foram integrados somente a partir dos anos quarenta do século XIX. Desses campos até as barrancas do Rio Paraná, o governo brasileiro não havia estimulado nenhum tipo de presença efetiva, contando apenas com os limites acordados junto aos dois países vizinhos. Aliás, esses acordos não significaram ausência de contestações quanto ao traçado limítrofe, como atesta a discordância levantada pela Argentina, no final do século XIX, que ficou conhecido como “Questão de Palmas” e seria resolvido favoravelmente ao Brasil em 1895, após arbitramento internacional sob a responsabilidade do presidente norte-americano Grover S. Cleveland.

As primeiras iniciativas oficiais para garantir a presença do Estado brasileiro nessas terras ocorreram às vésperas do ocaso do Império, com a instalação das Colônias Militares de Chapecó (atualmente em território catarinense) e Chopim (hoje, município de Chopinzinho, no Paraná) em 1882. Mais tarde, em 1889, organizou-se uma expedição que, partindo de Guarapuava, fundou a Colônia Militar de Foz do Iguaçu.

Nessa época, a porção Oeste do Estado, entre Foz do Iguaçu e Guaíra, era objeto de exploração extrativista da erva-mate, planta abundante na mata nativa local e, também, da madeira em toros. Tratava-se das obras, empreendimentos financiados por empresas de capital argentino ou britânico, que utilizavam mão-de-obra predominantemente paraguaia. Essa fase de exploração do Oeste paranaense perdurou de 1881 até 1930, período em que

¹⁸ Após a destruição das missões jesuíticas no século XVII pelos bandeirantes paulistas, membros de tribos guarani que estavam aldeadas nas missões miscigenaram-se com a população rural do Paraguai. Seus descendentes são os guaranis modernos. Conforme Darcy Ribeiro apud Wachowicz (1987, p. 17).

o Rio Paraná possuía a condição estratégica de ser a principal via de circulação de pessoas e mercadorias em todo o Oeste.

Em meados do século XIX, o Brasil assinou um tratado de navegabilidade fluvial com a Argentina e Paraguai. Esses países permitiram ao Brasil a navegabilidade dos Rios Paraná e Paraguai, possibilitando que os brasileiros pudessem chegar à isolada Província de Mato Grosso. Em contrapartida, as embarcações desses países obtiveram do Brasil a permissão de navegar o Rio Paraná, da foz do Rio Iguaçu até as Sete Quedas. (WACHOWICZ, 1987, p. 15-16).

Esse acordo criou aos argentinos as condições necessárias de acesso ao Oeste paranaense para implantar o sistema de obrages¹⁹, o qual já existia em terras argentinas e paraguaias adjacentes ao Paraná. Também permitiu que os proprietários das embarcações paraguaias e argentinas monopolizassem o comércio e o transporte pelo Rio Paraná.

O sistema de exploração baseado nas obrages é descrito da seguinte forma:

Como no oeste paranaense não havia presença brasileira nem fiscalização, o sistema das “obrages” desenvolveu-se na região.

O “obragero” [proprietário desse tipo de latifúndio] argentino descobria satisfeito que seus navios tinham direito de navegar até as Sete Quedas pelo rio Paraná. Organizava então uma firma. Algumas vezes comprava do governo paranaense uma extensa porção de terras e organizava uma expedição. Entretanto, na maioria das vezes penetrava em território paranaense de forma ilegal. Dezenas de peões, os chamados “mensus”²⁰, todos índios paraguaios (guaranis modernos), acompanhavam a expedição. Levavam consigo alimentos e ferramentas para a colheita da erva-mate.

Desembarcavam do vapor na margem do rio Paraná e subiam as barrancas, típicas das margens do rio na região. Eram barrancas de 50, 80 e até 100 metros de altura, cavadas pelas águas revoltas e barrentas do rio Paraná. Assim nascia um povoado que era “porto”, pelo qual escoava-se o mate e posteriormente a madeira, extraídos dos sertões do oeste paranaense.

¹⁹ Para obter mais informações quanto à estrutura, função e objetivos dos sistemas de obrages, de forma minuciosa, sugerimos a leitura do livro de Colodel (1988), além daquele escrito por Wachowicz (1987).

²⁰ Mensu era a denominação dada ao trabalhador das obrages, o qual recebia uma antecipação de três meses de salário, comprometida no armazém da Companhia, resultando num endividamento do trabalhador que o obrigava a permanecer na obrage, num sistema de semi-escravidão.

Desta forma toda a margem paranaense, desde Foz do Iguaçu até os saltos das Sete Quedas, encheu-se de “portos”, muitas vezes de vida efêmera, outros de maior durabilidade.

Em poucas décadas, a costa paranaense foi ocupada por dezenas dessas “obrages”, e povoada por milhares de “guaranis modernos”, ou “mensus”. Esta frente extrativa de erva-mate era pois de capital argentino, mão-de-obra paraguaia e matéria-prima brasileira.

Quando nas “obrages” do rio Paraná havia necessidade de “mensus”, era este recrutado nos portos argentinos e paraguaios dos rios Paraná e Paraguai. (WACHOWICZ, 1988, p. 227).

Desse tipo de exploração econômica que perdurou até a terceira década do século XX, pretendemos ressaltar duas graves conseqüências. A primeira diz respeito à forma predatória de derrubada das árvores de maior valor que existiam no extremo Oeste paranaense.

Como nos informa Colodel (1988, p. 63), essa atividade exploratória foi responsável pelo acelerado processo de esgotamento das reservas nativas de madeira e erva-mate da região. As obrages só funcionavam a contento quando a exploração dava-se de maneira maciça, englobando vastas extensões de terras, com objetivos de curto prazo, pois não havia a preocupação com o replantio das espécies vegetais retiradas, já que a idéia era a maximização absoluta dos lucros obtidos. Com o esgotamento dos recursos na área explorada, a atividade estendia-se para as áreas de mata virgem. As terras, já intensamente exploradas, não eram abandonadas gratuitamente. Eram vendidas a agricultores que se dirigiam para o Oeste ou para companhias colonizadoras brasileiras.

Podemos avaliar o efeito predatório das obrages pela passagem abaixo, escrita na década de 1930, por um morador de Foz do Iguaçu.

As mattas brasileiras próximas às barrancas do rio Paraná, estão esgotadas de madeira, devido às grandes e consecutivas extrações effectuadas pelos adventícios, cuja acção destruidora attingiu a 30 kilometros para leste!

Presentemente [o artigo foi escrito em 1938] é difficil encontrar madeira de bôa qualidade, sazoadada, para edificar, dentro d’aquella área!

Herva-matte exploraram até 120 kilometros, para leste e 180 para o Norte. (BRITTO, 1977, p. 68).

Outra referência sobre a intensa exploração madeireira feita nesse período pode ser encontrada em Wachowicz:

As “obrages” chegaram a explorar madeira até a 100 quilômetros das margens do rio Paraná. Na margem do grande rio, eram depositadas essas toras. Eram cedros, perobas, caneleiras, caviúnas, sassafráz, pau marfim etc.

Quando algumas centenas dessas toras estavam empilhadas no topo da barranca iniciava-se o processo da “tombada”. Na margem do rio, de preferência numa praia, era então montada uma jangada também chamada de maromba. Esta poderia conter até duas mil toras, amarradas umas nas outras por arames. Descia o rio manejada com grande perícia pelos tripulantes que geralmente eram apenas três pessoas. [...] Os serradores de Posadas, Encarnacion etc, desmontavam essas enormes embarcações e serravam a madeira.

Desta forma, quando na década de 1950 chegaram ao oeste paranaense os colonos agricultores, das antigas madeiras de lei, encontraram apenas cepos apodrecendo no meio da floresta.

(WACHOWICZ, 1988, p. 231-232).

Quanto às informações apresentadas acima, é preciso acrescentar que, antes da chegada dos “colonos agricultores” mencionados pelo autor, a madeira da região foi explorada por empresas gaúchas que, posteriormente, se voltaram para o investimento em projetos imobiliários de colonização. Logo, a exploração dos recursos florestais, antes da colonização, não foi ação exclusiva das obrages.

Outra conseqüência dessa forma de exploração praticada nas obrages diz respeito à sua própria constituição, segundo a qual a relação capital e trabalho orientava-se para um nível e forma de superexploração desse último, sem maiores preocupações com os limites ou denúncias quanto aos métodos de espoliação empregados sobre o trabalhador.

O trabalhador paraguaio contratado pelo obragero era submetido a condições típicas de semi-escravidão. Entre as condições mencionadas, havia a obrigação de o mensu comprar seus mantimentos no armazém da empresa, sendo, inclusive, proibida a plantação para a subsistência, assim como o trabalho era “acompanhado” por capatazes que inibiam qualquer manifestação de descontentamento.

As obras caracterizaram-se exclusivamente pela extração dos recursos naturais disponíveis, pouco contribuindo para oferecer uma estrutura que servisse de base para uma ocupação contínua e definitiva. Essa contribuição resumia-se às vias de transporte (picadas e estradas abertas na mata para permitir o escoamento do mate e da madeira, voltadas para o Rio Paraná), além de alguns portos ao longo da margem desse mesmo rio, e uma ferrovia que ligava Guaíra (fundada pela Cia. Mate Laranjeira em 1909) até Porto Mendes²¹ (atualmente distrito de Marechal Cândido Rondon), com o objetivo de exportar o mate para a Argentina.

Não se deduza, pelo exposto, que essas empresas tinham como objetivo deliberado oferecer qualquer subsídio que garantisse futuramente uma ocupação permanente. A infra-estrutura construída destinava-se exclusivamente a criar as condições exigidas para apoiar o seu empreendimento, até porque elas não tinham interesse de facilitar o acesso de brasileiros à região. Essas terras, apesar de se encontrarem sob domínio político do governo brasileiro, de fato não apresentavam infra-estruturas básicas, como estradas em condições satisfatórias, que garantissem a presença de brasileiros ligados aos circuitos econômico e administrativo nacionais.

A presença oficial do governo brasileiro na época, baseada no pequeno povoado de Foz do Iguaçu, era bastante limitada. O efetivo policial dessa cidade, em 1919, responsável pela segurança sobre milhares de quilômetros quadrados, desde Foz até Guaíra, restringia-se a um total de apenas dezoito homens. (COLODEL, 1988, p. 61).

Quanto mais isolada se mantivesse a região, mais conveniente era para as empresas manterem inalterados os seus procedimentos de exploração dos trabalhadores e dos recursos naturais levados a extremos, acrescentando-se a esse motivo o fato de grande parte do mate e da madeira serem retirados sem o pagamento de impostos ao fisco brasileiro.

As condições de navegabilidade pelo Rio Paraná contribuíam para a manutenção dessa situação, como é atestado pela afirmação seguinte:

²¹ Deve-se lembrar que o conjunto de quedas d'água que formava as Sete Quedas impossibilitava a navegação pelo Rio Paraná nesse trecho.

A existência das Sete Quedas era um benefício para a sobrevivência do sistema. Essas cachoeiras eram um formidável obstáculo. Em direção a leste, para Guarapuava, eram mais de 400 quilômetros por uma picada mal construída. Até o final da década de 1920, o único acesso confiável era pelo Rio Paraná, via Buenos Aires. (WACHOWICZ, 1988, p. 229).

Apesar das dificuldades de acesso, no começo do século XX, as Cataratas do Iguaçu já despertavam interesse de turistas brasileiros e argentinos, que subiam em barcos a vapor pelo Rio Paraná para conhecê-las. Mas, mesmo esse reduzido afluxo de pessoas, que temporariamente passavam pela região, contrariava os interesses das obras.

Dentre os poucos turistas que tiveram acesso às Cataratas do Iguaçu, até as duas primeiras décadas do século passado, é freqüentemente mencionada a presença do aviador Alberto Santos Dumont, que foi até o local em abril de 1916, quando já gozava de grande prestígio no país²².

Conforme versão predominante nos materiais consultados, Dumont ficou tão impressionado com a beleza paisagística oferecida pelas Cataratas que teria se comprometido a pleitear, junto ao governo do Estado, a desapropriação da área (as terras que davam acesso às cataratas, do lado brasileiro, pertenciam ao argentino Dom Jesus Val) e a criação de um parque público. (WACHOWICZ, 1987, p. 37).

Não é possível verificar com precisão se tal empenho ocorreu, mas o fato é que, três meses após a sua visita a Foz do Iguaçu, o presidente do Estado do Paraná, Affonso Alves de Camargo, expediu o Decreto nº 653, de 28 de julho de 1916. Este declarava a área de 1.008 hectares na margem direita do Rio Iguaçu como de utilidade pública para estabelecer nesse local, futuramente, uma povoação e um parque.²³

Apesar da importância desse decreto para estabelecer o primeiro passo de instalação de uma área de preservação, a institucionalização do

²² Ele já havia sobrevoado o Campo de Bagatelle, em Paris, com o aeroplano 14-Bis no ano de 1906.

²³ Merece menção a iniciativa pioneira do engenheiro André Rebouças, que, em 1876 (poucos anos após a criação do primeiro parque nacional, nos EUA), apontou locais no Brasil que avaliava possuírem potencial para a implantação de parques nacionais, entre os quais constavam as Cataratas do Iguaçu. (BARROS, 1952, p. 59).

parque ficaria para o futuro, assim como a situação de isolamento do Oeste permaneceria inalterada.

Diante dessa conjuntura de isolamento, as condições em que se desenvolvia a exploração econômica baseada nas obras, em pleno Oeste paranaense, não despertariam maior interesse das elites e autoridades nacionais ou paranaenses por mais de quatro décadas. A situação de extrema exploração do homem e da natureza na região só obteria repercussão nacional em razão de o Oeste tornar-se local de passagem e de operações táticas, pela insurreição militar tenentista, deflagrada em 1924 e que daria origem à Coluna Prestes.

1.3. A Revolta Militar de 1924, Suas Conseqüências no Oeste do Paraná e a Estrada do Colono

A insurreição militar de 1924²⁴, debelada em Sergipe e no Amazonas, ofereceu maior resistência na cidade de São Paulo. Após um breve período de ocupação da cidade, os rebelados abandonaram a capital paulista e dirigiram-se, comandados por Miguel Costa e Isidoro Dias Lopes, para Guaíra, no Oeste paranaense. Neste local, procuraram constituir uma força de resistência às tropas legalistas do governo Arthur Bernardes, assim como aguardar os rebelados gaúchos, sob comando de Luís Carlos Prestes, que se deslocavam do Rio Grande do Sul com o objetivo de se agregarem aos revoltosos paulistas.

A campanha militar em terras paranaenses desenvolveu-se ao longo de sete meses, em que são registrados deslocamentos freqüentes dos militares rebelados, assim como confrontos com as tropas legalistas comandadas pelo General Cândido Rondon.

²⁴ Para Boris Fausto, o tenentismo (movimento que resultou no levante de 1924) pode ser avaliado como um movimento político e ideologicamente difuso, de características predominantemente militares, no qual as tendências reformistas autoritárias aparecem em embrião. Os “tenentes” se identificam como responsáveis pela salvação nacional, guardiões da pureza das instituições republicanas, em nome do povo. (FAUSTO, 1997, p. 80-81).

Como resultado das ações que marcaram esse momento da história brasileira, interessa-nos destacar a denúncia feita pelos militares rebelados, motivados por inspirações nacionalistas, quanto ao “estado de abandono” do Oeste do Paraná pelas autoridades brasileiras, tanto no que se referia à devastação ambiental, como às circunstâncias desumanas a que eram submetidos os trabalhadores das obrages.

Uma das primeiras obras a divulgar a precariedade das condições de vida dos trabalhadores das obrages foi elaborada por um oficial rebelde que pertencia à Coluna Paulista e teve participação efetiva nos combates travados na região, no caso, o tenente João Cabanas. Assim ele descreve a situação do mensu:

O trabalhador do herval é sem duvida alguma, um verdadeiro escravo olvidado pela lei de 13 de Maio de 1888, que delle não cogitou. Na generalidade, nasceu elle na hospitaleira Republica do Paraguay, onde a fortes quantias adeantadas, é arrebanhado para além das fronteiras de sua Pátria e internado nos hervaes do Oeste do Paraná, sendo depois entregue a um capataz que o recebe, mostrando ao desventurado, as insígnias de mando a que tem de sujeitar-se, conforme o caso: um chicote e um revolver calibre “44”. De ahi em diante o estrangeiro a quem acenaram com as liberrimas leis brasileiras, perde a sua individualidade nas mãos de extranhas gentes. (CABANAS, 1926, p. 241).

As revelações de desnacionalização da área de fronteira paranaense e das condições de vida da população local repercutiram em Curitiba e no Rio de Janeiro, favorecendo a retração desse tipo de exploração que, naquele momento, já se encontrava com dificuldades econômicas, em razão da desvalorização do mate brasileiro junto ao mercado argentino.

Ainda relacionado ao conflito militar que se desenvolveu no interior do Paraná, interessa um de seus desdobramentos, secundário no contexto geral do episódio relatado, mas relevante para o assunto objeto desta pesquisa, que é retomar à origem da Estrada do Colono.

É recorrente, nos diversos materiais de divulgação, a menção a argumentos pró-reabertura da Estrada do Colono, elaborados pela AIPOPEC, a

versão de que essa estrada é mais antiga que o próprio parque²⁵, tendo sua formação inicial na passagem da Coluna Gaúcha pelo Oeste do Paraná. Nota-se que esse argumento não deve ser considerado apenas como uma “curiosidade histórica”, pois foi utilizado no processo jurídico que envolve a estrada como uma das justificativas que dariam legitimidade à permanência da abertura do referido trecho. Essa informação também passou a ser reproduzida de maneira recorrente em diversos artigos publicados na imprensa local ou em trabalhos acadêmicos²⁶ como algo definitivo, sem margem para dúvidas.

A principal referência utilizada, inclusive nos documentos da AIPOPEC, para identificar o caminho utilizado pelas tropas gaúchas com a atual Estrada do Colono, baseia-se em um artigo publicado pela Revista Manchete, em 1996, que procura recompor o trajeto feito por Prestes em 1925. Conforme informação contida nesta: “A polêmica Estrada do Colono, no Paraná, que corta o Parque Nacional do Iguaçu entre a cidade de Capanema e a Picada Benjamin, também conheceu a marcha gaúcha”²⁷.

Vários relatos históricos indicam a abertura, em 1925, de uma picada no meio da mata, para dar passagem à Coluna Gaúcha, comandada por Prestes, que, vindo de Barracão (localidade paranaense que faz divisa com o Estado de Santa Catarina), dirigia-se ao Oeste do Paraná, com o objetivo de oferecer apoio à Coluna Paulista. Em passagem retirada de obra sobre a Coluna Prestes, encontramos algo que nos despertou a atenção:

O único reforço recebido pelos revolucionários desde que entraram no Paraná fora a visita do coronel revolucionário Fidêncio de Mello, amigo pessoal do general João Francisco, e conhecido fazendeiro na região do Contestado, que aguardava em Barracão a chegada das tropas comandadas por Luís Carlos Prestes.

Em conversa com Isidoro, em Foz do Iguaçu, Fidêncio havia prometido ajudar os rebeldes no sul. Ele levava 50 dias para abrir uma picada de Benjamin Constant, no Paraná, a Santo Antônio, em Santa Catarina [na verdade, Sudoeste paranaense], para que fosse estabelecida a ligação entre [os

²⁵AIPOPEC. **Caminho do Colono**. A vida passa por aqui. Disponível em: <www.medianeira.com.br/colono/pagina.html> Acesso em: 27 de mar. 1999.

AIPOPEC. **História cronológica do Parque Nacional do Iguaçu**. Oeste e Sudoeste do Paraná. Maio de 1998.

²⁶(BALDO, 1991, p. 25); (OSTROVSKI, 2002, p. 107); (DIERINGS, 2002, p. 4).

²⁷Revista Manchete, 20 jan. 1996, p. 39. O acesso a essa reportagem deu-se a partir da sua reprodução parcial em AIPOPEC (1998, p. 9).

militares rebelados] paulistas e gaúchos. (MEIRELLES, 1996, p. 348.).

Reforçando o relato transcrito acima, outro autor descreve de forma semelhante os acontecimentos:

Fidêncio de Melo guarnecia pois o flanco direito dos revolucionários. O papel de Fidêncio no flanco direito, era o mesmo do exercido no flanco esquerdo por Cabanas: golpear as linhas de abastecimento. Não havia porém uma estrada que comunicasse as forças revolucionárias, que estavam em Catanduvas, com as de Fidêncio, no ex-contestado. Foi por isso aberta por Fidêncio uma picada, que ia de Benjamim Constant em direção ao sul, rumo a Sto. Antonio. (WACHOWICZ, 1987, p.119).

Mais uma passagem, que vai ao encontro dos relatos anteriores, foi extraída do livro do tenente Cabanas:

Momentos depois, presente a officialidade, o general M. Costa deu-nos a honra de informar que no dia 3 [de abril de 1925] tinha ido a Benjamin, bocca da picada que ia ter a Barracão, receber e conferenciar com o coronel Luiz Prestes, alli chegado, precedendo a coluna rio-grandense que com a maior abnegação e illudindo a perseguição do exercito governista, havia atravessado o Estado de Santa Catharina tendo já passado o rio Iguassú. (CABANAS, 1926, p. 325).

Para evitar desentendimentos, esclarecemos que a área abrangida pelo decreto de 1916 (declarada como sendo de utilidade pública para estabelecer uma povoação e um parque) limitava-se a 1.008 hectares nas proximidades das Cataratas. Logo, quando da transposição do Rio Iguaçu pela Coluna Gaúcha, a mata encontrada ainda não fazia parte da área de preservação que se pretendia delimitar na região.

Deve-se ressaltar que a abertura de um caminho pela mata na época, diante das condições adversas – luta armada e perseguição pelas tropas legalistas –, apresentou grande desafio e provavelmente resultou numa via estreita e precária para atender o objetivo imediato de deslocamento dos soldados gaúchos rebelados.

Nas palavras do próprio Prestes: “As matas dos rios Uruguai e Iguaçu são talvez as mais densas do Brasil, não se podendo marchar a não ser através de picadas abertas a facão.” (SODRÉ, 1987, p.75)²⁸.

Os estudos realizados permitem-nos concluir que certamente a Coluna Gaúcha teria aberto uma picada pela mata que atualmente compõe o PNI, na sua marcha rumo ao Oeste do Estado. No entanto, não é possível afirmar com precisão que o trecho aberto corresponde ao atual leito que deu origem à Estrada do Colono, sendo esta apenas uma das possibilidades.

Aliás, a dúvida quanto à relação entre a picada aberta pela Coluna Gaúcha e a origem da Estrada do Colono fica maior quando analisamos atentamente o seguinte relato sobre a passagem dos militares rebelados pelo Rio Iguaçu, feito por Lourenço Moreira Lima²⁹: “A 28 [de março de 1925], a Coluna iniciou a travessia do rio Iguaçu, perto da barra do rio Floriano Peixoto [...]” (apud LAZIER, 2003, p. 192). Ao consultarmos o mapa do PNI, constatamos que a barra (foz) do Rio Floriano não coincide com o ponto de início da Estrada do Colono, isso significa dizer que os soldados teriam que se deslocar, a partir do ponto de travessia (Rio Floriano), aproximadamente vinte quilômetros em direção ao oeste, margeando o Rio Iguaçu, até o local onde se encontra o início da estrada, na divisa com o município de Capanema, tarefa desprovida de sentido, considerando a urgência de chegar até a localidade de Benjamin e a necessidade de abrir uma picada no meio da mata.

É evidente, porém, que a passagem citada pode ser interpretada de outra maneira, pois, devido à sua generalização, também é razoável argumentar que o sentido atribuído a “perto” do Rio Floriano é pouco preciso, e o local de passagem seria mesmo o da Estrada do Colono. Ainda assim, seria mais procedente que então o secretário indicasse a proximidade com o Rio Silva Jardim, cuja foz é mais próxima do atual leito da Estrada do Colono do que a foz do Rio Floriano.

²⁸ Entrevista publicada pelo jornal “O Estado de S. Paulo”, em sua edição de 2 de julho de 1978, reproduzida no livro de Sodré.

²⁹ O capitão Lourenço Moreira Lima fazia parte do comando geral da Coluna Prestes-Miguel Costa, ocupando a função de secretário e responsável por narrar a marcha da Coluna Prestes a partir de informações fornecidas pelo tenente coronel Osvaldo Cordeiro de Farias, também integrante do comando geral. (LAZIER, 2003, p. 191).

1.4. O Contexto Socioespacial do Sudoeste Paranaense na Fase “Cabocla”

Ao contrário do extremo Oeste Paranaense, que, conforme já abordamos, desde as últimas décadas do século XIX foi incorporado ao sistema econômico baseado nas obrages, as terras localizadas ao sul do Rio Iguaçu, no Sudoeste do Estado, não tinham estrutura de exploração econômica direta e fortemente relacionada ao mercado.

Apesar de não ser identificada como uma área de exploração econômica imediata até as primeiras décadas do século XX, o Sudoeste, em razão do seu potencial, já se tinha tornado objeto de disputa com o governo da Argentina (“Questão de Palmas”, solucionada em 1895, conforme já mencionamos anteriormente) e, mais tarde, com o governo de Santa Catarina. A divergência com o governo catarinense foi levantada a partir da iniciativa desse último, que contestou nos tribunais federais, em 1901, as fronteiras demarcadas com o Paraná. Desde a sua emancipação da Província de São Paulo, em 1853, o Paraná mantinha seus limites no extremo sul até o Rio Uruguai, fazendo divisa com o Rio Grande do Sul.

No ano de 1904, o Supremo Tribunal Federal (STF) deu ganho de causa aos pleitos de incorporação do “Território do Contestado”, feito pelos políticos catarinenses, sob o argumento de que Santa Catarina “tinha o direito de possuir limites naturais” com seus Estados vizinhos, resultando que a divisa com o Paraná seria pelos Rios Saí-Guaçu, Negro e Iguaçu. (WACHOWICZ, 1988, p. 190).

Após resistência articulada na esfera política federal, o governo paranaense conseguiu, em 1916, obter um acordo que lhe assegurou a manutenção do Sudoeste do Estado, cedendo ao Estado vizinho a maior parte das terras requeridas por esse.

Não obstante o esforço desprendido pelos políticos paranaenses para a manutenção do Sudoeste sob os limites de suas fronteiras, até os anos de 1940 esta região caracterizava-se por um povoamento escasso, uma economia rudimentar e era pouco integrada ao circuito comercial nacional. Predominavam extensas áreas florestais, com destaque para a presença de

araucárias, árvores da família das coníferas, que primitivamente se estendiam por amplas áreas do sul do país.

Com a ausência de instituições que representassem o Estado (na esfera estadual ou federal), era habitada por uma população cabocla pouco numerosa, que vivia em condições precárias e sem a legalização da propriedade da terra. Aliás, a regularização formal das terras que explorava não era uma prioridade, constituindo-se a propriedade privada em algo estranho, ou, pelo menos, negligenciável no modo de vida caboclo.

De acordo com Westphalen (1968, p. 30): “Não havia mercado, nem transporte, não havia, pois, razão de maior interesse ou de procura da terra, muito menos pela disputa do seu domínio pleno”.

A citação anterior resume bem o contexto em que se dava a ocupação do Sudoeste nas primeiras décadas do século passado. O caboclo, a partir das suas particularidades com relação ao uso e posse da terra, vai ser o protagonista solitário, esquecido, dessa região, então boca de sertão. Apesar disso, contudo, também deixará marcas de sua passagem, mesmo que essas sejam confundidas e apagadas pelos colonos sulistas “de origem”, que, em levadas sucessivas, expulsaram ou absorveram o caboclo a um novo modo produtivo que se tornou hegemônico.

Essa população escassa, distribuída por amplas extensões, ficou conhecida como cabocla. Segundo Corrêa, tratava-se de uma população de origem luso-brasileira constituída, em parte, por fazendeiros empobrecidos e agregados (trabalhadores das fazendas de gado cujas famílias aumentaram e não encontravam ocupação) provenientes dos Campos de Palmas e Guarapuava. Outro ponto de origem é identificado no processo de colonização dirigida estabelecido por uma empresa ferroviária nas terras marginais aos seus trilhos, no vale do Rio do Peixe (atual Estado de Santa Catarina) na década de 1910, gerando a expulsão dos antigos moradores dessa área. Somando-se a essa população estabelecida no Sudoeste, havia argentinos e paraguaios, envolvidos com a extração da erva-mate. Esses se localizavam principalmente junto à fronteira argentina, perfazendo um grupo representativo de 10% da população regional na década de 1920. Com a diminuição da extração da erva-mate, houve uma redução dos estrangeiros, constituindo

menos de 1% da população regional nos anos quarenta do século XX. (CORREA,1997, p. 238-240).

O caboclo priorizava a sua subsistência, por isso não se preocupava em providenciar ou reivindicar estruturas que garantissem a comercialização de seus produtos, já que gerar excedentes não era sua prioridade. Isso não significa que a produção cabocla se encontrasse completamente desvinculada das relações mercantis com o sistema econômico paranaense. Essas relações eram tênues e esporádicas, mas tinham o seu papel no modo de vida caboclo.

Também a relação com a terra desenvolvia-se num contexto muito particular, no qual a propriedade fundiária, baseada no sistema de posse, não era essencial, como percebemos pela análise seguinte:

Aqui é necessário salientar que não era enquanto proprietário – ou enquanto aspirante a tal condição – que o caboclo enfrentava esta mata virgem. Ele – diferentemente dos colonos de origem européia que o sucederam – se interessava pela terra apenas na medida em que ela era capaz de lhe dar os frutos daquilo que nela ele plantava. A terra só lhe servia como objeto de seu trabalho. Separada deste trabalho, ela não tinha valor algum. A propriedade (real ou virtual) não era a premissa para a produção. Assim ao chegar o caboclo não subdividiu a mata em parcelas sobre as quais cada indivíduo ou família seria soberana, o que se colhia ou caçava, isto sim era um patrimônio individual. Mas a terra ela mesma não pertencia a ninguém. (ABRAMOVAY, 1981, p. 11).

Esta forma de organização social estruturava-se na relação direta do homem com a floresta. Suas atividades principais eram a caça, a pesca, a coleta (inclusive da erva-mate), o plantio da mandioca e a criação de porcos. Algumas dessas atividades levaram o caboclo a adotar um estilo de vida caracterizado pelo nomadismo.

Habitando extensas porções de terras, cobertas com mata virgem, sem os limites impostos pela propriedade privada, o caboclo vai abrindo clareiras, através do uso do fogo para “limpar” a terra, cultivando por um determinado período, até julgar necessário tomar posse de outra área, imprimindo um caráter itinerante a seu modo de vida. Como afirma Abramovay (1981, p. 17): “Fixar-se num lugar só seria, para o caboclo, aceitar uma queda na produtividade de seu trabalho quando nenhum tipo de pressão o obrigava a

tal. Enquanto ele tem a mata pela frente, seria economicamente irracional que ele deixasse de cultivar na floresta virgem”.

Enquanto atividade econômica que por mais tempo perdurou entre a população cabocla, destaca-se a criação de porcos. Esta ocorria de forma bastante simples, com os animais criados soltos no mato, alimentando-se dos recursos da floresta, em especial do pinhão. Quando atingiam determinado peso eram vendidos aos “safristas”, que os engordavam. O “safrista” embrenhava-se na mata, abria uma clareira com 10, 25, 50 ou mesmo mais de 100 hectares, e plantava no local o milho. No ano seguinte os porcos eram soltos no milharal para engorda. Após algum tempo, eram tropeados, a pé, para os locais de consumo, levados para cidades distantes como União da Vitória, Guarapuava, Ponta Grossa e Castro. (CORRÊA, 1997, p. 247).

Interessa, aqui, destacar que a produção itinerante do caboclo, associada à forma como se dava a criação de porcos na região, representou a primeira fase de desmatamento a que o Sudoeste foi submetido. O impacto da ocupação cabocla na região, caracterizada pela sua forma extensiva, pode ser avaliado pela seguinte descrição da necessidade de terras:

Essa atividade [criação de porcos], nos moldes em que era praticada, necessitava de amplas áreas – 1 cabeça para 5 hectares de mato no sistema de “porco alçado”, e 4 cabeças por hectare de milho no sistema de “safra” – não podendo coexistir com uma intensa ocupação do solo. Ela é, pois, uma atividade de áreas de muito baixa densidade demográfica, e à medida que o povoamento com colonos progredia, essa atividade afastava-se para áreas mais remotas. (CORRÊA, 1997, p. 248).

Ao abordarmos a relação da exploração cabocla-safrista com o desmatamento nessa porção do Estado, o objetivo é resgatar as primeiras atividades que deram origem ao desflorestamento local, não significando que foi a sua principal causa, pois a exploração madeireira em grande escala ocorreu posteriormente.

Mesmo com a ressalva de que tal desmatamento pode ser considerado modesto quando comparado com as fases posteriores, isso não significa que deva ser menosprezado. Tal afirmação é reforçada quando comparamos as informações fornecidas por Corrêa na citação anterior, quanto

à necessidade de amplas áreas para a criação de porcos, com outros dados também levantados pelo mesmo autor:

Essa atividade deveria ser, depois da extração do mate, a atividade mais importante, pois já em 1920, segundo o Censo daquele ano, no então município de Clevelândia, o rebanho suíno atingia cerca de 12.000 cabeças, e a lavoura de milho que fornecia parte da alimentação dos suínos ocupava mais de 90% da pequena área total de lavouras. (CORRÊA, 1997, p. 246).

A avaliação feita acima é ratificada pelo estudo feito por outro autor:

A existência desse primitivo sistema de criação de porcos no sudoeste foi responsável em grande parte pela acentuada desmatagem (sic) que inicialmente sofreu a região. Quando os migrantes sulistas começaram a chegar na região, encontraram já várias extensões desmatadas, em forma de capoeira. Em Pato Branco e Enéas Marques, por exemplo, os colonos encontraram pouco mato nativo. (WACHOWICZ, 1987, p.75-76)

Dessa forma, o processo de desmatamento dessa porção do Paraná, que se intensificaria a partir da implantação dos projetos de colonização dirigida, já se apresentava em curso mesmo no modelo tradicional de uso do solo, quando a produção voltada para as demandas próprias das relações mercantis eram pouco expressivas.

1.5. O Parque Nacional do Iguaçu e a Estrada do Colono no Processo de Ocupação do Oeste-Sudoeste

Ao analisarmos o processo de ocupação do Oeste-Sudoeste, é oportuno trazer para o centro da discussão as seguintes questões: quando foi criado o PNI e a Estrada do Colono? Como se dava a ocupação efetiva do Oeste-Sudoeste naquele momento?

A seguir, vamos desenvolver alguns apontamentos para esclarecer essas questões, de maneira a analisá-las de forma convergente, ou

seja, o que representava a Estrada do Colono dentro do contexto de ocupação que se realizava no Oeste-Sudoeste até os anos quarenta do século XX.

Em nossa análise, vamos levar em consideração, inicialmente, o argumento, muito utilizado pelo movimento pró-reabertura, de que a origem da Estrada do Colono está relacionada à picada aberta em 1925 para dar passagem à Coluna Gaúcha pela área que futuramente seria incorporada ao parque.

Relembramos que, até os anos trinta do século XX, o Oeste paranaense se mantinha como área isolada explorada pelo sistema de obrages, sendo o meio de circulação privilegiado a navegação pelo Rio Paraná, não havendo menção sobre deslocamentos freqüentes entre o Oeste e o Sudoeste do Estado pela picada recém-aberta em 1925.

Esses deslocamentos não ocorriam, ao menos de forma relevante, por algumas razões. Uma delas é o fato de não estar demonstrada a sua necessidade, dentro da forma de exploração vigente naquele momento, pois o Rio Paraná revelava-se uma via de transporte eficiente e suficiente para escoar os produtos extraídos no Oeste.

Já a exploração cabocla que ocorria no Sudoeste, com relações ainda incipientes com o circuito comercial, não gerava demandas que estimulassem a travessia pelo Rio Iguaçu para troca de mercadorias. As tropeadas de porcos e a compra de mercadorias tinham como destino Pato Branco, Guarapuava e União da Vitória. A população paraguaia e argentina situada em território brasileiro, na porção fronteira do Sudoeste com a Argentina, remetia para esse país a erva-mate colhida nas terras brasileiras.

Outra razão a ser mencionada, diretamente relacionada à primeira, refere-se à ocupação escassa do Oeste-Sudoeste até os anos de 1940.

Como pode ser visualizado pelo Mapa 3, o Sudoeste possuía, em 1938, poucos núcleos de ocupação permanente, formados por vilas e povoados, sendo que as sedes municipais mais próximas – Clevelândia e Palmas – encontravam-se fora dos seus limites oficiais.

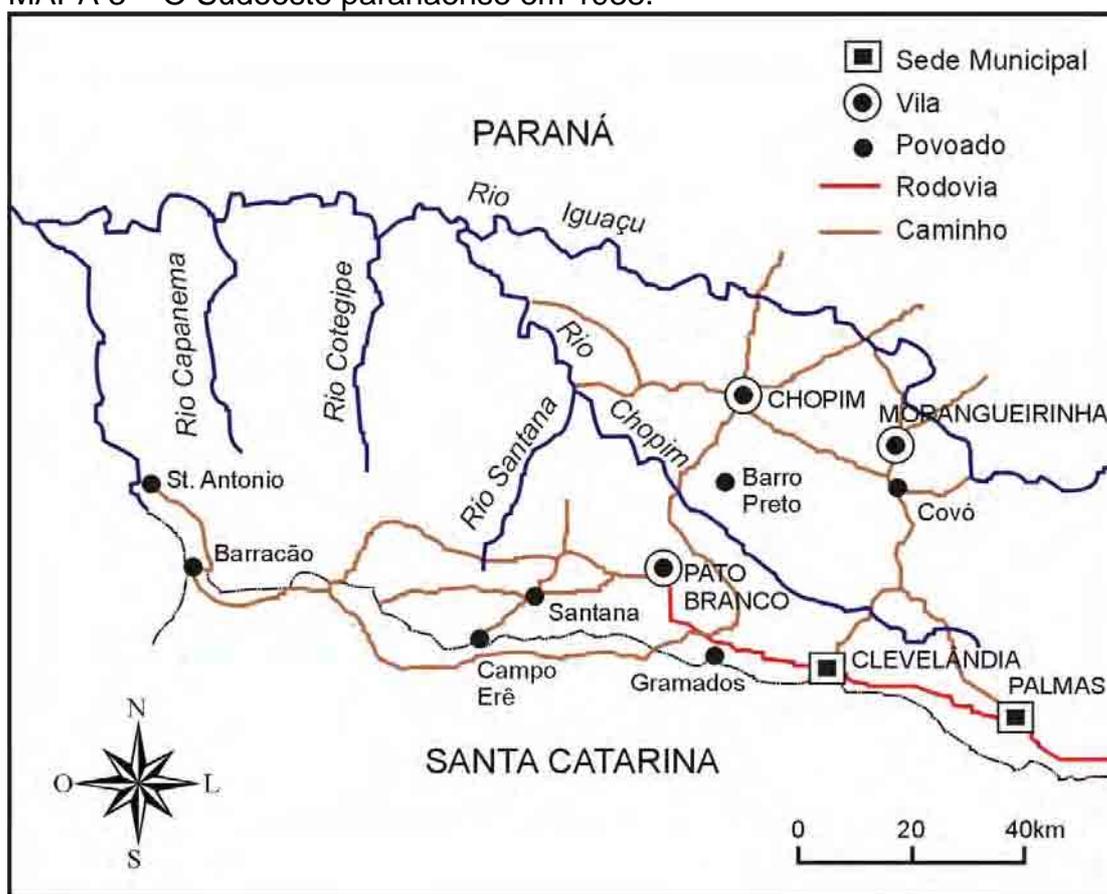
Segundo Corrêa, o Sudoeste paranaense, até 1950, apresentava-se pouco integrado à economia do país, contando com atividades de produção

amparadas em técnicas primitivas, praticadas por uma população que não contava com vias de circulação modernas para escoar os seus produtos semi-elaborados. Caracterizava-se ainda:

[...] pela dependência a centros comerciais localizados fora da região, sobretudo União da Vitória, que se encarregavam de encaminhar os produtos regionais ao mercado consumidor. [...] **em 1950, nenhuma sede municipal aí [Sudoeste] se localizava:** Palmas e Clevelândia, cidades localizadas fora da região, dirigiam administrativamente o Sudoeste paranaense. (CORRÊA, 1997, p. 251, grifo nosso).

No extremo Oeste paranaense, até a década de 1940, a situação não era muito diferente. Os principais núcleos de povoamento eram Foz do Iguaçu e Guaíra, com pequenos povoados em torno dos portos localizados nas barrancas do Rio Paraná.

MAPA 3 – O Sudoeste paranaense em 1938.



Fonte : CORRÊA, Roberto Lobato. O Sudoeste paranaense antes da colonização. In : -----, **Trajetórias geográficas**. Rio de Janeiro : Bertrand Brasil, 1997, p. 249.
Modificado por: Edson dos Santos Dias.

O Quadro 1 demonstra como o Oeste e Sudoeste paranaense possuem um histórico recente quanto à sua projeção política no conjunto do Estado, contando com a instalação de apenas um município no Oeste durante toda a primeira metade do século XX (Foz do Iguaçu, no ano de 1914) e sem registro de ocorrência de autonomia municipal no Sudoeste até 1952. No referido ano, evidenciando o início de uma nova fase, são instalados os municípios de Guaíra, Cascavel, Guaraniaçu e Toledo no Oeste paranaense e Barracão, Santo Antonio do Sudoeste, Pato Branco, Francisco Beltrão e Capanema na região Sudoeste.

QUADRO 1 – Evolução da instalação de municípios, segundo mesorregiões – Paraná – 1940 a 2000 - Número de Municípios instalados.

Mesorregião	Até 1900	1901-40	1940-49	1950-59	1960-69	1970-79	1980-89	Após 90
Oeste Paranaense	-	1	-	4	14	1	12	18
Sudoeste Paranaense	-	-	-	7	17	-	3	10
Noroeste Paranaense	-	-	-	18	32	1	2	8
Centro-Occidental Paran.	-	-	1	5	12	-	4	3
Norte-Central Paran.	-	2	9	31	21	-	4	12
Norte Pioneiro Paran.	1	10	13	9	11	-	1	1
Centro-Oriental Paran.	6	2	-	2	1	-	-	3
Centro-Sul Paranaense	3	-	3	-	4	-	2	17
Sudeste Paranaense	3	8	-	3	5	-	-	2
Metropolitana de Curitiba	14	-	5	2	9	-	-	7
Total do Paraná	27	23	31	81	126	2	28	81
Total acumulado	27	50	81	162	288	290	318	399

Fontes: TRE – Resolução nº 314; IPARDES – Base Pública e Tabulações Especiais.

Extraído de: IPARDES. **Indicadores e Mapas Temáticos para o Planejamento Urbano e Regional** – Paraná 2003. CD-ROM.

O quadro permite perceber também a nítida concentração, nos anos sessenta do século XX, de núcleos urbanos que obtiveram a condição de município. O ritmo ascendente do número de municípios instalados é generalizado em todo o Paraná naquela década, resultado direto do grande contingente populacional que se dirigia para as frentes de ocupação do Estado nas décadas de 1950 e 1960. Entretanto, quando comparada com os anos cinqüenta, a emancipação municipal realizada na década de 1960 obtém especial destaque no Oeste e Sudoeste paranaense.

Outro aumento representativo na instalação de municípios só ocorreu novamente na década de 1990. Nesse período, observa-se que o Oeste tem o maior número de municípios instalados no Paraná, mais uma vez seguindo o contexto de incentivo a esse processo verificado em todo o Estado e mesmo no país, em razão da maior facilidade de emancipação oferecida pela Constituição de 1988.

Destacamos que o fenômeno recente de instalação de municípios no Oeste e Sudoeste é um indicador de como também é relativamente recente a ocupação mais acelerada e de forma sistematizada dessa porção do Estado. Procurando complementar essa interpretação, passaremos a fornecer alguns dados sobre o conjunto da população aí instalada até meados do século XX.

Até esse período, a maior parte da população do Oeste-Sudoeste, predominantemente voltada para atividades agrícolas e extrativistas, não formava uma frente de colonização expressiva e os núcleos de povoamento eram bastante modestos em termos populacionais, mesmo para os padrões da época.

Para respaldar as afirmações feitas acima, valemo-nos de informações disponíveis sobre os primórdios da ocupação do Sudoeste paranaense, no estudo realizado na região por Corrêa, nos anos de 1960. Por meio desse estudo, ficamos sabendo que o recenseamento de 1900 apresentava o município de Clevelândia (que na época abrangia toda a atual Mesorregião do Sudoeste) com uma população pouco superior a 3.000 habitantes, destacando-se a área onde foi instalada a Colônia Militar do Chopim (1882). Em 1920, os dados indicam a presença de 6.000 pessoas, representando uma densidade demográfica de 0,5 habitantes por quilômetro quadrado. Passados vinte anos (em 1940), a densidade era de apenas dois habitantes por quilômetro quadrado (CORRÊA, 1997, p. 237-239).

Em 1950, a área do município de Clevelândia ainda encerrava todo o Sudoeste, desde os limites de Palmas até a divisa do Brasil com a Argentina, e o resultado do Censo Demográfico daquele ano apontava a existência de 54.167 habitantes, concentrados na porção leste do município. (ROCHA, 1997, p. 09).

No Oeste paranaense, a ocupação permanente só apresentaria sinais de maior vigor a partir do início dos anos de 1950, inclusive, sendo afetada por desdobramentos de conflitos pela terra ocorridos no Sudoeste, conforme abordaremos posteriormente. Com o declínio das obrages, houve uma expressiva diminuição dos trabalhadores paraguaios³⁰ na região, como pode ser constatado pela inexistência de municípios em que, atualmente, predominem seus descendentes na região.

Em 1950, Foz do Iguaçu era o único município instalado na região Oeste e contava com uma população total de 12.010 habitantes, de acordo com o Censo Demográfico realizado naquele ano. A população de Cascavel, que então fazia parte do município de Foz do Iguaçu, era composta por 4.411 habitantes, dos quais quase 90% residiam na zona rural. (PIERUCCINI et al, 2003, p. 112 e 119).

Mesmo identificando as origens da Estrada do Colono com a abertura da trilha feita em 1925, e considerando a hipótese de que essa picada aberta na mata tornou-se eixo de passagem para deslocamentos entre o Oeste e Sudoeste, nos anos trinta e quarenta³¹, os dados apresentados nos parágrafos anteriores nos levam a concluir que seu uso certamente era irregular e pouco expressivo enquanto via de integração. Até porque tal integração estava ainda por florescer. Deve ser considerado ainda que, sem manutenção adequada, a vegetação deve ter encoberto parcial ou totalmente o trecho ao longo dos anos.

As informações mais confiáveis sobre a abertura dessa estrada apontam o início da década de 1950 como marco de sua utilização, época de abertura de diversas vias trafegáveis aos colonos que chegavam em grandes levadas.

Somente em 1954 vão ser realizadas obras ao longo da trilha que cortava o parque, tornando-a uma estrada carroçável, como é possível

³⁰ Não é possível apresentar dados indicativos com satisfatório grau de precisão quanto ao número de pessoas que habitavam o Oeste paranaense durante o período de predomínio das obrages. Entretanto, Wachowicz (1988, p. 150) indica a possibilidade de terem existido aproximadamente 10 mil mensus na região, no auge das atividades caracterizadas pelas obrages, nas primeiras décadas do século XX.

³¹ Não conseguimos encontrar evidências no material consultado que confirmem esse argumento.

visualizar pela foto 1. Em livro sobre os pioneiros do município de Medianeira, consta o depoimento de Pedro Soccol³², no qual ele relata o seguinte:

Descobrimos o piqueteamento da R-25 – Estrada do Colono e, em 1954, iniciamos a abertura de ligação com o sudoeste, construindo as duas primeiras barcas na carpintaria. Tão logo a estrada foi concluída, embora de maneira precária, os ônibus começaram a rodar.[...] fui o idealizador da campanha Pró-Estrada BR 163, por mim batizada Estrada do Colono. (APAM, 1996, p. 55-56).

Uma outra passagem, retirada de um livro dedicado a recuperar a história local de Medianeira, complementa a informação anterior, ao afirmar que até 1954 os colonos chegavam a Medianeira e região pela antiga estrada de Guarapuava (atualmente abandonada), utilizada como limite para a área do PNI.

[Somente a partir de 1954 é que] Sabendo ou não que estavam abrindo uma estrada ilegal dentro do Parque Nacional do Iguaçu, criado por Getúlio Vargas em 1939, as colonizadoras de Matelândia e Medianeira – num processo que gerou até um seqüestro de um trator esteira de Matelândia, abriram a Estrada. Muito bonito. Mas como atravessar o Rio Iguaçu? Era preciso de uma balsa. E a balsa foi construída nas margens do rio. E o carpinteiro responsável foi Osório Pasquali Fellini. “Quem construiu a primeira balsa fui eu. E foi a Colonizadora quem abriu a estrada”. (MARIN, 2003, p. 75).

Analisando diversos depoimentos³³ dos pioneiros do município de Medianeira, fundada em 1951, fica evidenciado que os primeiros colonos vindos do sul chegavam até Medianeira fazendo o percurso por Laranjeiras do Sul, Cascavel e Matelândia, demonstrando que o trecho entre Capanema e Medianeira (atravessando o parque) não apresentava condições de uso antes das obras de abertura da Estrada, realizada em 1954.

O relato feito por Eva Gonçalves da Rosa, sobre sua passagem pelo parque, antes das obras de 1954, revela como não existia uma via transitável pelo local, sendo a viagem arriscada e incomum:

³² Foi um dos diretores da Colonizadora Bento Gonçalves, empresa gaúcha responsável pela fundação de Medianeira.

³³ Esses depoimentos estão registrados no livro da APAM (1996).

Declaro que em 20.08.51, iniciamos nossa viagem, saindo de Santo Antônio do Sudoeste com destino a Medianeira [...]. Só havia picada única do trajeto de Santo Antônio do Sudoeste até Porto Moisés Lupion [Distrito de Capanema]. Utilizando-se de canoas feitas de pau-a-pique, Lúcio Nabarro cruzou o Rio Iguaçu, transportando-nos até a outra margem. Atravessamos com as canoas e três cavalos: um de montaria e dois cargueiros com mantimentos, panelas e roupas, estes foram a nado. Iniciamos a travessia da mata, hoje Estrada do Colono, PRT 163, levando nove dias, abrindo picada e dormindo ao relento, ao redor da fogueira, para não sermos devorados pelos animais selvagens. (APAM, 1996, p.184).

Ainda mais interessante é o depoimento feito por outro migrante do Oeste paranaense, que nos permite deduzir que as picadas abertas em Capanema e que atravessavam o parque eram utilizadas, na década de 1940, pelos escassos moradores da região que se aventuravam a caçar na floresta ainda pouco explorada. O depoimento foi feito pelo Sr. Edmundo Carlos Biesdorf que, no ano de 1946, saiu de Saudades (SC) com destino à Santa Helena (PR). Ele tentou fazer o trajeto pelo interior do Sudoeste paranaense, com a intenção de passar por território argentino para chegar a Foz do Iguaçu, como foi impedido pela polícia de fronteira argentina, por estar sem documentos, verificou a possibilidade de fazer o percurso pela área do atual PNI. De acordo com suas palavras:

Alugamos três cavalos de um matuto que nos levou por uma picada de Santo Antônio [do Sudoeste] até Capanema, cerca de 60 km. Puro sertão até o Rio Iguaçu, onde havia uma barca pequena que fazia a travessia dos caçadores ao Parque Nacional do Iguaçu. Andamos um dia no sertão. [...] Para nosso desapontamento, no dia seguinte, ao iniciarmos nossa viagem vinham em sentido contrário dois caçadores. Conversamos e eles nos diziam “não se metam, daqui para frente a picada está toda fechada, cavalo não passa, e a barca do Iguaçu está do outro lado, o barqueiro foi para Foz do Iguaçu.” Diante da situação, os caboclos faziam os seus planos, “ou imos ou voltamos, que tu acha, alemão?” Se não tem saída de forma alguma, voltamos ao ponto de partida, em Santo Antônio. Assim aconteceu. (APAM, 1996, p. 84-85).

Acreditamos que os depoimentos, narrados por pessoas que conheceram pessoalmente essa parte do Estado até o início dos anos cinquenta do século XX, são esclarecedores e demonstram que não havia uma

estrada sequer carroçável atravessando o parque até o início dos anos de 1950. Mesmo com a sua abertura, que ocorreu entre 1954 e 1955, a estrada de acesso até Medianeira é posterior. Os caminhões que passavam pela Estrada do Colono e se dirigiam à Medianeira, primeiro precisavam deslocar-se até Foz do Iguaçu, pela antiga estrada Guarapuava – Foz que delimita o parque, e depois retornar novamente, pela atual BR 277³⁴.

As condições dessas estradas (apesar da sua importância na ligação Cascavel – Foz) eram bastante precárias nos anos de 1950. Em um trabalho de divulgação dos parques nacionais brasileiros, publicado no início dos anos de 1950, o acesso terrestre ao PNI, a partir de Curitiba, é descrito da seguinte forma: “Embora muito atraente, em face dos variados panoramas, é também exaustiva essa viagem principalmente nos meses de verão, quando ficam quase intrafegáveis os trechos finais das estradas, já nas proximidades de Guaíra ou de Foz do Iguaçu.” (BARROS, 1952, p. 64).

Tomando como referência os relatos feitos pelos primeiros moradores que ocuparam o município de Matelândia (que vieram do RS, passando por Cascavel), no ano de 1950, Colodel destaca a precariedade das estradas naquele momento, como se constata pela passagem seguinte:

A idéia de deslocar-se para o Extremo-Oeste do Paraná não era tarefa das mais fáceis, se levarmos em conta o péssimo estado em que se encontravam as estradas naquele período [início da década de 1950]. Pouquíssimas eram as existentes e encontravam-se praticamente entregues à sua própria sorte. O povoamento mais efetivo desta região apenas havia se iniciado e a malha viária era completamente ineficaz. (COLODEL, 1992, p. 226).

Consta, em peças do processo judicial envolvendo a Estrada do Colono, que, em 1948, o então governador Moisés Lupion inaugurou o Porto Lupion, no Rio Iguaçu, junto à divisa do PNI no que atualmente corresponde ao município de Capanema (no Sudoeste do Paraná). A partir deste porto foi

³⁴ O trecho da BR-277 compreendido entre Guarapuava e Foz do Iguaçu tem sua origem com uma picada aberta em 1888-1889 pelo Exército, sendo posteriormente abandonada e reconstruída entre 1941 e 1947. Este trecho foi asfaltado entre 1960-1969, pelo Departamento Nacional de Estradas de Rodagem. (SANTOS, 1995, p. 100).

estabelecido um serviço regular de balsas entre as duas margens para o transporte de animais e carroças³⁵.

FOTO 1 : autor não mencionado na fonte



Estrada do Colono na década de 1950. Desperta a atenção o fato do leito da estrada, no momento em que foi tirada essa foto, ser bem mais estreito do que aquele existente quando a mesma esteve reaberta entre 1997 e 2001, como pode ser observado pela comparação com a foto apresentada na p. 199, no Capítulo Três.

Fonte: CEFET-PR. **Um pouco da história de Medianeira.** s/d. Disponível em: <www.md.cefetpr.br/tocadofisch/historia.html> Acesso em: 14 jul. 2005.

³⁵ Anexo 26 – Relatório sobre a Estrada do Colono. In : **Plano de Manejo do PNI** – 1999. IBAMA. É preciso alertar que não é indicada a fonte dessa informação constante no processo judicial, tornado-se necessário apresentá-la com ressalva.

Relatório solicitado pelo IBAMA informa que no mapa do Estado do Paraná impresso em 1953 (elaborado pelo Departamento de Geografia, Terras e Colonização do Estado do Paraná), ainda não constava a existência deste trecho da estrada. A Estrada do Colono só iria aparecer nas cartas topográficas publicadas pela Diretoria do Serviço Geográfico do Ministério da Guerra entre 1957-1959, feitas com base em levantamentos de 1955. Essa estrada, porém, terminava na saída do parque, onde posteriormente foi instalado o posto de polícia florestal de Capoeirinha. A ligação com Medianeira só seria aberta entre 1957 e 1959. Em mapeamento de Foz do Iguaçu, publicado pela Diretoria do Serviço Geográfico do Ministério da Guerra, em 1960, com base em compilação de dados daquele ano, constava a ligação entre Medianeira e a BR 35 (atual BR 277), e era uma estrada classificada como de 4ª classe (condição precária). (ROCHA, 1997, p. 9).

O conjunto de informações a que tivemos acesso, que tratam sobre a origem da Estrada, nos permite tecer a seguinte afirmação: quando se deram as obras para a abertura da Estrada do Colono, em 1954, autorizadas pelo DER, o parque já estava com a sua delimitação praticamente definida, estando a estrada dentro do perímetro pertencente à unidade de conservação, o mesmo argumento sendo válido para o caso da abertura ter sua origem em 1948.

Na conjuntura histórica marcada pelas intensas mudanças que envolviam o país e o Paraná nos anos de 1930, eram estabelecidas ações fundamentais para a implementação, de forma institucionalizada, de uma área de preservação no Oeste paranaense. Em 20 de outubro de 1930, o governo estadual emitiu o Decreto nº 2.153, ampliando a área já destinada à implantação do parque (que era de 1.008 hectares) para 3.369,90 hectares, suficiente apenas para proteger a porção da floresta mais próxima das Cataratas, e incorporando-a à administração federal. Mais importante foi o Decreto Federal nº 1.035 de 10 de janeiro de 1939, assinado pelo presidente Getúlio Vargas, criando oficialmente o PNI, constituindo-se no segundo Parque Nacional efetivado no país³⁶.

³⁶ O primeiro Parque Nacional criado no Brasil foi o de Itatiaia (RJ), em 1937.

Em 1942, representantes da Seção de Parques Nacionais do Serviço Florestal do Ministério da Agricultura encaminharam pedido de ampliação do PNI, propondo que os limites da reserva coincidisse com acidentes naturais do terreno, facilitando a sua delimitação. Conforme o teor da solicitação:

Assim, o Parque do Iguassú será compreendido pelos seguintes limites: no Norte, a estrada de Guarapuava; ao Sul, o rio Iguassú; a Oeste, o rio São João e a Este o rio Gonçalves Dias, atingindo assim apreciável área de fácil desapropriação, que na hipótese de não poder ser imediatamente assistida, será conservada, evitando possíveis devastações. (SPN-Ministério da Agricultura apud IBDF, 1981, p. 9-11).

O pedido de ampliação da área destinada ao parque é aceito e, em 1944, por força de três decretos federais, os seus limites são dilatados para uma delimitação muito próxima da atual.

A partir das delimitações aprovadas, as únicas alterações que se deram até o presente momento³⁷ referem-se à exclusão de uma área de aproximadamente 1.400 hectares, onde se encontra a cidade de Santa Tereza do Oeste (Mapa 1), no extremo-nordeste do parque e a incorporação de algumas ilhas localizadas ao longo do Rio Iguaçu, no trecho paralelo ao parque³⁸.

Conforme já afirmamos, o Quadro 1 revela-se um bom indicador da inserção do Oeste e Sudoeste do Paraná numa nova fase de reconfiguração socioespacial na década de 1950, marcada pelo estabelecimento de empreendimentos colonizadores e de exploração de madeira. Associados aos mesmos, temos a entrada dos migrantes gaúchos e catarinenses que buscavam no Oeste-Sudoeste o acesso à terra para cultivo, oportunidade essa mais difícil em seus Estados de origem, especialmente no Rio Grande do Sul, que passava por transformações na agricultura e indústria que motivavam a formação de intenso processo migratório para novas regiões.(PADIS, 1981, p. 152-156).

³⁷ Estabelecidas pelo Decreto nº 86.876, de 1º de dezembro de 1981.

³⁸ Mais informações sobre a caracterização geral do PNI e sua situação fundiária são apresentadas no segundo capítulo.

O desempenho dessa corrente migratória para o Oeste do Paraná pode ser avaliado também pelas seguintes informações: na década de 1940 já é perceptível o interesse por essa parte do Estado, quando a população passou de 145.000 para 295.000 habitantes nesse período, sendo que no decênio 1950-1960 a migração deu um salto para 580.000 pessoas, elevando a população total do Oeste para 988.000, representando um aumento de aproximadamente sete vezes em cerca de 20 anos. Até a primeira metade da década de 1960, tem-se a entrada de mais 423.000 migrantes. (NICHOLLS, 1971, p. 39).

Não existem dados sobre o fluxo de veículos que transitaram pela estrada nas décadas de 1950 e 1960, mas certamente a via adquiriu importância enquanto local de passagem das famílias que vinham do sul do país com o objetivo de se estabelecerem no extremo Oeste do Estado.

A abertura da Estrada do Colono, em 1954, coincide com o significativo aumento do fluxo de colonos gaúchos e catarinenses que se dirigiam para o Oeste do Estado. Dessa maneira, se está claro que, enquanto estrada de rodagem, ela é posterior ao PNI, também é correto afirmar que a maioria dos colonizadores sulistas passou por este trecho que corta o parque, pois a intensificação do processo de ocupação do Oeste ocorreu a partir dos anos cinquenta do século XX.

Por essa razão, é possível registrar o “apelo histórico” que a estrada representa para muitos dos moradores do Oeste e Sudoeste, como relata passagem retirada de uma das entrevistas que realizamos: “Há teses que afirmam a vinda por Guarapuava, mas, a partir da década de 1950, especialmente, as grandes levas de gaúchos que foi para o Oeste do Estado, e para o Mato Grosso, na seqüência, passou pela Estrada do Colono³⁹”.

De acordo com Bonassa, em um estudo que aborda as práticas discursivas envolvidas na questão da Estrada do Colono, para a análise dos argumentos pró-abertura da estrada é necessário fazer referência a um **discurso fundador** muito presente nas entrevistas que fez com moradores de Serranópolis do Iguaçu. Segundo a autora:

³⁹ Entrevista realizada com Carlos Carboni, na época vice-prefeito de Capanema e ex-presidente da AIPOPEC, no dia 23 de junho de 2004, em Capanema – PR.

Na análise das coisas ditas pela comunidade e pelas ONGs internas [no caso, a AIPOPEC] em prol da abertura da Estrada, o discurso fundador é revisitado num aspecto fundamental: aquele que coloca o colonizador como elemento humano natural do processo de ocupação da região oeste e o espaço geográfico como se naturalmente estivesse à sua espera. Segundo os enunciantes, a Estrada estava lá; a floresta esperava para ser derrubada, a natureza selvagem aguardava esse homem “trabalhador”. A partir daí, ou seja, a partir dessa formação discursiva, têm-se três considerações básicas: 1ª) o colonizador é o herói, dadas as suas características de desbravador, de um homem essencialmente de luta, imbuído de um espírito lutador; 2ª) decorrente dessa característica, a predisposição biológica para a luta. Esta luta tanto é parte de seu cotidiano que se encontra no sangue: o colonizador nasceu um lutador, visto que repete a história de seus antepassados e 3ª) a Estrada é efetivamente a luta. É o elo de passagem para um novo tempo/nova vida: a busca de um futuro melhor, uma vez que a região estava à espera da chegada desse homem. (BONASSA, 2004, p. 48).

Avaliamos como pertinente a análise apresentada pela autora quanto ao discurso empregado para enaltecer o papel do pioneiro, do colonizador, responsável por desbravar uma área de floresta que se apresentava como obstáculo para a produção. Nos documentos divulgados pela AIPOPEC, assim como em diversos artigos com teor pró-reabertura publicados em jornais da região, é conferida uma simbologia à Estrada do Colono amparada no contexto histórico e cultural de colonização que a transforma em uma bandeira de luta para os moradores do Oeste e Sudoeste. Da mesma forma, a decisão judicial que resultou no fechamento da estrada, em 1986, representou uma vitória para o movimento ambientalista, como veremos no decorrer dessa tese, constituindo-se também numa bandeira, enquanto exemplo, a ser mantida.

1.6. Integração do Oeste-Sudoeste aos Marcos da Expansão Capitalista

O Sudoeste e o extremo Oeste paranaense foram ocupados de forma mais sistemática e ordenada na esteira dos acontecimentos que se precipitaram desde a Revolução de 1930, que inaugurou o chamado período Vargas, o qual pretendia, entre as suas metas para impulsionar uma fase de desenvolvimento para o país, proporcionar as condições necessárias para a real ocupação das extensas faixas de terras do interior, buscando integrá-las a um modelo de desenvolvimento associado aos centros de poder econômico e político localizados no Sudeste brasileiro.

Até o início do século XX, o Brasil possuía um conjunto de "economias regionais" que não apresentavam maiores articulações entre si. As medidas implementadas a partir do movimento de 1930 significaram a entrada do Brasil em uma nova fase política e econômica, privilegiando a industrialização e levando à gradativa superação da economia de arquipélago.

As construções de estradas, o aumento de trocas comerciais internas e o processo de colonização são os aspectos mais visíveis da busca de integração econômica, com as suas bases sendo lançadas pela economia cafeeira do Sudeste do país e tendo o Estado de São Paulo como pólo da economia capitalista, cujo parque industrial se organizou de maneira a tornar-se o principal fornecedor de produtos manufaturados para todo o país.

No tocante à colonização planejada, havia o programa Marcha para o Oeste, resultado de ações planejadas pelo governo federal centralizador, o qual adotava políticas de colonização que se desdobravam em duas frentes: uma na qual o Estado tinha uma ação direta na sua efetivação, através de projetos de colonização empreendidos pela própria União ou pelos governos dos Estados; e outra através de concessões feitas pela União ou pelos Estados (que também possuíam essa prerrogativa) às empresas privadas constituídas com o objetivo de promover uma colonização dirigida. No Oeste e Sudoeste do Estado, essa colonização dirigida teve a participação tanto do Estado quanto das empresas privadas.

Como é possível perceber, a integração econômica, social e política do Oeste-Sudoeste, de forma subordinada e complementar à dinâmica dos principais centros produtores, na escala paranaense e nacional, é paralela

à inserção brasileira no contexto do capitalismo monopolista que ocorreu após a II Guerra Mundial.

Considerando a avaliação de Santos e Silveira, nesse momento o próprio Brasil encontrava-se numa situação de intensificação do processo de integração nacional. A partir de 1945 e 1950 a indústria brasileira ganha novo ímpeto e São Paulo afirmou-se como a grande metrópole fabril do país. Muitas estradas foram construídas e foi um Brasil integrado pelos transportes e pelas necessidades advindas da industrialização que permitiram o surgimento de importantes cidades no interior. (SANTOS e SILVEIRA, 2001, p. 43-44).

Quanto à integração do Oeste-Sudoeste paranaense, constata-se o seu impulso no final dos anos de 1940, intensificando-se nas décadas de 1950 e 1960, quando há o aumento da presença de colonos gaúchos e catarinenses interessados em fixar-se nessas terras, levados pelo processo de expansão da fronteira agrícola.

Conforme abordado anteriormente, até as primeiras décadas do século XX, a forma de exploração predominante no Oeste dava-se através das obrages e o Sudoeste caracterizava-se por uma ocupação designada como cabocla, para diferenciar da fase seguinte, feita pelos colonos do sul.

Na década de 1940, são colocadas em curso, no Oeste e Sudoeste, algumas iniciativas oficiais, nas esferas dos governos estadual e federal, conjugadas com uma série de interesses de empresários envolvidos com projetos de colonização e extração de madeira. Esse novo contexto passou a alterar substancialmente a paisagem então predominante.

Entre as iniciativas da União, temos a criação do Território Federal do Iguaçu⁴⁰, formado pelo Oeste-Sudoeste paranaense e Oeste de Santa Catarina, com o objetivo de contribuir com a ocupação da faixa de fronteira. Aqui, aproveitamos para trazer uma informação diretamente associada ao nosso tema de pesquisa. O Território Federal do Iguaçu, apesar da existência efêmera (foi criado em 1943 e extinto em 1946), serviu como argumento que tentou, muitos anos depois, legitimar a reivindicação da criação do Estado do Iguaçu. Mesmo sem contar com um apoio popular representativo, essa proposta reiteradamente é evocada por determinados grupos políticos,

⁴⁰ Lopes elaborou uma pesquisa aprofundada sobre o Território do Iguaçu no contexto da “Marcha para Oeste”. (LOPES, 2002).

especialmente em períodos eleitorais⁴¹ ou quando há o conflito dos interesses regionais com a esfera estadual ou federal. Nesse sentido, segundo Lopes:

Na verdade, a idéia do Estado do Iguazu parece estar sempre em estado latente. Sempre que a região tem algo a reivindicar, lança-se mão do discurso emancipacionista como elemento de pressão para facilitar o atendimento de suas reivindicações, embora nem sempre esta estratégia tenha logrado êxito. Para dar um exemplo, dos mais recentes, em 2001, **quando do fechamento da Estrada do Colono**, o deputado federal Werner Wanderer fez um discurso na Câmara dos Deputados no qual se referia à possibilidade da população retomar o movimento pela criação do Estado do Iguazu, diante da inflexibilidade das autoridades federais em manter aquela rodovia fechada. (LOPES, 2002, p. 16, grifo nosso).

Trata-se, pois, de uma ameaça velada aos interesses do Estado do Paraná, buscando-se fazer uma co-relação de causa e efeito, em que o fechamento da Estrada do Colono poderia vir a se tornar o estopim do recrudescimento dos valores emancipacionistas. No entanto, tal reivindicação não foi incorporada às estratégias do movimento pró-reabertura.

Retomando a apresentação sobre a ocupação do Oeste-Sudoeste, também o governo paranaense, interessado na colonização de suas terras devolutas e de antigas concessões retornadas ao seu patrimônio, passou a fundar colônias ou fornecer concessões para empresas privadas atuarem na região.

Em estudo centrado nos vários governos paranaenses, Magalhães considera que Manoel Ribas (governou de 1932-1945), interventor nomeado por Getúlio Vargas, seu herdeiro político, Moysés Lupion, governador eleito em dois mandatos (1947-1951 e 1956-1961) e, mesmo o opositor deste, Bento Munhoz da Rocha Netto (eleito governador para o período de 1951-1956), foram agentes de uma prática de governo que, tal como no plano federal, enfatizou a modernização. (MAGALHÃES, 2001, p. 50).

⁴¹ Nas eleições gerais de 2002, um candidato a deputado federal na região (que não foi eleito) teve como principal proposta a criação do Estado do Iguazu, através de um plebiscito. Entre outras justificativas para a implantação desse novo Estado, constava que: “O abandono e a indiferença do governo trancou a Estrada do Colono que há mais de 50 anos vinha sendo utilizada pela população”. Fonte: Estado do Iguazu – seu voto vale um Estado. 2002. Material de campanha do candidato Edi Siliprandi (coligação PTB-PDT-PPB).

As mudanças no território paranaense eram resultado também de políticas públicas adotadas pelo governo do Estado, que procurava inserir o Paraná no curso da pretendida modernização, cujo papel reservado para o migrante interessado em se estabelecer nessas terras era estratégico para garantir a efetiva ocupação e produção espacial. Nesse sentido, é analisada da seguinte forma a política migratória para o Paraná nos anos de 1950:

Nos governos Bento e Lupion, o imigrante, principalmente procedente do Sul do país, foi encarado como elemento fundamental para o desenvolvimento do Paraná. O tipo de conhecimento e experiência com a terra, anteriormente adquirido, e o tipo de propriedade que se implantou – isto é, a pequena propriedade – tornavam-no elemento de grande importância para esse processo. (MAGALHÃES, 2001, p. 72).

Foram feitas várias concessões de terras para empresas particulares viabilizarem a ocupação planejada de grandes porções do território, no entanto, muitas delas apenas exploravam os recursos naturais disponíveis, especialmente a madeira, sem a contrapartida de realizar investimentos que resultassem na colonização das terras. Essa prática, inclusive, levou o Governo Vargas, logo após a Revolução de 1930, a cancelar muitas das concessões feitas pelos governos anteriores.

As empresas colonizadoras privadas terão um papel importante no direcionamento e ingerência na forma de integração da Mesorregião Oeste ao sistema produtivo mercantil, não se limitando apenas à venda de terras, mas procurando participar de outros empreendimentos que consideravam lucrativos, como as serrarias. Nesse sentido, consideramos que a análise de Martins sobre frentes pioneiras alcança sua materialidade no caso do Oeste do Paraná.

[...] frente pioneira. A característica imediata desta última [frente pioneira] é a de que se instaura como empreendimento econômico: empresas imobiliárias, ferroviárias, comerciais, bancárias, etc., loteiam terras, transportam mercadorias, compram e vendem, financiam a produção e o comércio. Passa-se, assim, da produção do excedente para a produção da mercadoria. A frente pioneira surge não como consequência “rebarbativa” da sociedade capitalista, mas como resultado direto da reprodução desta.

O ponto-chave da implantação da frente pioneira é a propriedade privada da terra. Na frente pioneira a terra não é ocupada, é comprada. Desse modo, a renda da terra se impõe

como mediação entre o homem e a sociedade. A terra passa a ser equivalente de capital e é através da mercadoria que o sujeito trava as suas relações sociais. Essas relações não se esgotam mais no âmbito do contato pessoal. O funcionamento do mercado é que passa a ser o regulador da riqueza e da pobreza. (MARTINS, 1976, p. 47).

É a partir desse contexto de entendimento teórico que precisa ser avaliada a atuação das empresas colonizadoras no Oeste do Estado. Nesse sentido, uma empresa imobiliária que teve atuação destacada no processo de colonização dessa região foi a Industrial Madeireira e Colonizadora Rio Paraná S.A. – MARIPÁ. Essa empresa, formada por comerciantes gaúchos, adquiriu, no ano de 1946, a fazenda Britânia, composta por uma área de 274.845 hectares que pertencia à Compañia Maderas del Alto Parana, cuja sede situava-se em Buenos Aires.

A MARIPÁ passou a se dedicar à atividade de extração de madeira até 1949, quando começou a colocar em curso seu projeto de colonização. Entre seus objetivos comerciais, além da venda de terras, constava a continuidade da extração, beneficiamento e exportação de madeira através do Porto Britânia, construído e utilizado para o mesmo fim pela companhia anteriormente proprietária da fazenda.

Com a instalação da sua sede no município de Toledo (então uma pequena vila construída para ser o centro administrativo da colonização), a companhia MARIPÁ tomou uma série de medidas que resultam na efetiva e relativamente rápida ocupação da área adquirida. Privilegiou-se a divisão das terras em pequenas propriedades (chamadas de colônias), com tamanho aproximado de 10 alqueires (24 hectares), procurando dividir os lotes de maneira que cada propriedade contasse com um curso d'água. A opção pela divisão das terras em pequenas propriedades tinha razões bastante pragmáticas do ponto de vista comercial, conforme interesses ligados à empresa colonizadora, como é relatado a seguir:

Era uma forma de valorizar mais a terra, pois o rápido e relativamente denso povoamento na fronteira serviria como propaganda e como prova de qualidade da colônia. Era, também, um tamanho ideal para os anseios dos colonos e para sua disponibilidade imediata e futura de capital. Para os colonos, a vizinhança qualificada próxima era valor que

pesava na hora de decidir pela compra de terra. (GREGORY, 1997, p. 152).

Ao que parece essa estratégia permitia à empresa obter mais lucros com cada lote vendido, além de esse sistema ter sido necessário para atrair um grande número de pessoas para povoar essa região, estando dentro dos planos ligados, também, à urbanização.

No que se refere aos elementos colonizadores dessa porção do Estado, a MARIPÁ procedeu a um direcionamento preciso quanto às origens deles. De forma deliberada, os diretores da companhia divulgaram o empreendimento e vendiam as terras preferencialmente para gaúchos e catarinenses, na sua maioria de ascendência italiana ou alemã.

A seleção era feita pelos próprios responsáveis pela Companhia, havendo o interesse de atrair comerciantes e agricultores experientes do interior dos dois Estados sulinos para ocupar a porção sul da Fazenda Britânia. O norte da fazenda, uma faixa que possuía características de terras próprias ao cultivo do café (terça parte da área total), seria reservada para os agricultores do Norte do Estado do Paraná e de outros Estados brasileiros, mas a sua ocupação só ocorreria após os colonos catarinenses e gaúchos terem se fixado na parte sul. (SAATKAMP, 1985, p. 44).

Os primeiros núcleos de povoamento foram sendo formados assim que começou a venda das terras, e, em 1947, já havia casas e alguns estabelecimentos comerciais em Toledo, além, é claro, do escritório da companhia. Em 1951, surgiram as primeiras casas de General Rondon⁴², o segundo núcleo que mais prosperou entre os planejados pela empresa, superado apenas por Toledo, que, nesse mesmo ano, é elevada ao conceito de cidade, sendo criado o município com o mesmo nome.

Vários outros núcleos urbanos são criados nessa mesma época. No período compreendido entre os anos de 1951 e 1954 são fundadas as vilas de Novo Sarandi; Quatro Pontes; Margarida; Vila Nova; Novo Três Passos; Mercedes; Nova Santa Rosa; Maripá; São Roque e Pato Bragado. Atualmente, alguns desses núcleos tornaram-se sedes de municípios emancipados, outros ainda configuram como distritos de Toledo ou de Marechal Cândido Rondon.

⁴² Denominação inicial que mais tarde será modificada para Marechal Cândido Rondon.

Os núcleos de apoio, como o de General Rondon, possuíam uma estrutura que permitia a satisfação de algumas necessidades básicas de uma área em processo de colonização. Foram construídas algumas casas de imigrantes - *einwanderungshaus*⁴³ - que abrigavam temporariamente os recém-chegados. Posteriormente, foram feitos também pequenos hotéis, havia um pequeno comércio e iniciava-se a prestação de alguns serviços à população que se fixava no meio urbano e no meio rural, essa última em bem maior número.

Outra empresa com atuação destacada no processo de ocupação do Oeste foi a Pinhos e Terras Ltda., fundada em 1946. Com uma estratégia diferente da Companhia MARIPÁ, que explorou sozinha o seu projeto de colonização, a Pinhos e Terras subdividiu o montante de terras adquirido entre colonizadoras menores. As principais foram a Industrial e Agrícola Bento Gonçalves Ltda., responsável por dirigir a ocupação em Medianeira; Colonizadora Gaúcha Ltda., que atuou em São Miguel do Iguaçu; a Colonizadora Matelândia Ltda., que fundou município homônimo, além da própria Pinhos e Terras, que investiu em Céu Azul. Esses municípios mencionados (com exceção de Medianeira) possuem parte de seu território sobreposto à área do PNI.

Do projeto de colonização dirigida por essas e outras empresas privadas no Oeste, deve ser mencionado ainda que a exploração da madeira encontrava-se associada à venda de terras e há o registro de disputas fundiárias violentas, envolvendo posseiros e as empresas. É o caso do conflito armado que ocorreu na localidade de Jardinópolis, em 1961⁴⁴. Esse distrito, juntamente com Flor da Serra, veio a formar o município de Serranópolis do Iguaçu, que tem mais da metade de sua área ocupada pelo PNI e onde se localiza a Estrada do Colono. Há também o registro de violentas disputas por terras, no início da ocupação do município de Matelândia.

Foi no Sudoeste paranaense, no entanto, que ocorreu o conflito de maior repercussão. Diferentemente da região Oeste, a colonização do

⁴³ "[...] correspondiam às casas coletivas, usadas por várias famílias, providenciadas pela MARIPÁ, devido ao fato de que na época só existiam três casas 'tradicionais', ou seja, aquelas ocupadas por apenas uma família." GÜTHS (1999, p. 50).

⁴⁴ Sobre esse conflito, consultar Colombo (2001). Essa disputa por terras em Matelândia é abordada por Colodel (1992).

Sudoeste, em curso nos anos de 1940 e 1950, caracteriza-se pela maior presença do Estado no processo, sendo reservado um perfil conflituoso às ações das companhias colonizadoras particulares.

Na década de 1940, registram-se mudanças no Sudoeste que apontavam para a superação da forma de organização social e econômica cabocla, abordada anteriormente nesse capítulo. Tratava-se da constituição de uma nova fase amparada na migração catarinense e, sobretudo, gaúcha, cujos colonos se estabeleceram na região pela ocupação de terras devolutas ou pela compra da posse do caboclo, ou, ainda, através da colonização dirigida, cujo contexto motivador é encontrado na política estabelecida pelo governo de Getúlio Vargas que, ao assumir o poder, pôs em curso profundas reformas de cunho político-econômico e social para o país.

Certamente o episódio mais marcante na formação socioespacial do Sudoeste refere-se ao conflito fundiário que repercutiu nacionalmente em 1957, mas que foi deflagrado anos antes. Como foge ao nosso objetivo aprofundar a análise sobre esse conflito, o que, aliás, já foi objeto de diversos estudos⁴⁵, limitar-nos-emos a um breve relato sobre o mesmo, com destaque para algumas passagens, sintetizadas a partir do conjunto de leituras sugeridas.

A disputa pela posse de terras no Sudoeste tem sua origem na concessão de terras feita pelo Governo Imperial, no século XIX, como forma de pagamento a empresas estrangeiras que atuavam no ramo de construção de ferrovias no país, com o objetivo que essas empresas estendessem a malha ferroviária de São Paulo ao Rio Grande do Sul. Após várias transferências do direito de concessão, as terras foram tituladas, nas primeiras décadas do século XX, formando as glebas de Chopim e Missões que correspondiam a quase totalidade do território do Sudoeste paranaense.

Como já foi mencionado, em 1930, o governo Vargas fez uma revisão dos contratos de concessão, rescindindo aqueles que julgava irregulares. Entre esses, constavam os referentes às terras do Sudoeste

⁴⁵ Para aqueles interessados em entender melhor, de forma minuciosa, o Levante de 1957, sugerimos a leitura do seguinte material: (ABRAMOVAY, 1981); (LAZIER, 1998); (GOMES, 1987); (FERES, 1990) e (COLNAGHI, 1991).

paranaense, que então pertenciam à Brazil Railway e que foram incorporadas pela União, por decreto, em 1940.

Entre as ações do governo Vargas para incentivar a ocupação de novas áreas pelo interior do país, estabelecendo novas fronteiras de ocupação, destaca-se a criação de colônias agrícolas. Dentre essas, há o caso da Colônia Agrícola Nacional General Osório (CANGO), criada pelo governo federal em 1943 e responsável pelo processo de ocupação do Sudoeste paranaense.

O diferencial dessa experiência baseava-se nas condições favoráveis à ocupação, fornecidas pela União. O projeto não se limitava a dar terra ao agricultor, mas lhe ofereceria também ajuda técnica, assistência social e de infra-estrutura⁴⁶. Como está expresso na citação seguinte, esse diferencial, em relação a outros projetos de colonização feito por empresas privadas ou pelo próprio Estado, atraiu grande número de pessoas interessadas em adquirir terras no Sudoeste do Paraná.

O sistema de pequena propriedade adotado na colonização, sem ônus para o agricultor, com um serviço de infra-estrutura e assistência de saúde e educação totalmente gratuitos, aliado a uma forte propaganda que se fazia no Rio Grande do Sul, atraiu em poucos anos milhares de famílias para a região. O crescimento da população acompanhou o crescimento das condições que estavam sendo dadas para que a região produzisse e colocasse essa produção no mercado. (GOMES, 1987, p. 19).

A implantação do projeto dessa colônia agrícola poderia figurar como uma iniciativa promissora, porém, no contexto de disputa por terras que predominava fortemente nas frentes de colonização da época, em todo o Paraná, o Sudoeste não se revelou exceção. Ao contrário, nessa porção do Estado ocorreu o conflito que mais repercutiu na segunda metade da década de 1950.

⁴⁶ O projeto da CANGO leva-nos a refletir sobre a complexidade do contexto político brasileiro representado pelo governo de Getúlio Vargas. Em pleno Estado Novo (1937-1945), período da “Ditadura Vargas”, foram tomadas medidas modernizadoras, sob a perspectiva social e ambiental. Referimo-nos à implantação da CANGO (1943) e à criação do PNI (1939). Talvez a chave de entendimento dessas contradições esteja na postura nacionalista desse governo. Para Darcy Ribeiro (1986, p. 50): “O Estado Novo só conserva do getulismo anterior [ao auto-golpe, que instituiu o regime autoritário], sua postura nacionalista”. De qualquer forma, não deve ser esquecido que, apesar da importância social e ambiental de tais medidas, elas foram implantadas sem margem para o debate.

A situação de tensão tem início com a participação de empresas imobiliárias que questionaram a legalidade da posse da terra oferecida pela CANGO. Nessa ofensiva, destaca-se a Clevelândia Industrial Territorial Ltda. (CITLA), que, posteriormente, tornou suas concessionárias outras duas empresas: a Companhia Comercial Agrícola Paraná Ltda. e a Companhia Imobiliária Apucarana.

A CITLA, além de incorporar os interesses econômicos dos seus proprietários, possuía um trunfo político que facilitava sua atuação, pois consta que o governador do Paraná, na época, Moysés Lupion (mandatos de 1947-1951 e de 1956-1961) era um dos sócios da empresa, oferecendo o apoio necessário aos interesses da empresa. Essa companhia atuou na região, entre 1950 e 1957, com casos comprovados de violência e assassinatos que visavam intimidar os colonos, procurando convencê-los a aderir à proposta de “regularização” de sua situação junto à empresa. O envolvimento de Lupion e a violência praticada na região são enfatizados em todos os trabalhos feitos sobre o assunto. Entre esses, selecionamos uma passagem que aborda essa questão.

[...] com a entrada da CITLA, os agricultores deveriam pagar por aquilo que já haviam recebido de graça da CANGO. E como a CITLA sabia que suas pretensões sobre aquelas terras eram ilegais, ela era obrigada a agir com pressa: os pagamentos deveriam ser feitos praticamente a vista e a lei imposta pela CITLA era: ou paga, ou sai, ou morre. A CITLA, através de sua polícia particular, espalhou o terror pela região. Quem não quisesse obedecer a lei da CITLA corria perigo de vida e, de fato, as vítimas se contam às dezenas.

Além disso, a companhia contava com apoio das prefeituras da região (ligadas também ao PSD) e dos juízes, sem falar da omissão do poder público federal que nada fazia, na prática, para coibir os abusos praticados pela CITLA, tanto mais que em 1955, Juscelino Kubitschek, também do PSD, como Lupion, elegera-se presidente da República. [...] Esta [a CITLA] apoiava-se antes de tudo no poder estadual – além de contar com a preciosa omissão do executivo federal, que, por razões de fidelidade política não podia se opor as atividades da companhia à qual pertencia Moisés Lupion. Mas, com exceção da Presidência da República, a maioria dos órgãos federais opunha-se à ação da CITLA no terreno jurídico. Só que Moisés Lupion dava-lhe todo o apoio no plano prático. (ABRAMOVAY, 1981, p. 43).

O interesse que o Sudoeste despertou junto ao governador Lupion procedia da atividade empresarial a que estava ligado – a exploração da madeira.

A madeira foi o grande negócio do chamado “Grupo Lupion”, que se dedicava à sua extração, beneficiamento e exportação. Esta atividade, tendo um caráter eminentemente extensivo, transformou a região Sudoeste em *locus* privilegiado para os interesses do grupo. (COLNAGHI, 1991, p. 10)

Após vários episódios envolvendo violência e disputa política, a situação no Sudoeste chegou a tal ponto de tensão que resultou na resistência armada por parte dos agricultores, com o objetivo de se defenderem dos jagunços contratados pelas companhias imobiliárias. Os agricultores se organizaram e dominaram, no ano de 1957, as cidades de Capanema, Barracão, Santo Antonio, Pato Branco e Francisco Beltrão. Nessa última estavam instalados os escritórios sedes da CITLA e da Comercial, que foram destruídos.

A repercussão do conflito, junto à imprensa e à esfera política nacional, levou o governo federal a pressionar o executivo paranaense a buscar uma solução negociada.

Foi estabelecido um acordo com os agricultores, que depuseram as armas, em troca de serem atendidas algumas exigências, como a retirada das companhias colonizadoras da região e a regularização da propriedade da terra no Sudoeste. Essa última medida só foi concretizada em 1961, quando as terras em litígio passaram pelo processo de desapropriação por utilidade pública, estabelecida por decreto federal, e foi criado o Grupo Executivo para as Terras do Sudoeste do Paraná (GETSOP), em atividade entre 1961 e 1973, responsável pela regularização fundiária e colonização das glebas desapropriadas. No processo de demarcação das terras, o GETSOP adotou o critério de respeitar as linhas divisórias acordadas entre os posseiros, mesmo que resultasse em lotes de formas e dimensões irregulares.

Outra atribuição conferida ao GETSOP era a de regularizar a exploração da madeira na região. Em 1962, o GETSOP detectou 270 serrarias no Sudoeste. Quem possuía algum capital instalava uma serraria e começava a derrubada das árvores, pois não tinha garantias de que o pinheiral fosse de

sua propriedade futuramente, já que a situação fundiária ainda estava por ser regularizada. (WACHOWICZ, 1987, p. 227). Pela intensidade da exploração, as décadas de 1950 e 1960 são marcadas pela intensificação da derrubada da mata de araucária, que predominava em todo o Sudoeste.

O projeto de colonização implantado pela CANGO representou a inserção do Sudoeste numa nova fase, marcada por intensas mudanças, como a gradativa eliminação da forma de ocupação cabocla, assimilada à forma social de produção trazida pelos colonos do sul e por uma conjuntura que forçou o pequeno agricultor que migrou para essa região, a pegar em armas para resistir à ação de empresas que personificavam o capital especulativo fundiário no Estado.

Esses desdobramentos históricos contribuíram para a manutenção de uma estrutura fundiária baseada na pequena propriedade familiar, que se tornou predominante. Isso é o que se deduz dos seguintes dados; em 1970, 94% dos estabelecimentos agrícolas possuíam menos de 50 hectares, o que representava 69% área total ocupada no Sudoeste. (FERES, s/d, p. 526).

Os dados populacionais são bons indicadores de como o Sudoeste passou de uma região escassamente povoada para uma condição que despertava o interesse de muitos migrantes, em poucas décadas. Conforme Feres (s/d, p. 499), a população dessa parte do Estado passou de 76.373 habitantes, em 1950, para 230.379 habitantes, em 1960. Ainda segundo o autor, a taxa de crescimento populacional no Brasil, nessa mesma época era de 3,12%, e a do Estado do Paraná, de 7,23%, enquanto o Sudoeste atingia 12,4% de crescimento.

Uma consulta ao Quadro 1 (apresentado na p. 36) revela como as transformações nessa região refletiam na instalação de municípios, passando da condição de inexistência de município instalado até o início dos anos cinqüenta do século XX, para a instalação de sete municípios até o final daquela década, e a emancipação de outros 17 na década de 1960.

Sobre o contexto da colonização da área do Sudoeste que faz divisa com o PNI, na década de 1950, consideramos interessante retomar o episódio da ocupação, por parte dos agricultores armados, da cidade de Capanema, no ano de 1957.

Capanema foi tomada [pelos agricultores armados] e os elementos das companhias expulsos. O domínio desse município era muito importante. Era o mais isolado dos municípios do sudoeste. Apenas uma péssima estrada comunicava-o com a região [sudoeste]. Do outro lado, o caudaloso rio Iguaçu o isolava do município de Foz do Iguaçu, onde ainda se encontrava o Parque Nacional do Iguaçu, densa floresta, atravessada por uma picada [no caso, a Estrada do Colono]. (WACHOWICZ, 1987, p. 176).

A passagem é interessante por dois motivos, primeiro, por classificar a Estrada do Colono (já aberta naquele momento do “Levante”, no ano de 1957) como uma “picada”, apontando para a condição precária de seu uso. Outro motivo refere-se à situação de relativo isolamento de Capanema, por causa da “péssima estrada” que a ligava com outras localidades do Sudoeste. Nota-se que o município de Capanema havia sido instalado em 1952, mas isso não significa que se encontrava integrado ao restante do Sudoeste. Aliás, ao se considerarem as informações fornecidas por Angeli, mesmo a data de instalação do município não reflete uma ocupação expressiva em curso.

Quando Capanema foi criada, o decreto se baseou numa coordenada geográfica, pois não existia vila nem casa, só mata. O primeiro prefeito foi eleito com 44 votos... em Francisco Beltrão, assim como os 9 vereadores. Para se estabelecer, o valoroso prefeito foi construindo a estrada de Santo Antônio até o Km 35 (Pérola do Oeste), onde se instalou a prefeitura por mais de dois anos. Somente em 1954 [ano de abertura da Estrada do Colono], foi possível chegar onde hoje é Capanema. (ANGELI, 1998, p. 44).

Uma outra passagem, que ratifica o relato anterior sobre a situação de Capanema, quando de sua instalação, é encontrada no artigo de Colnaghi e trata-se de trecho de uma entrevista fornecida à autora por um político local, discorrendo sobre a sua estratégia nas eleições municipais de 1952:

Em Capanema havia um problema sério a ser contornado, o município foi criado sem habitantes, portanto não havia eleitores. Então, o que eu fiz: peguei uns peões que estavam na região abrindo uma estrada, levei-os até Capanema e

deixei-os lá acampados até a data das eleições. É claro que tive de providenciar títulos e atestados de residências para todos⁴⁷. (COLNAGHI, 1991, p. 13).

Essas informações somam-se às anteriores, sobre a origem da Estrada do Colono, e ratificam a interpretação de que o seu uso como via de ligação entre o Oeste e Sudoeste ocorreu somente a partir do final dos anos cinqüenta do século XX. É nesse momento que se intensifica a passagem de migrantes do sul em direção ao Paraná (motivados pela pacificação do conflito agrário após 1957), ao Mato Grosso do Sul ou mesmo ao Paraguai.

Por intermédio de determinados dados populacionais, percebe-se como é relativamente recente a incorporação das terras no entorno do parque. Entre 1968 e 1975, a evolução da densidade demográfica dos municípios abaixo foi a seguinte: Cascavel, de 9,28 hab./km² para 45 hab./km²; Matelândia, de 3,30 hab./km² para 33 hab./km²; Medianeira, de 6,06 hab./km² para 49,26 hab./km². (IBAMA, 1981, p. 27).

Na década de 1960, todo o Estado do Paraná estava com o seu território ocupado. Nessa nova conjuntura, em que o Oeste e o Sudoeste paranaense passam a integrar-se à economia estadual, a Estrada do Colono adquiriu importância como via de passagem pelo interior do Estado, apesar da precariedade de suas condições para o tráfego.

Para melhorar as condições de circulação, em 1972, o Departamento de Estradas e Rodagem (DER) do Paraná providenciou o revestimento de pedra e saibro no trecho que corta o PNI⁴⁸.

Após o arrefecimento da migração com destino ao Paraná, a referida estrada teve seu uso voltado para a conexão entre os centros produtores agrícolas e pecuários dos Estados do Rio Grande do Sul e Santa Catarina com os frigoríficos do Oeste paranaense. A manutenção era feita pelo DER e municípios de Medianeira e Capanema. (PARANÁ, 1987, p. 18).

No início da década de 1980, os prefeitos dos municípios de Medianeira e de Capanema, junto com deputados eleitos pela região, articularam um movimento em defesa da pavimentação da rodovia que ligava

⁴⁷ ANIBELLI, Antonio. [Entrevista]. Curitiba, 1983. Entrevista concedida a Maria C. Colnaghi em 18 nov. 1983. (COLNAGHI, 1991, p. 20).

⁴⁸ IBAMA. Anexo 26 – Relatório sobre a Estrada do Colono. In : **Plano de Manejo do Parque Nacional do Iguaçu**. Brasília : 1999.

esse dois municípios, inclusive o trecho que cortava o parque. O governo paranaense ratificou a solicitação feita pelos prefeitos e o Plano Rodoviário Estadual do Paraná previu o asfaltamento da Estrada do Colono. Por se tratar de uma área sob responsabilidade federal, era necessária a anuência do Instituto Brasileiro de Desenvolvimento Florestal (IBDF), órgão responsável pela proteção do PNI, para a execução da obra, a qual não foi concedida.

O DER chegou a apresentar projeto de pavimentação que previa possíveis medidas para amenizar o dano à fauna do parque. Entre elas constava que a rodovia, dentro do Parque, seria cercada com tela até uma altura de dois metros e, a cada três quilômetros, haveria passagens para animais, sob a Estrada, formando corredores de ligação entre ambos os lados do PNI. (PARANÁ, 1987, p. 20).

O projeto apresentado pelo DER não convenceu os técnicos do IBDF de sua condição de estrada-parque ecologicamente viável, e os pareceres quanto à execução da obra continuaram tendo teor negativo pelo órgão federal. De qualquer forma, a Estrada foi utilizada sem interrupção até 1986, quando foi fechada pela Polícia Federal, em cumprimento à ordem expedida pela Justiça.

A análise e detalhamento dos desdobramentos em curso, após a interdição da Estrada do Colono, serão feitos no capítulo três. No próximo capítulo nos dedicamos à sistematização de um conjunto de leituras que abordam a emergência da preocupação com o meio ambiente na sociedade contemporânea e o papel das unidades de conservação no Brasil. Trata-se de uma etapa importante, pois representa a construção (no sentido de composição de um processo contínuo, que não se esgota com essa tese) de um referencial teórico que possibilita situar a nossa problemática específica em um contexto mais amplo.

2. A PREOCUPAÇÃO COM O MEIO AMBIENTE E AS UNIDADES DE CONSERVAÇÃO

Ao abordarmos o tema indicado no título deste capítulo, pretendemos refletir crítica e teoricamente sobre a relação sociedade ⇔ natureza nos marcos dos objetivos de nossa pesquisa. Considerando essa advertência, deixamos claros os limites circunscritos para o presente capítulo, que é um esforço de leitura e seu desdobramento na forma de texto-síntese a partir de um conjunto de referenciais teóricos que conduzem à construção da nossa compreensão acerca da problemática que estamos abordando. Isso porque a sua especificidade - as diversas determinações que afetam a Estrada do Colono, o PNI e a região em seu entorno - também está contemplada num contexto mais amplo de reflexão teórica, cuja historicidade de algumas formas de conceber e intervir na natureza é reveladora das práticas concretas na sociedade contemporânea no que se refere à concepção e relação com a natureza. Nesse sentido, entendemos que conceitos e práticas atuais ligados a termos como meio ambiente, desenvolvimento sustentável, ambientalismo e unidades de conservação, entre outros, são tributários de um longo processo histórico de revisão pelo homem de sua relação com aquilo que ele denomina por natureza.

2.1. A Problemática Ambiental na Sociedade Contemporânea

A resposta para a pergunta sobre o que é natureza revela-se bastante complexa, pois se, num primeiro momento, parece razoável equacionar esta questão respondendo tratar-se de tudo o que não é artificial, no sentido de transformado pelo homem, na verdade apenas arranhamos uma definição distante de ser satisfatória. Mesmo um conceito melhor elaborado sobre o que seja natureza vai depender de uma série de fatores intrínsecos ao momento histórico-cultural de quem responde, bem como de seus interesses de classe.

A partir da referência acima, começamos a delinear o caminho do qual partiremos para procurar a resposta sobre as concepções de natureza formuladas pelo homem, que vai concebê-la de acordo com o seu momento histórico vivenciado, ou seja, conforme suas realidades temporal, espacial, cultural e econômica imediatas.

Na Antigüidade, o homem encontrava-se bem mais próximo e dependente do seu meio natural, por dispor de um arsenal técnico limitado para agir sobre esse meio. Nesse contexto, a natureza estava estreitamente ligada ao seu cotidiano, à sua forma de viver, de uma maneira quase indissociável do seu eu. Ele retirava da natureza a sobrevivência mais imediata, nela inspirava as suas religiões, seus mitos e emprestava suas emoções para os diversos elementos naturais. Assim, manifestações naturais eram comparadas a comportamentos humanos, concebendo-se uma natureza "irada" em certas ocasiões, "castigando" os povos ou dando mostras de "benevolência" e "generosidade", quando "cooperava" com a satisfação das necessidades das comunidades. Ainda hoje, existem agrupamentos humanos que têm esse tipo de relacionamento imbuído de uma reverência divina para com a natureza.

Determinada forma de perceber a natureza traduz-se na forma de se relacionar com ela, e o inverso também é verdadeiro. Cada forma de organização humano-societária tem correspondência direta no modo como o homem se relaciona com a natureza, resultando numa ação mais ou menos intensa sobre ela. Assim, também nossa concepção de natureza vai estar diretamente ligada a como interagimos com ela.

Moreira (1993, p. 14), após afirmar que todo período histórico é orientado pela concepção de natureza que melhor se vincula às necessidades de relação dos homens com o seu mundo, destaca que a concepção atual nasce relacionada ao projeto histórico da construção da base material do **capitalismo**.

Concordamos com o autor, pois consideramos que a relação entre sociedade ⇔ natureza é historicamente mediada pelo trabalho⁴⁹,

⁴⁹ Trabalho, enquanto categoria ontológica, algo que está presente em todas as formas de organização social. Conforme definição de Sanfelice, J. L. (Durante seminário realizado em 6.09.2002 na UNESP/P. Prudente).

condicionada pelas necessidades próprias de determinada fase de um certo modo de produção/reprodução das condições materiais e sociais de existência.

Essa análise, na qual o trabalho é a força social que permeia a relação homem ⇔ natureza, baseia-se na seguinte passagem de Marx:

Antes de tudo, o trabalho é um processo de que participam o homem e a natureza, processo em que o ser humano com sua própria ação, impulsiona, regula e controla seu intercâmbio material com a natureza. Defronta-se com a natureza como uma de suas forças. Põe em movimento as forças naturais de seu corpo, braços e pernas, cabeça e mãos, a fim de apropriar-se dos recursos da natureza, imprimindo-lhes forma útil à vida humana. Atuando assim sobre a natureza externa e modificando-a, ao mesmo tempo modifica sua própria natureza. (MARX, 1989, p. 202).

Procurando um entendimento maior sobre como o homem concebe a natureza em sua trajetória enquanto homem, que é resultado de sua relação (socialmente determinada) com essa natureza e, principalmente, de sua relação (produzida socialmente) com os outros homens, somos levados a uma incursão histórica sobre essa relação.

O projeto de modernidade caracterizou-se pelo emprego acentuado de métodos de investigação da natureza, amparados em princípios de maior rigor e objetividade, e pelo desenvolvimento de instrumentos técnicos inovadores, prioritariamente voltados para o aumento da produção de mercadorias.

O modelo darwinista associado ao positivismo influenciou a visão de mundo do século XIX e mesmo do século XX. O positivismo teve uma ascendência muito grande nas ciências e na política e, por isso mesmo, na forma de os homens conceberem o mundo, persistindo ainda nos dias atuais. Isto não significou, no entanto, a ausência de vozes discordantes quanto a esse paradigma que procurava se edificar. Em 1848, a Europa, então em plena fase do capitalismo industrial, foi sacudida por manifestações populares no âmbito das quais os trabalhadores expressavam o seu descontentamento com a estrutura socioeconômica vigente, sendo marcadas pelo lançamento do famoso Manifesto do Partido Comunista, por Karl Marx e Friedrich Engels. Estes dois pensadores, além de ativa militância política ao lado da classe operária, legaram um arcabouço teórico com base no qual fizeram uma análise

minuciosa, sob a perspectiva dos trabalhadores, do processo de edificação e funcionamento do capitalismo. Também manifestam a defesa de um paradigma socialista de sociedade, na qual a classe proletária seria hegemônica, até o momento de sua superação, rumo a uma sociedade sem classes sociais.

As idéias marxistas acabariam por marcar, de forma definitiva, a política e as ciências sociais, principalmente no século XX, encontrando manifestações favoráveis e contestatórias até os nossos dias, tornando-se fonte de influência de alguns estudiosos e grupos ambientalistas que vêem a possibilidade e necessidade de conciliar as demandas ecológicas e sociais sob a reivindicação de um outro paradigma de sociedade.

A partir da interpretação do pensamento marxista e marxiano, a natureza passa a ser observada por alguns pesquisadores sob outro enfoque, no que diz respeito à apropriação dela pelo homem. Nesse sentido, consideramos providencial a análise de Chasin, apontando que:

Marx rompe com a concepção excludente entre natureza e sociedade, pondo em primeiro plano o metabolismo humano-societário que as relaciona, no qual a primeira [natureza] se apresenta como plataforma natural, que a sociabilidade transforma sem cessar em sua auto-edificação cada vez mais puramente social, consumando o progressivo “afastamento das barreiras naturais”, que tipifica o auto-engendramento do ser humano, no sentido da presença necessária, mas não determinante da natureza na infinitude intensiva e extensiva dessa entificação. (CHASIN, 1995, p. 381).

Atualmente a natureza não possui uma dimensão determinante e, no processo de autoconstrução do homem, esse é cada vez mais ser social que natural, não obstante a manutenção de sua condição também natural.

Apesar de o homem, enquanto ser biológico, estar submetido a leis naturais, ele não se reduz à natureza, já que é dotado da capacidade de transformá-la de acordo com suas necessidades, através do trabalho. Nosso ponto de partida para a reflexão aqui abordada passa pelo entendimento da determinação social sobre as relações entre os homens - a compreensão da relação socialmente construída homem ⇔ homem leva à compreensão da relação sociedade ⇔ natureza. Nas palavras do próprio Marx:

[...] o carácter social é o carácter universal de todo o movimento; **assim como** a sociedade produz o **homem** enquanto **homem**, assim ela é por ele **produzida**. A actividade e o espírito são sociais tanto no conteúdo como na **origem**; são actividade **social** e espírito social. O significado **humano** da natureza só existe para o homem **social**, porque só neste caso é que a natureza surge como **laço** com o **homem**, como existência de si para os outros e dos outros para si, e ainda como elemento vital da realidade humana: só aqui se revela como **fundamento** da própria experiência **humana**. Só neste caso é que a existência **natural** do homem se tornou a sua existência **humana** e a natureza se tornou, para ele, humana. Por conseguinte, a **sociedade** constitui a união perfeita do homem com a natureza, a verdadeira ressurreição da natureza, o naturalismo integral do homem e o humanismo integral da natureza. (MARX, 1993b, p. 194-195, grifos do autor).

Quando desvendamos as relações sociais que interagem na sociedade, avançando para além da aparência ideologicamente construída, então podemos compreender melhor a própria natureza e propor caminhos viáveis para a elucidação de uma série de problemas ambientais ou, ao menos, encarar de modo mais lúcido as diversas implicações envolvidas nesses problemas.

Evidentemente, desde o início da civilização, o homem, em sua relação com a natureza, altera-a, humanizando-a. No entanto, a espacialização atual, levando o homem a transformar em ecúmeno toda a superfície do planeta, permite falar em duas naturezas: uma natureza natural e outra natureza socializada. Nesta discussão, Milton Santos expõe o seguinte posicionamento:

Produzir e produzir espaço são dois atos indissociáveis. Pela produção o homem modifica a Natureza Primeira, a natureza bruta, a natureza natural [...]. É por essa forma que o espaço é criado como Natureza Segunda, natureza transformada, natureza social ou socializada. (SANTOS, 1990, p. 163).

No atual estágio capitalista, as relações sociais e econômicas expandiram-se para todo o mundo, a partir de práticas hegemônicas que procuram padronizar idéias, hábitos, particularmente de consumo, e seu modo de produzir, segundo o qual o relacionamento do homem com a natureza

atinge formas predatórias como nunca antes tinham sido observadas na história.

Assim, há muito tempo se difunde a idéia de que alguns dos "inconvenientes" que atingem a sociedade, utilizando um eufemismo para designar problemas sociais e ambientais sérios, são o "preço a ser pago para se entrar ou se manter em um mundo moderno".

O homem de hoje geralmente associa o moderno exclusivamente ao progresso material, ou seja, à descoberta de novos inventos, ao aperfeiçoamento das máquinas existentes (mesmo quando na verdade há uma mudança apenas de *design* - adicionando-se boa dose de publicidade sobre o produto maquiado), aos arranha-céus padronizados, enfim, à quantidade e diversidade de bens materiais disponíveis para o consumo, revestidos de valorização simbólica indicativa de diferenciação social.

Com o avanço científico e tecnológico, foi constituído um arcabouço de conhecimentos e instrumentos técnicos que permitiram um domínio sem precedentes sobre a natureza, resultando em reformulações no modo de produção das condições materiais e sociais, com reflexos em todo o planeta. Essas mudanças não eram resultantes apenas do incremento de novas técnicas de produção em si, mas de toda uma transformação social, econômica, política e ideológica, baseada em princípios produtivistas e que demandavam a ampliação crescente do processo industrial.

De maneira embrionária no século XIX, e consolidada no século XX, a concepção de progresso econômico e social encontra-se estreitamente associada ao processo de industrialização de uma sociedade, que pode estar organizada na escala correspondente a uma cidade, Estado ou nação.

Na avaliação de alguns pesquisadores consultados, como Gonçalves e Löwy, a concepção de que a ciência e a técnica (bases do produtivismo) revestiam-se como condição necessária para o progresso e a liberdade humana era predominante entre várias correntes políticas e ideológicas, prevalecendo mesmo nos programas de mudança radical das estruturas sociais. Para Gonçalves:

Todos, liberais e marxistas, apostavam que não havia saída [na busca de uma sociedade que possibilitasse a plena

emancipação humana] fora do crescimento-desenvolvimento das forças produtivas. Nessa verdadeira identidade de contrários, o futuro radioso da humanidade estaria em algum ponto do tempo, do futuro. Para os marxistas, abreviado pela Revolução; para os social-democratas, paulatinamente, através das Reformas; para os liberais, pela educação, que garantiria a igualdade de oportunidades. (GONÇALVES, 1996, p. 41).

Michel Löwy procura responder aos ecologistas que acusam Marx e Engels de produtivismo. Será que tal acusação é justificada? De acordo com Löwy, a resposta é simultaneamente sim e não:

Não, na medida em que, mais do que ninguém, foi Marx que denunciou a lógica capitalista da produção pela produção, a acumulação do capital, das riquezas e das mercadorias como objetivo em si. A própria idéia de socialismo – ao contrário de suas miseráveis contrafacções burocráticas – é a de uma produção de *valores de uso*, de bens necessários à satisfação de necessidades humanas. [...]

Sim, na medida em que se encontra, amiúde, em Marx ou Engels (e ainda no marxismo ulterior), uma tendência a fazer do “desenvolvimento das forças produtivas” o principal vetor do progresso, e uma postura pouco crítica para com a civilização industrial, principalmente, em sua relação destruidora para com o meio ambiente. (LÖWY, 1999, p. 93-94).

Essa confiança irrestrita na industrialização, marcada pela necessidade sempre crescente do produtivismo subestimou, ou mesmo desconsiderou, as conseqüências ambientais do progresso resultante do desenvolvimento das forças produtivas.

Desde o século XIX, o processo de industrialização, da forma como foi implementado, havia evidenciado sua capacidade de permitir a melhoria das condições materiais para aqueles que tinham acesso aos seus produtos, assim como, nesse processo de produção, a situação de insalubridade das cidades industriais inglesas denunciava, prematuramente, os problemas advindos de um processo de industrialização descontrolado e em larga escala, do ponto de vista ambiental e da dignidade humana.

Foi no século XX, contudo, que o desenvolvimento das forças produtivas, baseadas na industrialização, adquiriu um ritmo inusitado, em razão do aumento da produção de mercadorias, sua diversificação e ampliação em

escala planetária, caracterizando mais fielmente aquilo que classificamos de produtivismo.

Após as turbulências políticas e econômicas do período referente à II Guerra Mundial, os países industriais capitalistas ingressaram numa fase de crescimento econômico que perdurou de 1950 até 1973. São os “trinta anos gloriosos”, quando o modelo industrial se expandiu por todo o mundo. Como nos informa Hobsbawm (1995, p. 257): “A produção mundial de manufaturas quadruplicou entre o início da década de 1950 e o início da década de 1970, e, o que é ainda mais impressionante, o comércio mundial de produtos manufaturados aumentou dez vezes.”

Nesse momento do pós-guerra predominava uma visão amparada na possibilidade de um desenvolvimento da industrialização, associado ao crescimento da economia, de forma continuada. Eram poucos aqueles que então denunciavam as conseqüências ambientais de tal modelo de industrialização⁵⁰. Para Hobsbawm (1995, p. 257), durante a “Era de Ouro” – décadas de 1950 e 1960 -, a deterioração ecológica despertou pouca atenção porque a ideologia de progresso dominante tinha como certo que o crescente domínio da natureza pelo homem era a medida mesma do avanço da humanidade.

Acreditava-se que o desenvolvimento tecnológico/industrial levaria à eliminação da miséria e da degradação humana. Assim, pode-se afirmar que havia uma associação direta entre desenvolvimento das forças produtivas e progresso social. Essa concepção, orientada pela crença na industrialização como vetor principal de progresso rumo à sociedade de bem-estar, representada pelos países mais avançados nesse processo e, muitas vezes, levada à forma de axioma incontestado, era compartilhada tanto pelo pensamento liberal como pelos regimes de socialismo planificado.

Nesse período, os EUA firmaram-se como modelo de sociedade industrial capitalista, com destaque para a sua indústria produtora de automóveis e o estilo de vida e consumo que tem no carro particular seu ícone de representatividade.

⁵⁰ No entendimento de Löwy, mesmo atualmente, o movimento operário tradicional na Europa (sindicatos, partidos social-democratas e comunistas) continua sendo profundamente marcado pela ideologia do “progresso” e pelo produtivismo. (LÖWY, 1999, p. 99).

O paradigma de desenvolvimento que se consolidou (ao menos aquele a que se aspira) desde então, no que concerne à produção e ao consumo, é o norte-americano. Aliás, é de interesse das empresas dos países centrais divulgarem esse modelo junto às demais nações, voltado tanto para a produção, considerando o capital investido em unidades fabris nos países periféricos, e mais ainda no consumo, pois é da lógica do capital procurar sempre ampliar o mercado consumidor, desde que esse demonstre ser solvável.

O ritmo acelerado de consumo por parte de restritas classes sociais é singular em nossa história e revela-se, em última análise, em extrema exploração dos recursos naturais, chegando a tal ponto que muitos grupos começam a se organizar, tendo como bandeira a defesa do meio ambiente.

Entre as tendências de prioridades que demandam reflexões e ações comuns ao homem moderno, nesse início do século XXI, vem se desenhando um quadro que reserva lugar privilegiado, ao menos no campo das intenções, à problemática relacionada ao nível de degradação e comprometimento do meio ambiente.

No processo dinâmico, conflituoso e, muitas vezes, contraditório da formação histórica do mundo ocidental, nos últimos três séculos, podemos destacar importantes manifestações sociais que abalaram as estruturas da sociedade, a partir de embates e reivindicações resultantes das diferentes aspirações e necessidades das classes e segmentos de classe constituintes da sociedade.

A problemática ambiental-ecológica continuará fortemente presente no século XXI, porém, mais do que nunca, precisará ser considerada articulada às questões políticas, sociais e econômicas. Ou seja, o que representa essa problemática só pode ser suficientemente compreendido a partir da apreensão do significado da sobreposição das conquistas (ou não) sociais, no sentido material-econômico, e da busca da plena liberdade para o homem, estando, tanto uma questão quanto a outra, permeada por uma série de particularidades resultantes de múltiplas determinações, dificultando a aproximação do seu desvendamento.

Apesar dessas particularidades, consideramos que há determinações comuns que se consubstanciam na forma de organização humano-societária baseada predominantemente (ainda que ocorrendo de forma conflituosa e contraditória) na lógica do capital, a qual tem uma dimensão hegemônica, ao menos no mundo contemporâneo, interferindo em todas as formas de relações entre os homens.

Com isso pretendemos frisar que uma suposta problemática ambiental-ecológica analisada de maneira isolada, desconsiderando as relações socioeconômicas mais amplas de constituição da sociedade moderna, torna-se insuficiente. É preciso ponderar a partir do contexto mais amplo das interações sociais, priorizando o conhecimento da relação homem ⇔ homem, que se torna referência para uma aproximação do entendimento da relação sociedade ⇔ natureza e de seus desdobramentos.

Manifestação evidente da importância adquirida pelo debate sobre o meio ambiente é a realização de encontros de caráter mundial entre lideranças políticas, cientistas e representantes de ONGs para discutir e tomar medidas saneadoras ou, ao menos, de redução dos problemas ambientais. A seguir, apresentaremos um breve histórico desses eventos, acompanhado de uma análise dos aspectos contraditórios que permeiam os seus resultados, no que se refere às medidas expostas como necessárias e à sua efetivação.

2.2. A Relação Entre Meio Ambiente e Desenvolvimento no Contexto da Agenda Internacional

Desde seu início, o século XX distinguiu-se pela organização de múltiplas conferências internacionais voltadas para o debate e elaboração de tratados ligados à questão ambiental, tendência que se intensificou bastante após a II Guerra Mundial.

Entre as primeiras tentativas de se estabelecer um acordo de abrangência internacional, com o propósito de regular a ação humana sobre o ambiente, destaca-se a realizada pela Coroa Inglesa, no ano de 1900, quando

promoveu em Londres uma reunião com as principais potências europeias colonizadoras com o objetivo de conter a caça indiscriminada nas colônias africanas. Denominada de “Convenção para a Preservação de Animais, Pássaros e Peixes da África”, o documento final desse encontro previa um calendário para a prática da caça nos países colonizados. (RIBEIRO, 2001, p. 54)⁵¹.

A despeito de ser inovador para a época, o referido evento não resultava de um apelo do conjunto da sociedade em favor da causa ambientalista, no sentido que existe atualmente, sendo mais um desdobramento da preocupação dos países colonizadores com os recursos naturais ainda a serem explorados em suas colônias.

A citada convenção foi precursora de vários outros encontros que ocorreram ao longo das primeiras décadas do século passado. Entre esses, interessa mencionar “A Convenção sobre a Proteção da Natureza e Preservação da Fauna e Flora”, realizada em Washington, no ano de 1940. Foi nessa Convenção que foram estabelecidas as definições para Parque Nacional, Reserva Nacional, Monumento Natural e Reserva Estritamente Silvestre. (MILANO, s/d, p. 10). Somente 68 anos após a implantação do primeiro Parque Nacional (**Yellowstone National Park**, em 1872, nos EUA), que representantes de governos e pesquisadores procuraram unificar a definição dessa modalidade de área protegida para servir de referência para os diversos países.

Certamente o principal marco do processo de internacionalização do debate em torno dos temas ecológicos, ocorreu com a Conferência de Estocolmo, oficialmente denominada de “Conferência das Nações Unidas sobre o Meio Ambiente Humano”. Foi realizada na Suécia, em 1972, representando o primeiro grande encontro organizado pela ONU para a discussão específica dos problemas ambientais que assolavam o mundo em plena Guerra Fria. Esses problemas extrapolavam as fronteiras nacionais, demonstrando a necessidade de uma ação conjunta entre os diversos países atingidos para a busca de soluções.

⁵¹ Para obter mais informações sobre as relações internacionais e a busca de regulação da problemática ambiental, em especial os eventos promovidos pela ONU e seus principais organismos, como a UNESCO, recomendamos a leitura da obra de Ribeiro (2001), na qual consta uma lista dos diversos tratados internacionais sobre o ambiente, desde 1900 até 1997.

Nesse contexto, no ano de 1969, o governo da Suécia propôs à ONU a realização de uma conferência internacional com o propósito de procurar conter, ou diminuir, o nível de degradação ambiental e suas conseqüências. Apesar da urgência quanto aos problemas identificados, essa proposta só encontrou maior receptividade após o desastre ecológico de Minamata, no Japão, que levou à morte milhares de pessoas contaminadas pelo mercúrio lançado ao mar pelas empresas locais. (BARBIERI, 1997, p. 17).

Com essa informação é possível deduzir que iniciativas, mesmo moderadas, de discussão e busca de ações reguladoras em nível internacional, relacionadas ao meio ambiente, são marcadas ou impulsionadas por desastres em curso ou a somatória deles, manifestando o caráter predominantemente reativo, mais que preventivo, desses encontros.

A Conferência de Estocolmo realizou-se sob influência de reuniões preparatórias e outros eventos ocorridos anteriormente, merecendo destaque a divulgação do relatório “*The limits to growth*”, preparado por um grupo interdisciplinar do *Massachusetts Institute of Technology* (MIT) para o Clube de Roma⁵² que, baseando-se numa perspectiva neomalthusiana, alertava para o risco do crescimento populacional intenso como o mais grave fator de comprometimento dos recursos naturais disponíveis.

Sobre esse relatório, apesar de suas conclusões ideologicamente enviesadas e simplificadoras, atribuindo ao pobre a responsabilidade pela sua condição de pobreza, em razão do número de filhos, encontramos em Furtado uma menção que alerta para a sua importância na época:

Não se necessita concordar com todos os aspectos metodológicos desse estudo, e menos ainda com suas conclusões, para perceber a importância fundamental que tem. [...] A importância do estudo feito para o Clube de Roma deriva exatamente do fato de que nele foi abandonada a hipótese de um sistema aberto no que concerne à fronteira dos recursos naturais. [...] Uma vez fechado o sistema, os autores do estudo se formularam a seguinte questão: que acontecerá se o **desenvolvimento econômico**, para o qual estão sendo

⁵² “O Clube de Roma nasceu da idéia de Aurelio Peccei, industrial italiano que reuniu em 1968, um grupo de trinta pessoas de dez países – cientistas, educadores, economistas, humanistas, industriais e funcionários públicos de nível nacional e internacional [...] para discutir [...] os dilemas atuais e futuros do homem.” Meadows, 1973, apud Ribeiro (2001, p. 90). Essa organização continua atuante nos dias de hoje, desenvolvendo estudos e relatórios sobre população, meio ambiente e desenvolvimento, conforme pode ser acompanhado pelo seu site na internet – www.clubofrome.org.

mobilizados todos os povos da terra, chega efetivamente a concretizar-se, isto é, se as atuais formas de vida dos povos ricos chegam efetivamente a universalizar-se? A resposta a essa pergunta é clara, sem ambigüidades: se tal acontecesse, a pressão sobre os recursos não-renováveis e a poluição do meio ambiente seriam de tal ordem (ou, alternativamente, o custo do controle da poluição seria tão elevado) que o sistema econômico mundial entraria necessariamente em colapso. (FURTADO, 1974, p. 15-17, grifo do autor).

Mais à frente, Furtado (1974, p. 20) ressalva que a tese de colapso, defendida pelos autores do relatório, considera que necessariamente o modelo de desenvolvimento seguirá basicamente os padrões de consumo dos Estados Unidos e aceitar essa doutrina implica ignorar a especificidade do fenômeno do subdesenvolvimento.

Outro evento que exerceu forte influência sobre o encontro de Estocolmo foi a Mesa Redonda de Especialistas em Desenvolvimento e Meio Ambiente, realizada em Founex, Suíça, em 1971, quando, segundo Ribeiro (2001, p. 74), “[...] foram lançadas as bases do conceito de desenvolvimento sustentável”.

Divergências e polêmicas permearam a Conferência de Estocolmo, como a resistência dos governos participantes a qualquer medida avaliada como ingerência externa. O posicionamento da delegação brasileira destacou-se pela resistência a qualquer medida de proteção ambiental identificada como restritiva ao desenvolvimento econômico do país, alegando tratar-se de uma estratégia dos países desenvolvidos industrializados para limitar o desenvolvimento dos países do Terceiro Mundo.

Apesar dos conflitos, ou talvez mesmo em razão deles, esse evento é considerado como um marco de fundamental importância no processo de internacionalização do debate e divulgação dos problemas relacionados ao meio ambiente. Também houve o fortalecimento do papel das ONGs voltadas à proteção ambiental, impulsionando muitas dessas organizações em direção a um contexto de maior destaque nas décadas seguintes.

Procurando criar um mecanismo institucionalizado de intervenção concreta, o principal resultado final da Conferência foi a constituição do Programa das Nações Unidas sobre o Meio Ambiente (PNUMA). A sede do PNUMA foi estabelecida em Nairobi, Quênia. Esta decisão, na avaliação de

diversos ambientalistas e para Ribeiro (2001, p. 82) “Era um mau começo. Longe das atenções [da mídia] e dos recursos, o PNUMA ficaria relegado a um plano secundário. Este fato ficou evidenciado pelo tempo que se passou entre a determinação da sua sede, escolhida em 1973, e a sua instalação definitiva, 11 anos depois.”

Em 1982, foi organizada a Conferência de Nairobi, quando se fez um balanço do programa proposto em Estocolmo, assim como uma avaliação geral das condições ambientais em nível mundial, chegando-se a um quadro pouco otimista quanto à implementação de ações concretas que tivessem alterado de forma positiva a situação.

Dez anos depois, um outro encontro com os mesmos objetivos gerais ocorreu na cidade do Rio de Janeiro, momento em que foi aprovada pelos participantes uma série de intenções, voltadas para uma melhoria das condições ambientais no planeta, assim como se fez um novo balanço dos progressos constatados desde a Conferência de Estocolmo. Antes de abordarmos a Rio-92, é indispensável analisarmos o trabalho desenvolvido pela Comissão Mundial sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento (CMMAD), através do seu relatório “Nosso Futuro Comum”, em razão de sua influência direta no principal documento oficial resultante da Rio-92, no caso, a Agenda-21, assim como a própria Conferência realizada no Rio de Janeiro recebeu contornos prévios das discussões feitas pela citada comissão.

A CMMAD foi criada em 1983 por decisão da Assembléia Geral da ONU, ficando também conhecida como Comissão Brundtland, em referência à presidenta da comissão, Gro Harlem Brundtland, então Primeira-Ministra e líder do Partido Trabalhista no Parlamento Norueguês⁵³. O relatório final, após ser examinado pelo Conselho Diretor do PNUMA, foi apresentado à Assembléia Geral da ONU em 1987.

A importância desse relatório deve-se ao fato de ser resultado de um processo desenvolvido durante anos, contando com a contribuição de diversos pesquisadores, políticos e ambientalistas, promovendo audiências públicas em vários países do mundo. Destaca-se, ainda, pelo seu conteúdo que tem como argumento principal a formulação dos princípios do

⁵³ Brundtland havia ocupado o cargo de Ministra do Meio Ambiente da Noruega (1974-1979).

desenvolvimento sustentável, servindo como fonte primária para diversas ONGs e órgãos de Estado que defendem princípios semelhantes.

Nesse sentido, a idéia central que permeia todo o relatório refere-se ao estreitamento das dimensões econômica e ecológica que envolvem a sociedade em malhas cada vez mais apertadas e interligadas.

A partir do diagnóstico sobre a maior interdependência entre as nações e a relação direta entre economia e ecologia, emerge, como necessidade urgente, segundo o relatório, a adoção de políticas econômicas e com resultados práticos que levem ao desenvolvimento sustentável⁵⁴. Isso implicaria, necessariamente, fazer uma abordagem sobre as questões sociais, como a pobreza e a desigualdade existente entre os indivíduos e entre as próprias nações.

A busca da constituição de um novo paradigma de desenvolvimento econômico, ambientalmente sustentável, será o pilar central das propostas de diversos organismos internacionais (capitaneados pela ONU) e ONGs. Nesse contexto, a Rio-92 simbolizou a síntese das diversas discussões acumuladas, relativas ao meio ambiente e desenvolvimento mundial, com especial influência do relatório citado anteriormente e de diversos eventos e seus respectivos tratados que antecederam a Conferência realizada no Rio de Janeiro.

O Brasil foi selecionado para sediar a Conferência das Nações Unidas sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento (CNUMAD), também conhecida como Rio-92, que se tornaria a segunda grande reunião das Nações Unidas realizada para tratar de temas ambientais. A escolha do país para sediar o evento deu-se, em especial, pela devastação da Amazônia e pelo assassinato do líder sindical e ambientalista Chico Mendes, em 1988. Esses fatos foram intensamente divulgados pelos ambientalistas e serviram como argumento de convencimento junto aos delegados presentes à Assembléia Geral da ONU, em 1989, que decidiu pela cidade do Rio de Janeiro. (RIBEIRO, 2001, p. 107).

Essa conferência converteu-se em uma oportunidade de congregar várias questões de interesse ambiental, considerando os temas

⁵⁴ Desenvolvemos a análise sobre o conceito de desenvolvimento sustentável, de forma mais detalhada, no subcapítulo seguinte.

debatidos durante o evento, somatória de outros debates ocorridos nas reuniões preparatórias e, principalmente, pela expressiva participação de lideranças políticas. Na ocasião, 178 países estavam representados, dos quais 114 enviaram seus Chefes de Estado⁵⁵.

A ampla participação no evento já oferece indicativo da pluralidade de concepções, interesses, estratégias e articulações políticas que se formaram durante a conferência e, mesmo antes, nas reuniões preparatórias, com reflexos diretos nos protocolos assinados. Como esclarece Ribeiro (2001, p. 117), “Para cada documento produzido, [em termos de articulação política entre os países representados] uma dinâmica nova se apresentava. Os países marcavam posições de forma unilateral ou como blocos de países”.

Simultaneamente ao evento oficial de caráter intergovernamental, ocorreu, também na cidade do Rio de Janeiro, o “Fórum Global das ONGs”, que reuniu aproximadamente 3.000 participantes de todo o mundo e resultou em diversos documentos finais. Os organizadores do fórum tinham a pretensão de converter-se em mecanismo de pressão sobre os representantes dos governos que participavam da conferência oficial.

Quanto à CNUMAD, a sua principal meta norteadora era o estabelecimento de acordos internacionais que implicassem formas de regulação do uso e da concepção dos recursos naturais. Os documentos oficiais aprovados nessa conferência foram: “Declaração do Rio de Janeiro sobre o Meio Ambiente e o Desenvolvimento”, “Convenção sobre Mudanças Climáticas”, “Declaração de Princípios sobre Florestas”, “Convenção sobre a Biodiversidade” e “Agenda 21”. (BARBIERI, 1997, p. 46).

Iremos nos ater à Agenda 21, pelo fato de ser o documento freqüentemente apontado como o de maior importância, enquanto resultado da Rio-92, e também por ser o mais amplo. Além disso, como bem ressalta Becker (1995, p. 60), referindo-se à Agenda 21, “Entendidas como planos de ação, agendas são instrumentos de poder pelo fato de incluírem ou excluïrem o que será discutido.” Ou seja, exercem influência na formação da “agenda” que

⁵⁵ Ribeiro (2001, p. 74) informa que, na Conferência de Estocolmo, apenas dois Chefes de Estado compareceram, sendo Olaf Palme e Indira Gandhi, representando, respectivamente, os governos da Suécia (anfitriã do encontro) e da Índia.

orienta o debate internacional por parte de governos, instituições internacionais, ONGs, movimentos sociais, universidades e partidos políticos.

Esse documento expressa o interesse pela busca do estabelecimento de um pacto social que procura reorientar o padrão de desenvolvimento atualmente em curso entre as diversas nações signatárias. Como suas orientações não têm um fundamento alicerçado na obrigatoriedade, a implementação, mesmo que parcial, de suas diretrizes dependeria da pressão social e política exercida pelos movimentos sociais e ONGs sobre os governos, os quais têm a prerrogativa e a estrutura econômica e funcional que permitiria perseguir os objetivos constantes na agenda.

A condição da Agenda 21, enquanto tributária das formulações constantes no relatório “Nosso Futuro Comum”, fica evidenciada ao se detectar em ambos os documentos a necessidade “[...] de que o desenvolvimento sustentável deve tornar-se um item prioritário na agenda da comunidade internacional.” (CNUMAD, 2001, p. 3).

Na Agenda 21, aborda-se a necessidade de constituição de fundos que financiariam a materialização dos seus objetivos, considerando que uma estratégia voltada para o combate à pobreza é requisito básico para a existência do desenvolvimento sustentável e isso demanda recursos. Essa matéria, até pela relevância, encontra-se já no preâmbulo do documento:

O cumprimento dos objetivos da Agenda 21 acerca do desenvolvimento e meio ambiente exigirá um fluxo substancial de recursos financeiros novos e adicionais para os países em desenvolvimento, destinados a cobrir os custos incrementais necessários às ações que esses países deverão empreender para fazer frente aos problemas ambientais mundiais e acelerar o desenvolvimento sustentável. (CNUMAD, 2001, p. 3).

Ao final da agenda, os seus formuladores indicam o percentual desejável de repasse de recursos dos países desenvolvidos para os chamados países em desenvolvimento⁵⁶, num esforço de garantir meios viáveis de

⁵⁶ Os documentos oficiais elaborados pelas Nações Unidas utilizam o termo “países em desenvolvimento” para referir-se aos países da periferia da economia capitalista (ver nota sobre a terminologia das categorias utilizadas pela ONU, no Relatório “Nosso Futuro Comum”, 1991, p. X). No entanto, consideramos mais pertinente a categoria subdesenvolvido para a maioria desses países, compartilhando da idéia de Celso Furtado, quando abordava a situação brasileira: “Primeiro começaram com ‘país em desenvolvimento’. Inventaram, inventaram e inventaram e o Brasil terminou como ‘emergente’. A verdade é que, em todos esses 40 anos que se discutiu, nunca se deixou de

efetivação das diversas propostas contidas no documento, em conformidade com o princípio de responsabilidades comuns, porém diferenciadas entre as nações.

33.13. Em geral, o financiamento da implementação da Agenda 21 deve vir dos setores públicos e privados de cada país. Para os países em desenvolvimento, particularmente os países menos adiantados, a Assistência Oficial para o Desenvolvimento (ODA) é uma fonte importante de financiamento externo, e serão necessários substanciais fundos novos e adicionais para o desenvolvimento sustentável e implementação da Agenda 21. **Os países desenvolvidos reafirmam seu compromisso de alcançar a meta aceita pelas Nações Unidas de 0,7 por cento do PNB para a assistência oficial ao desenvolvimento** e, na medida em que essa meta não tenha sido alcançada, estão de acordo em aumentar seus programas de ajuda para alcançar essa meta o mais cedo possível e assegurar a implementação rápida e efetiva da Agenda 21. Alguns países decidiram ou combinaram alcançar essa meta até o ano 2000. (CNUMAD, 2001, p. 226, grifo nosso).

A recomendação de atingir a meta de 0.7% do PNB, apresentada durante a CNUMAD, foi recuperada da Conferência de 1972 e, a despeito de a redação contemplar de forma vaga um “compromisso” sem garantias de adesão efetiva à meta estipulada de repasse de recursos para o financiamento das propostas previstas no documento para os países periféricos, esse ponto só constou na versão final da Agenda 21 após ultrapassada a resistência de alguns países desenvolvidos.

Como relata Soares (1992, p. 111), esta questão foi tão controversa que o acordo final só foi obtido nos últimos momentos da conferência e motivou a inclusão no texto de níveis distintos de comprometimento. Assim, o texto assinala que alguns países concordaram em assumir o ano 2000 como prazo limite para cumprir a meta, ao mesmo tempo resguarda a posição isolada dos Estados Unidos, que se recusaram a assumir qualquer compromisso em torno da meta de 0.7%, tal como haviam feito em 1970, e simplesmente concordaram em fazer os “melhores esforços” para

reconhecer a diferença, a singularidade do Brasil, que é exatamente a do subdesenvolvimento, sistema econômico que nasce dependente e se desenvolve dependente. O Brasil é subdesenvolvido, o resto é eufemismo.” **Folha de S. Paulo**. A fantasia desfeita, 21 nov. 2004, reprodução de citação feita pelo autor em jun. 2000, no mesmo jornal.

elevar seus níveis de *Official Development Assistance* (ODA), sem qualquer prazo ou percentual definido.

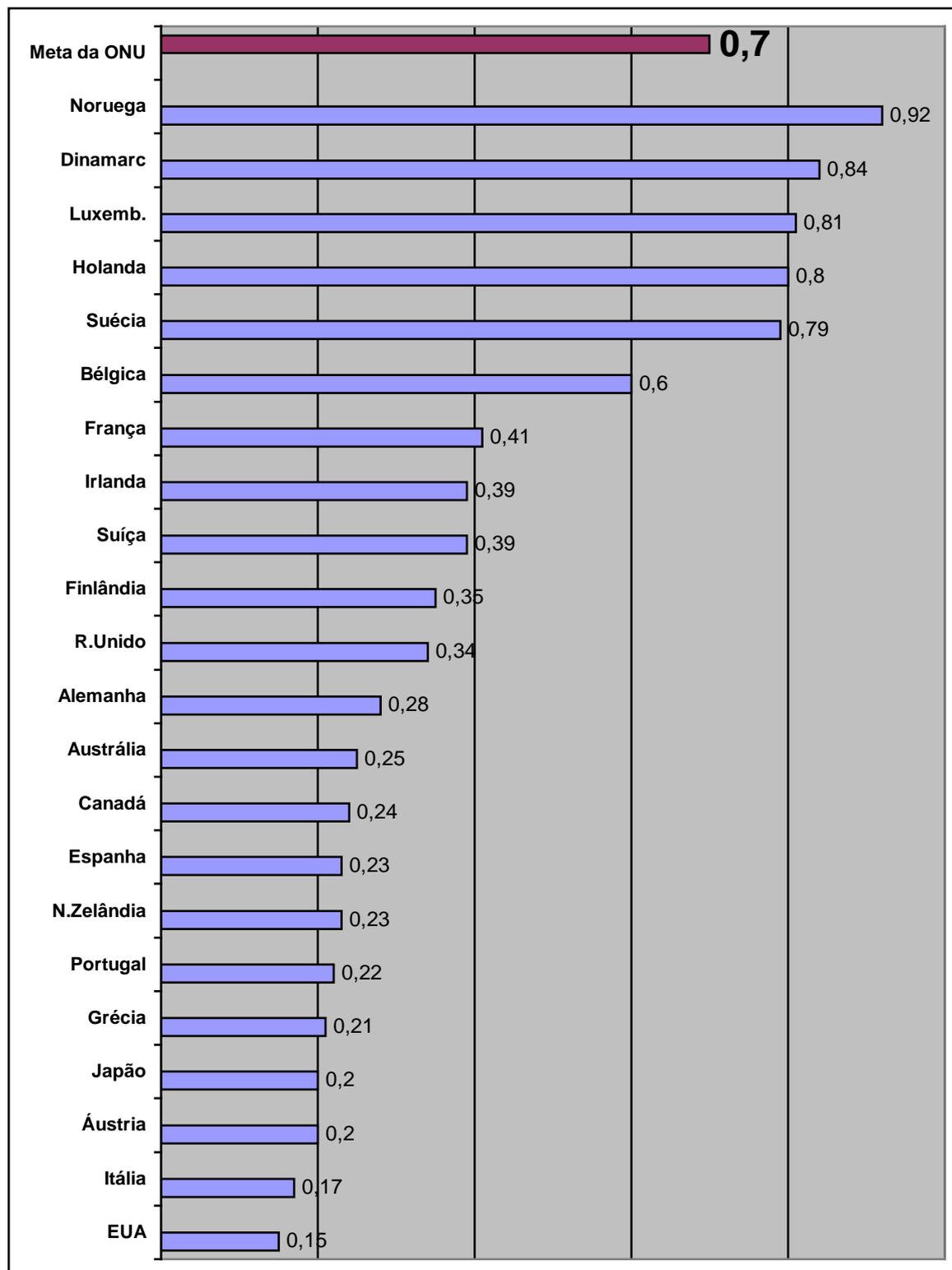
Ainda sobre os recursos adicionais a serem destinados para os países subdesenvolvidos, o conjunto de países que formava o G-77 (grupo que se contrapunha aos países desenvolvidos na arena de disputa da Rio-92) propôs que esses recursos deveriam ser canalizados para um fundo especial a ser criado, procurando, dessa forma, desatrelar os recursos da tutela do Banco Mundial, e possibilitar uma representação mais equilibrada e igualitária na sua gestão. Esta proposta foi rechaçada pelos países desenvolvidos ainda nas negociações que antecederam a CNUMAD-92, que visavam transformar o Fundo Global para o Meio Ambiente (GEF - *Global Environment Facility*), cuja gestão é controlada, sobretudo, pelo Banco Mundial, no único mecanismo multilateral apropriado para o financiamento de programas ambientais globais, o que garantia o controle desses países no processo decisório e na administração dos fundos. (SOARES, 1992, p. 111-112).

Transcorrida mais de uma década, não é surpresa afirmar que a meta pretendida não foi alcançada e mesmo que poucos países desenvolvidos fizeram algum esforço no sentido de implementá-la. Como atesta Guimarães, o seu resultado concreto pode ser avaliado como regressivo.

[...] cinco años después [da Rio-92], durante la Asamblea Especial de Naciones Unidas, convocada en 1997 para evaluar los progresos realizados desde Rio, la ayuda al desarrollo se había reducido aún más, a un porcentaje cercano a tan solo el 0.2% del PIB de los países desarrollados. Eso permite afirmar al discurso y al compromiso de recursos nuevos y adicionales para los países en desarrollo si contrapuso una realidad de menos recursos que aquellos existentes antes mismo de Estocolmo-72. (GUIMARÃES, 2001, p. 5).

Pelo Gráfico 1 é possível acompanhar, com dados recentes, o quadro geral dos repasses de recursos feitos pelos países desenvolvidos às demais nações, revelando o grau de comprometimento de cada país com a meta fixada durante a CNUMAD-92, e expressa na Agenda 21. Fica evidente o descompasso entre aquilo proposto e as ações concretas no sentido de atingir o objetivo, com a maior parte dos países desenvolvidos distante da meta estabelecida.

GRÁFICO 1 – Ajuda oficial dos países desenvolvidos aos países em desenvolvimento – 2003 (Em porcentagem do PNB)



FONTE: "Foreign Affairs" mar./abr. 2005; PUBLICADO em **Folha de S. Paulo**, 11 jun. 2005.
ORGANIZAÇÃO: Edson dos Santos Dias/2005.

Os EUA são o país que mais repassa recursos, em valores absolutos, aos países subdesenvolvidos, mas, em valores proporcionais ao seu PNB, são os que menos contribuem. Em 2003, por exemplo, os EUA destinaram US\$ 16,3 bilhões ao Comitê de Ajuda ao Desenvolvimento, da Organização para Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE), para doação ou empréstimo a países pobres. O valor representa 0,15% de seu PNB no ano, que atingiu US\$ 11 trilhões⁵⁷.

Mais do que evidenciar o não-repasse dos recursos programados para o incentivo de um desenvolvimento não predatório nos países subdesenvolvidos, deve-se frisar que a atual dinâmica financeira global vem intensificando um fenômeno persistente de destinação final da riqueza produzida que é inversa a dos tratados da ONU, como a Agenda 21.

A afirmação anterior é baseada em alguns dados que comprovam o aumento da transferência de recursos financeiros dos países subdesenvolvidos em direção aos países desenvolvidos. Com isso, percebemos uma inversão no mundo real daquilo que se apresentou como intenção na Agenda 21, como é demonstrado por Ricupero⁵⁸, na passagem seguinte:

[...] a partir de 1998, as economias em desenvolvimento sofreram uma transferência líquida de recursos financeiros [direcionados para os países desenvolvidos] de um total astronômico de US\$ 1,234 trilhão. É a soma acumulada de sete anos sucessivos de transferências líquidas, que só fazem aumentar, dos US\$ 35 bilhões negativos de 1998 aos US\$ 312,7 bilhões, quase nove vezes mais, de 2004 (estimativa).

O contexto de flagrante descompasso entre o repasse de recursos sugeridos pelas Nações Unidas e o volume de capital drenado dos países subdesenvolvidos, é demonstrativo das limitações encontradas para a aplicação efetiva das propostas contidas na Agenda 21, em especial a mais

⁵⁷ Combate à miséria – Bush e Blair têm pacto para perdoar dívidas. **Folha de S. Paulo**, Caderno Mundo. 11 de junho de 2005.

⁵⁸ RICUPERO, Rubens. O triunfo de Drácula. **Folha de S. Paulo**. Caderno Dinheiro. 30 jan. 2005. Conforme o autor, os dados foram levantados junto às estatísticas das Nações Unidas, baseados no Fundo Monetário Internacional (FMI) - “World Economic Outlook”, “Balance of Payments Statistics”, 2004.

ambiciosa, que se refere à diminuição da pobreza⁵⁹. Tal avaliação é compartilhada por diversos analistas que comparam as proposições promulgadas na Rio-92 e a situação atual, como é o caso dos autores citados abaixo, ao fazerem um balanço até o ano de 2002, quando ocorreu a Rio+10, “Cúpula Mundial para o Desenvolvimento Sustentável”, realizada em Johannesburgo, sob os auspícios das Nações Unidas.

Na realidade, entre 1992 e 2002, ocorreram paralisias e retrocessos nos compromissos multilaterais, como no encaminhamento da Convenção sobre Mudanças Climáticas. Da mesma forma, os avanços foram precários nas convenções sobre biodiversidade e desertificação, tendo em vista a carência de recursos e de meios de implementação. Ao contrário do que se previa em 1992, temas essenciais como o do financiamento e o da transferência de tecnologia para o desenvolvimento sustentável ficaram sem resposta, e até mesmo agravaram-se, aumentando as tensões políticas entre os países economicamente desenvolvidos e os países em desenvolvimento. (CAMARGO; CAPOBIANCO; OLIVEIRA, 2004, p. 18).

Observando o cenário político e geopolítico mundial, a situação de inoperância quanto ao repasse de financiamento próximo do patamar proposto pela Agenda 21 parece tender a continuar, considerando que o atual governo da principal potência econômica mundial, no caso os EUA, encontra-se mais interessado em financiar guerras no Oriente Médio.

Apesar das adversidades, alguns analistas verificam ganhos na temática ambiental que não podem ser minimizados, em especial no Brasil, como é o caso do avanço no arcabouço legal e na maior consciência da população brasileira sobre a importância do meio ambiente, assim como o aumento da participação da sociedade civil nos temas em pauta. (CAMARGO; CAPOBIANCO; OLIVEIRA, 2004, p. 18).

Para Furtado, a Rio-92 se notabilizou pelo inédito reconhecimento, por parte das nações desenvolvidas, de que existe uma “fatura ecológica” a ser paga pelos países que, ocupando posições de poder,

⁵⁹ Essa afirmação não significa desconhecer a existência de linhas de crédito internacional voltadas para o incentivo de programas pautados por propostas de desenvolvimento sustentável, mas destacar a sua insuficiência. Um exemplo desse tipo de financiamento ocorre através do Fundo para o Meio Ambiente Mundial (GEF – *Global Environment Facility*). Para mais informações, sugerimos a leitura de Viola (1997).

beneficiaram-se da formidável destruição de recursos não renováveis, ou somente renováveis a elevado custo, que está na base do estilo de vida de sua população e do modo de desenvolvimento difundido em todo o mundo por suas empresas. (FURTADO, 1998, p. 65). No entanto, como verificamos, esse reconhecimento feito com muitas reservas, não se materializou em ações mais significativas para a alteração do quadro social e ambiental mundial.

Quanto à Agenda 21, continua sendo uma fonte de referência que subsidia o debate acerca de questões envolvendo desenvolvimento e meio ambiente, tanto nas conferências internacionais (como a de Johannesburgo, em 2002, quando foram reiteradas as medidas propostas no documento), como nas iniciativas intranacionais. Conforme foi previsto na própria Agenda 21 global, no plano brasileiro tem-se a elaboração da Agenda 21 nacional⁶⁰ e de Agendas locais, com a adesão de alguns municípios pelo país.

Inclusive, esse documento vai ser tomado como base pela AIPOPEC para a elaboração de projetos favoráveis à reabertura da Estrada do Colono, como pode ser constatado pelas passagens abaixo:

[...] foi iniciativa dos próprios municípios lindeiros [ao parque] uma proposta ao IBAMA o desenvolvimento de mais de uma centena de projetos de recuperação e desenvolvimento da economia e de restauração ambiental de toda a região, **dentro da visão de uma Agenda 21 Regional**. Todas as proposições conciliam as finalidades do Parque e os interesses das comunidades de seu entorno. As propostas – sempre lembrando que os municípios as condicionam à regularização do tráfego da Estrada do Colono – sinalizam novas regras para o desenvolvimento, para a recuperação e para o fortalecimento da economia regional. (AIPOPEC, 1998?a, p. 7, grifo nosso).

Também outro documento, no qual consta a proposta de nove programas e projetos voltados para fortalecer a integração regional no entorno do PNI, apresenta como referência à Agenda 21, sendo que cada programa indica o respectivo capítulo da Agenda no qual estaria enquadrado. (AIPOPEC, 1998b).

⁶⁰ Em 1997, durante o governo do presidente Fernando Henrique Cardoso, foi instalada a Comissão de Políticas de Desenvolvimento Sustentável e da Agenda 21, encarregada de preparar a Agenda 21 Brasileira.

A Agenda 21, apesar de suas contradições, possui o mérito de denunciar os riscos inerentes à atual forma de exploração da natureza e de relação entre os países desenvolvidos e subdesenvolvidos, além de subsidiar ações e demandas de órgãos governamentais ou não e movimentos sociais. No entanto, é forçoso reconhecer que o contexto desses eventos, e seus resultados em forma de planos de intenções, caracteriza-se por uma reduzida margem de manobra que leve aos fins preconizados.

Após um quadro amparado em prognósticos mais otimistas, que se seguiu à Conferência de Estocolmo, os sucessivos megaeventos organizados pela ONU em Nairobi (1982), Rio de Janeiro (1992) e Johannesburgo (2002) assumiram uma trajetória descendente quanto às expectativas de resultados concretos mais favoráveis ao futuro do homem e do meio ambiente. O próprio secretário geral da ONU, Kofi Annan, reconheceu as dificuldades para que a Agenda 21 se torne um projeto viável e eficaz, como pode ser observado no informe com o sugestivo título: “El Programa 21 y el Desarrollo Sostenible – Un buen plan, una débil aplicación.”⁶¹

A impressão é que, a cada evento, o destaque maior fica por conta da avaliação do que deixou de ser feito no transcurso de uma década entre um encontro e outro. Os avanços, quando ocorrem, pautam-se por um ritmo lento, em total dissonância com a urgência resultante da contínua aceleração dos problemas sociais e ambientais do planeta. Serres utiliza-se de uma metáfora exemplarmente aplicável para a situação:

Podemos certamente tornar mais lentos os processos já lançados, legislar para consumir menos combustíveis fósseis, replantar em massa as florestas devastadas [...] todas iniciativas excelentes, mas que, no total, levam à imagem do navio correndo a 25 nós em direção a uma barreira rochosa onde infalivelmente ele baterá e sobre cuja ponte o oficial superior recomenda à máquina reduzir um décimo de velocidade sem mudar de direção. (SERRES, 1991, p. 43).

Para reforçar a avaliação feita acima, é sintomática a apresentação das metas resultantes da Cúpula Mundial para o

⁶¹ Naciones Unidas. El Programa 21 y el Desarrollo Sostenible – Un buen plan, una débil aplicación, jan. 2002. Disponível em: <www.un.org/spanish/conferences/wssd/resumen.htm>. Acesso em: 30 mar. 2005.

Desenvolvimento Sustentável, realizada no ano de 2002 em Johannesburgo, todas amparadas em princípios humanitários e ambientais de grande valor moral. Seleccionamos algumas dessas metas, extraídas do documento final do evento⁶²:

- A comunidade internacional das nações propõe-se a reduzir à metade, até o ano de 2015, a proporção de pessoas com renda inferior a um dólar por dia, de pessoas com fome e que não tenham acesso a água potável. Promover a igualdade de acesso da mulher aos processos de adoção de decisões em todos os níveis, eliminando as formas de violência e discriminação contra a mulher.
- Reduzir à metade, antes do ano de 2015, a porcentagem de pessoas sem acesso à água potável ou que não podem pagá-la. Melhorar significativamente, antes de 2020, o nível de vida de 100 milhões de moradores de favelas. Adotar medidas eficazes para eliminar as piores formas de trabalho infantil.
- Aprovar e colocar em prática políticas e medidas destinadas a promover modalidades sustentáveis de produção e consumo, aplicando o seguinte critério – quem contamina paga. Evitar a produção de dejetos ou reduzi-la ao mínimo e aumentar ao máximo a reutilização, o reciclado e o emprego de materiais alternativos inócuos para o meio ambiente.
- Reduzir em 25% a taxa de incidência de HIV entre os jovens de 15 a 24 anos, nos países mais afetados até 2005, em todo o mundo num prazo que se estende até 2010.

Ainda segundo esse documento, para que esses objetivos e outros que constam da Cúpula sejam atingidos, torna-se necessário:

Establecer un fondo de solidaridad mundial para la erradicación de pobreza y promoción del desarrollo social y humano en los países en desarrollo [...] destacando al mismo tiempo el carácter voluntario de las contribuciones y la necesidad de evitar la duplicación con los fondos existentes de las Naciones Unidas.” (NACIONES UNIDAS, 2002, p. 9).

⁶² Naciones Unidas. Informe de la Cumbre Mundial sobre el Desarrollo Sostenible. Johannesburgo (Sudáfrica), 26 ago. a 4 sep. de 2002. Disponível em: <www.daccessdds.un.org/doc/UNDOC/GEN/N02/636/96/PDF/N026396.pdf?OpenElement> Acesso em: 30 mar. 2005.

Quanto à meta para o repasse, reitera-se a indicação dos eventos anteriores: “Instar a los países desarrollados que aún no lo hayan hecho a tomar medidas concretas para alcanzar la meta de proporcionar el 0,7% de su producto nacional bruto como asistencia oficial para el desarrollo a los países en desarrollo.” (NACIONES UNIDAS, 2002, p. 57).

Para nós, fica claro que a Cúpula de Johannesburgo orientou sua pauta para um conjunto de reivindicações amplas, abordando necessidades de cunho social e ambiental. Essa postura motivou críticas de setores ligados ao movimento ambientalista que consideraram, numa avaliação estreita da complexidade do processo de relação atual entre sociedade e natureza, que o evento perdeu o foco do debate ambiental, dispensando esforços para questões pertinentes a outros tipos de fóruns, como o combate à Aids (HIV), trabalho infantil, etc.

Voltando às metas propostas na Rio+10, a necessidade de atingir essas metas, enquanto avanço concreto no processo de resgate da concepção de um mundo melhor, parece algo acima de controvérsias. Parece, no entanto, razoável apontar como alto o risco de essas metas transformarem-se em alvo de revisões e expectativas frustradas numa próxima grande conferência, quando novamente poderá ser reafirmada a necessidade de que os países desenvolvidos destinem 0,7% do seu PNB para os países “em desenvolvimento”.

Ao fazer um paralelo entre a Rio-92 e a Rio+10, percebemos que, apesar de certo desapontamento com o limitado avanço em alguns assuntos em pauta no primeiro encontro mencionado, este representou, de maneira geral, um momento de otimismo e de expectativas favoráveis quanto à adoção e implementação de medidas que conduziriam as nações a uma situação melhor no futuro. Passada mais de uma década da realização dessa megaconferência, a percepção dos analistas e participantes dos encontros posteriores, como a Rio+10, reveste-se de maior ceticismo, avaliando que a situação social e ambiental no nosso planeta sofreu mais retrocessos do que ganhos efetivos nesses últimos anos.

No que se refere à participação de nosso país em acordos internacionais, vale a pena mencionar, ainda, que o Estado brasileiro se comprometeu a atingir a meta de manter sob proteção pelo menos 10% de seu

território, contendo parcelas protegidas em iguais proporções em todos os seus biomas, até o ano de 2010. Esta meta foi oficializada durante o Congresso Internacional de Unidades de Conservação, realizado em Caracas, em 1992. (MEDEIROS, 2004, 609). Constata-se a implementação de iniciativas para atingir esse objetivo, cujos resultados apresentaremos ao final desse capítulo.

Após constatarmos a centralidade que o conceito de desenvolvimento sustentável ocupa nas formulações contidas na Agenda 21 e documentos congêneres, assim como nas reivindicações de ONGs ambientalistas e planos de governos, percebemos a necessidade de uma aproximação com esse debate, cuja síntese de leituras e posicionamentos encontra-se no subcapítulo seguinte.

2.3. Desenvolvimento Sustentável: o Descompasso Entre o Proposto e o Concretizado

Apesar de avaliarmos como discutíveis os avanços nas propostas e, sobretudo, nos resultados concretos das diversas reuniões mundiais mencionadas, essas e outros encontros semelhantes, assim como a multiplicação de grupos ambientalistas⁶³, evidenciam que a questão ambiental será um dos temas fundamentais de reflexão e ação nesse século XXI, contando, inclusive, com discussões que apontam para os planos filosófico, sociológico e até jurídico - para a constituição de algo como "o direito dos animais, das árvores, da natureza"⁶⁴.

Desde a década de 1970, as várias discussões, de caráter acadêmico e político, sobre a problemática ambiental desdobraram-se em esforços de resultados **práticos**, como a busca de modelos/tecnologias de menor impacto no processo de apropriação da natureza, e também, **teóricos**.

⁶³ Grupos esses, de estruturação essencialmente plural, possuindo objetivos e estratégias diferenciadas, como por exemplo, o Fundo Mundial pela Natureza (WWF), o Greenpeace, ou os Partidos Verdes. No caso desses últimos, inclusive, fazendo parte da coligação de sustentação do governo central, como na Alemanha, chegando ao poder e expandindo sua influência política.

⁶⁴ Quanto à abordagem sobre esse assunto ver Ferry (1994); Serres (1991); Hermitte (1995).

Esses últimos motivados pelo questionamento do paradigma científico de base produtivista e a elaboração de novos conceitos, que auxiliassem na formação de projetos e diretrizes destinados ao uso de recursos naturais de forma não predatória.

Nesse contexto foi gestado o conceito de desenvolvimento sustentável, que passamos a tratar em seguida, em razão de sua predominância nas agendas políticas na forma de documentos, projetos e discursos dos mais diversos grupos sociais - ONGs, sindicatos, partidos políticos, órgãos de governo, setor empresarial, universidades, etc. Por isso mesmo trata-se de um termo utilizado para justificar múltiplas finalidades, dificultando a maior clareza quanto ao seu significado, sendo qualificado por alguns autores, como Becker (1995, p. 53), como uma “caixa preta”.

Pretendemos fazer uma análise do conceito de desenvolvimento sustentável sob o enfoque atual, considerando as suas possíveis contribuições para o debate relacionado à problemática ambiental, assim como apresentando algumas leituras críticas sobre o assunto.

Conforme informação fornecida por Santos, o termo “desenvolvimento sustentável” foi utilizado pela primeira vez num trabalho publicado pela *Internacional Union Conservation of Nature* (IUCN) no ano de 1950, mas difundiu-se em 1971, na Reunião de Founex, com o nome de ecodesenvolvimento, formulado basicamente pela escola francesa. (SANTOS, 2004, p. 19). Às vezes os termos “desenvolvimento sustentável” e “ecodesenvolvimento” são utilizados como sinônimos, no entanto, apesar de possíveis relações entre os conteúdos desses termos, cumpre alertar que o principal idealizador e divulgador das idéias sobre ecodesenvolvimento, Ignacy Sachs, considera-os distintos, afirmando inclusive:

[...] não gosto da expressão desenvolvimento sustentável, porque primeiro, gera muitas confusões entre o antigo conceito dos economistas, ou seja, o crescimento auto-sustentado – depois gera confusões e estamos falando da sustentabilidade unicamente ecológica ou estamos falando da sustentabilidade social, ecológica e econômica. (SACHS, 1996, p. 11)⁶⁵.

⁶⁵“O ecodesenvolvimento pode ser definido como um desenvolvimento socialmente desejável, economicamente viável e ecologicamente prudente.” (SACHS, 1986, p. 110). Seu objetivo é definir

A definição de desenvolvimento sustentável que se tornou clássica e foi amplamente generalizada é aquela apresentada no relatório “Nosso Futuro Comum”, ainda hoje muito utilizada e divulgada em diferentes contextos e por agentes distintos entre si: “O desenvolvimento sustentável é aquele que atende às necessidades do presente sem comprometer a possibilidade de as gerações futuras atenderem as suas próprias necessidades”. (CMMAD, 1991, p. 5).

Em razão de sua formulação simples e objetiva, a definição anterior será desdobrada em muitas outras, utilizadas pelos mais variados grupos sociais, sob diversos enfoques, mas preservando a idéia de dar conta das necessidades atuais num contexto de relação solidária com as próximas gerações. O conceito de desenvolvimento sustentável é utilizado por setores e grupos sociais que, não raro, apresentam pautas reivindicatórias e posturas político/ideológicas diametralmente opostas entre si. Pode ser detectado em movimentos reformistas liberais (sob o argumento da diminuição da pobreza ou da população) ou pretensamente revolucionários (movimentos sociais, partidos políticos progressistas), sob a bandeira da necessidade de refundação do processo civilizatório.

Procurando demonstrar mais claramente e exemplificando como medidas factíveis poderiam conter um teor associado ao desenvolvimento sustentável, encontramos as seguintes passagens no relatório.

Obviamente, o crescimento e o desenvolvimento econômicos produzem mudanças no ecossistema físico. Nenhum ecossistema, seja onde for, pode ficar intacto. Uma floresta pode ser desmatada em uma parte de uma bacia fluvial e ampliada em outro lugar – e isto pode não ser mau, se a exploração tiver sido planejada e se se levarem em conta os níveis de erosão do solo, os regimes hídricos e as perdas genéticas. Em geral, não é preciso esgotar os recursos renováveis, como florestas e peixes, desde que sejam usados dentro dos limites de regeneração e crescimento natural. Mas a maioria dos recursos renováveis é parte de um ecossistema complexo e interligado, e, uma vez levados em conta os efeitos da exploração sobre todo o sistema, é preciso definir a produtividade máxima sustentável.

um estilo de desenvolvimento particularmente adaptado às regiões rurais do Terceiro Mundo. Suas características mais marcantes podem ser encontradas em Sachs (1986, p. 15-27).

No tocante a recursos não-renováveis, como minerais e combustíveis fósseis, o uso reduz a quantidade de que disporão as futuras gerações. Isto não quer dizer que esses recursos não devam ser usados. Mas os níveis de uso devem levar em conta a disponibilidade do recurso, de tecnologias que minimizem seu esgotamento, e a probabilidade de se obterem substitutos para ele. Portanto, a terra não deve ser deteriorada além de um limite razoável de recuperação. No caso dos minerais e dos combustíveis fósseis, é preciso dosar o índice de esgotamento e a ênfase na reciclagem e no uso econômico, para garantir que o recurso não se esgote antes de haver bons substitutos para ele. O desenvolvimento sustentável exige que o índice de destruição dos recursos não-renováveis mantenha o máximo de opções futuras possíveis. (CMMAD, 1991, p. 48-49).

As sugestões quanto ao uso dos recursos naturais vão ao encontro da definição anteriormente apresentada de desenvolvimento sustentável, abordando uma possível ação solidária da geração atual em relação às próximas.

Mas essas propostas, para alcançarem **plena eficácia**, exigem mudanças de paradigmas de produção e consumo de tal envergadura que resulte na revisão da atual correlação de forças entre as nações, assim como dos padrões de comportamento das sociedades dos países desenvolvidos e das elites dos países subdesenvolvidos. Também teria de redirecionar a expectativa de consumo de uma maioria incluída precariamente⁶⁶ nesse processo, pois, na sociedade atual, mesmo as classes mais oprimidas dentro da lógica do capital encontram-se seduzidas pela necessidade de consumo. Conforme Martins:

[O pobre] É capturado como consumidor, ainda que consumidor marginal, porque suas necessidades estão limitadas ao que pode ser satisfeito pelos resíduos do sistema. Não são necessidades que o lancem para além do atual. Suas necessidades são necessidades que afirmam as liturgias da sociedade de consumo, seus valores e ideais.

⁶⁶ Aqui utilizamos o termo “inclusão precária” no sentido conferido ao debate sobre “exclusão social”, feita por Martins, quando esse afirma; “A concepção de exclusão é antidualética. Ela nega o princípio da contradição, nega a história e nega a historicidade das ações humanas. É um conceito ideologicamente útil à classe média e a seu afã conformista de mudar para manter. [...] Não há propriamente exclusão, e sim formas anômalas e injustas de inclusão.” MARTINS, José de Souza. Exclusão fora de foco. In : **Folha de São Paulo – Caderno Mais!** (entrevista). São Paulo : 15 set. 2002, p. 3. Esse autor faz uma análise crítica mais detalhada sobre a “exclusão social” em seu livro “A Sociedade Vista do Abismo”.

[...]

Os pobres, do mesmo modo que as elites e a classe média, descobriram que na sociedade contemporânea o consumo ostensivo é um meio de afirmação social e de definição de identidade. A identidade na Modernidade é um meio manipulável de realização da pessoa. Cada um é o que parece ser e não o que é “de fato”. Justamente por isso é que falar em “exclusão” social, do ponto de vista analítico, não tem propriamente um significado profundo nem denuncia algo significativo. (MARTINS, 2002, p. 36-37).

Diante de tantos desafios, os diversos encontros e tratados pautados pelo desenvolvimento sustentável, em sua maioria de perfil conservador, como aqueles abordados no subcapítulo anterior, geralmente terminam destacando-se mais pelos impasses do que pelos avanços concretos.

Os formuladores do conceito de desenvolvimento sustentável, encontrado no documento da CMMAD, partem de uma premissa correta ao detectar a busca de satisfação das necessidades humanas como motor central das transformações que têm implicação ecológica, assim como a urgência de diminuir as contrastantes diferenças econômicas entre os países e no interior deles mesmos. Porém, mais que abordar a definição apresentada, pretendemos ressaltar aquilo que é omitido, estando propositalmente ausente do debate, pois sua explicitação significaria um questionamento radical à sociedade capitalista, para além do que seria possível comportar um documento oficial patrocinado pela ONU.

Para resgatar aquilo que consideramos central para o entendimento sobre o desenvolvimento, recorreremos a Furtado, que se aproxima do âmago da problemática tratada, ao responsabilizar a atual forma de organização social como elemento perpetuador de um modelo que resulta na superexploração da geração atual e no comprometimento das gerações futuras.

Não podemos escapar à evidência de que a civilização iniciada pela Revolução Industrial aponta de forma inexorável para grandes calamidades. Ela concentra riqueza em benefício de uma minoria cujo estilo de vida requer um dispêndio crescente de recursos não-renováveis e que somente se mantém porque a grande maioria da humanidade se submete a diversas formas de penúria, inclusive a fome. Uma minoria dispõe dos recursos não-renováveis do planeta

sem preocupar-se com as conseqüências para as gerações futuras do desperdício que ela hoje realiza. (FURTADO, 1998, p. 63-64).

O termo desenvolvimento sustentável é um bom exemplo de institucionalização de um conceito, como é possível verificar na sua utilização freqüente nos discursos governamentais (nas diversas esferas do poder constituído), nos projetos elaborados por ONGs e órgãos de Estado para obter financiamento de instituições financeiras internacionais e nos círculos acadêmicos.

Sua adoção é tão corrente que o conceito parece adquirir uma noção consensual quanto à sua aplicação de forma regular e irrestrita, apesar de os enfoques apresentarem algumas particularidades. Frequentemente é empregado de maneira pouco crítica ou reflexiva quanto ao próprio termo.

Em razão do seu emprego de maneira generalizada, o conceito de desenvolvimento sustentável também passou a ser questionado por alguns pesquisadores, ainda que a maioria dos políticos e alguns acadêmicos continuem a utilizá-lo sem a preocupação sequer de defini-lo. Algumas críticas chegam mesmo a situá-lo como uma tentativa de legitimação da continuidade de uma sociedade baseada na desigualdade social, contribuindo para a omissão quanto às contradições insuperáveis do modo capitalista de produção, como pode ser observado na passagem seguinte:

[...] o conceito de Desenvolvimento Sustentável tenta capturar a idéia de Desenvolvimento numa perspectiva de sustentabilidade do atual sistema de relações sociais, não oferecendo outra saída fora dos seus marcos. Observamos, deste modo, um rebaixamento do debate, pois se antes o que estava em jogo era a qualidade do Desenvolvimento, em termos de justiça social, agora o que se oferece como perspectiva é a possibilidade de se continuar vivendo, desde que não se questione o sentido das instituições sociais que dão sentido à vida. (GONÇALVES, 1996, p. 64).

Trata-se de uma análise crítica da formulação de desenvolvimento sustentável predominante, considerando-a mesmo um retrocesso, na medida em que a reivindicação principal passa a pautar-se pelo uso “mais racional” dos recursos naturais, sem uma dimensão que aponte para a superação do atual modelo de sociedade.

Dando continuidade à linha de raciocínio exposta na citação anterior, não é suficiente criticar o estilo de vida ligado às atuais formas de produção e consumo, mas, sim, o próprio modo de produção hegemônico. Pelas características inerentes ao capitalismo, a natureza e a força de trabalho do homem são transformadas em mercadorias que necessitam ser exploradas e convertidas em lucro, sendo que o valor de troca acaba por subordinar o valor de uso das mercadorias. De acordo com Marx:

Tôdas as mercadorias são não-valôres-de-uso, para os proprietários, e valôres-de-uso para os não-proprietários. Tôdas têm, portanto, de mudar de mãos. Mas, essa mudança de mãos constitui sua troca, e sua troca as relaciona umas com as outras como valôres e realiza-as como valôres. As mercadorias têm de realizar-se como valôres, antes de poderem realizar-se como valôres-de-uso. (MARX, 1989, p. 96).

Como escreve Mézáros (1989, p. 22): “O capital não trata valor-de-uso (que corresponde diretamente à necessidade) e valor-de-troca meramente como dimensões separadas, mas de uma maneira que subordina radicalmente o primeiro ao último.” Em razão disso, hoje, mais do que nunca, a satisfação das necessidades humanas é direcionada para um mercado no qual o consumo acelerado de mercadorias possibilite o maior lucro, levando parcelas consideráveis da população dos países desenvolvidos e as classes sociais privilegiadas dos países subdesenvolvidos a um tipo de consumo rápido. Assim, carros, computadores, móveis e uma infinidade de outras mercadorias, para os padrões acelerados de consumo, tornam-se “ultrapassadas” em pouco tempo. Temos então a sociedade do descartável, que dispensa prematuramente muitas mercadorias antes enquadradas como bens duráveis.

É preciso ressaltar que esses objetos materializam-se através de recursos retirados da natureza e de trabalho humano, tornados obsoletos no prazo mais exíguo possível, para alimentar a cadeia de novos consumos, num processo de retroalimentação contínuo necessário ao capital.

A velocidade que vem tomando a degradação ambiental evidencia que os padrões de consumo e produção predominantes em países de economia consolidada, como os EUA, ou com expressivo crescimento

econômico, como a China, expõem seus limites em relação aos próprios recursos naturais disponíveis. Mesmo considerando que a nossa sociedade é fundamentada na diferenciação social geradora de níveis de inclusão muito diversos no mercado de consumo, devem-se levar em conta as contradições que envolvem o atual modo de produção capitalista. Com a “produção em escala” aumenta o número de produtos disponíveis, bem como se deve considerar o alto nível de consumo de determinados segmentos sociais.

Depois de prolongada análise da forma como ocorrem pressões sobre os recursos não reprodutíveis, na atual sociedade industrial, Furtado finaliza com a seguinte reflexão:

A conclusão geral que surge dessas considerações é que a hipótese de generalização, no conjunto do sistema capitalista, das formas de consumo que prevalecem atualmente nos países cêntricos, não tem cabimento dentro das possibilidades evolutivas aparentes desse sistema. [...] O custo, em termos de depredação do mundo físico, desse estilo de vida é de tal forma elevado que toda tentativa de generalizá-lo levaria inexoravelmente ao colapso de toda uma civilização, pondo em risco as possibilidades de sobrevivência da espécie humana. Temos assim a prova definitiva de que o **desenvolvimento econômico** – a idéia de que os **povos pobres** podem algum dia desfrutar das formas de vida dos atuais **povos ricos** – é simplesmente irrealizável. Sabemos agora de forma irrefutável que as economias da periferia nunca serão **desenvolvidas**, no sentido de similares às economias que formam o atual centro do sistema capitalista. [...] Cabe, portanto, afirmar que a idéia de desenvolvimento econômico é um simples mito. (FURTADO, 1974, p. 75, grifos do autor)⁶⁷.

Logo, não é possível a generalização, em nível mundial, do padrão de consumo vigente nos países mais desenvolvidos, considerando que a maior parte da população mundial não compartilha desse nível de consumo e nem poderia, de fato, compartilhar⁶⁸.

⁶⁷ Deve-se destacar que Furtado formulava proposições que iam de encontro, na época, com as teses predominantes no campo econômico da teoria do desenvolvimento, em especial no Brasil, que passava por um período de crescimento econômico elevado, conhecido como “milagre econômico brasileiro”, entre o final dos anos de 1960 e início de 1970, quando Furtado escrevia sobre o desenvolvimento econômico enquanto mito. O contexto daquele momento parecia desautorizar as suas idéias, mas a história mostrou as limitações do crescimento econômico continuado para o caso brasileiro, ainda na primeira metade da década de 1970.

⁶⁸ “Só como exemplo, podemos observar que se 24% da população mundial tivesse o mesmo padrão de consumo de petróleo que tem a população norte-americana – que constitui apenas 6% da população

Optando pelo apelo ao uso mais “racional” dos recursos naturais, muitos ambientalistas acabam por conduzir suas práticas e reflexões para um viés exclusivamente delimitado pelo “lobby da natureza”, sem perspectiva de ultrapassar o atual quadro próprio da lógica que destrói a biosfera (KURZ, 2002). Estamos nos referindo à lógica do capital, até porque muitas dessas ONGs são organizadas e conduzidas pelo “espírito” empresarial.

A contradição explícita está na tentativa de superação dos problemas de ordem ambiental sem apontar para uma radical revisão da atual composição societária, reservando-se, quando muito, a reivindicar apenas “correções de rumos” nos projetos econômicos.

Atuando com o objetivo de apenas atenuar os efeitos “danosos ao meio ambiente” resultantes do capitalismo, ou, quem sabe, conciliar a busca da ampliação de capital com a preservação ambiental em todas as escalas, tornando-a um negócio rentável, certos ambientalistas desconsideram uma questão central: “Os impasses do/no capitalismo esbarram nos seus próprios limites. Se resolvê-los definitivamente, deixa de ser capitalista e se não resolvê-los a crise social [e acrescentaríamos também a ambiental] tende a aumentar cada vez mais.”⁶⁹

Ainda no sentido de ratificar os argumentos anteriores, compartilhamos as idéias de Löwy (1999, p. 100), para quem as proposições feitas por uma parte da ecologia política europeia, que exerce forte influência sobre o movimento ambientalista mundial, seriam realmente insuficientes ou levariam a impasses. Sua principal fraqueza seria ignorar a conexão necessária entre o produtivismo e o capitalismo, o que conduz à ilusão da possibilidade de um “capitalismo limpo” ou de reformas capazes de controlar seus “excessos”.

Em vários discursos de ONGs e documentos oficiais de organismos multilaterais, o conceito de desenvolvimento sustentável é apresentado como catalisador na busca da superação das diferenças entre desenvolvimento econômico e meio ambiente, cumprindo o papel de apresentar propostas para controlar ou mitigar os “excessos” da sociedade

mundial, mas que consome sozinha 25% da produção mundial de petróleo – eles absorveriam os 100% da atual produção de combustíveis fósseis!”. (GONÇALVES, 1995, p. 332).

⁶⁹ Conforme Sanfelice, J. L. (Durante seminário realizado em 6.09.2002 na UNESP/P. Prudente).

capitalista a que se refere o autor anteriormente citado. Mas a execução de políticas que tenham resultado efetivo e universal⁷⁰, para além de situações isoladas ou “alternativas”, encontra grande dificuldade de lograr maiores êxitos. Mais do que dificuldades conjunturais que impeçam esse avanço, consideramos que o problema se apresenta de forma estrutural, pois reivindicações para uma sociedade mais justa e ambientalmente “sustentável”, numa sociedade regida pela lógica do capital, geralmente (com exceção de situações em que se organizam pressões populares diante de uma determinada demanda social) submetem-se ao crivo do que é viável do ponto de vista da obtenção da ampliação do capital, ou seja, o que é lucrativo.

No campo das propostas retificadoras da sociedade, tendo como referência a ação individual baseada no voluntarismo, os protagonistas da ecologia política e radical, no início da década de 1970, propunham o princípio da austeridade voluntária, projeto que pretendia melhorar as condições ambientais a partir da iniciativa de comunidades voltadas para um uso não predatório da natureza.

Na avaliação de alguns autores consultados, o princípio da austeridade voluntária fracassou porque pareceu aos ocidentais, suspeito, pernicioso e potencialmente totalitário. Também estava muito presente na memória dos europeus a escassez vivida durante a Segunda Guerra Mundial ou sob os regimes totalitários do Leste Europeu. Por outro lado, a austeridade voluntária aparece como um ideal cada vez menos crível, no limite até mesmo escandaloso. Como, de fato, ousar pregar uma redução do consumo ao mesmo tempo em que a fome progride nos países do Terceiro Mundo? A austeridade voluntária não parece realmente praticável a não ser no interior de coletividades humanas de pequeno porte, a exemplo da democracia ateniense, das sociedades selvagens ou camponesas, nas quais a autolimitação das necessidades caminhou lado a lado com uma baixa taxa de população, uma

⁷⁰ Concordamos com Sachs (1986, p. 18) quando esse condena a aplicação de fórmulas generalizadas, desconsiderando as particularidades sociais, culturais e naturais de diversas porções do globo. No entanto, avaliamos que é necessário um plano intermediário entre políticas de desenvolvimento universais e ações locais, ainda mais considerando a intensidade do processo de globalização existente. Em outras palavras, acreditamos que iniciativas locais possuem maior possibilidade de êxito quando ligadas (de forma não subserviente) a redes de solidariedade estruturadas em escalas sociais mais amplas.

economia pouco predatória, uma cultura de proximidade e estruturas políticas de tipo comunitário. (ALPHANDÉRY et al, 1992, p. 114-125).

O paradoxo é que toda proposta qualificada como alternativa deixa subentendida sua dificuldade para ser universalizada, sendo essa última a condição necessária para mudanças representativas em larga escala de abrangência.

Ressalta-se que a análise anterior não deve ser interpretada como a defesa de uma situação de “imobilismo” diante dos graves problemas enfrentados em nossa época, ficando à espera da “revolução”, para que após, tudo se modifique, até porque tal postura conduziria ao niilismo.

Nossa época é marcada por um conjunto de alterações na natureza sem precedentes históricos, desencadeando conseqüências atualmente em curso e outras, previsíveis ou não, que ainda se revelarão futuramente, decorrentes da maneira prejudicial como são desenvolvidas atividades econômicas balizadas pela busca de resultados a curto prazo. É urgente a tomada de iniciativas que resultem na desaceleração do produtivismo descontrolado. Como nos lembra Furtado:

Convém não perder de vista que na civilização industrial o futuro está em grande parte condicionado por decisões que já foram tomadas no passado e/ou que estão sendo tomadas no presente em função de um curto horizonte temporal. Na medida em que avança a acumulação de capital, maior é a interdependência entre o futuro e o passado. Conseqüentemente, aumenta a inércia do sistema e as correções de rumo tornam-se mais lentas ou exigem maior esforço. (FURTADO, 1974, p. 18).

O que estamos procurando ressaltar é a necessidade de buscar um entendimento mais amplo do contexto em que se desenvolvem as disputas, bem como os limites estruturais quanto a certas reivindicações e práticas na atual ordem socioeconômica constituída. Mais uma vez recorrendo a Löwy:

Não ter ilusões sobre a possibilidade de “ecologizar” o capitalismo não quer dizer que não se possa empreender o combate em favor de **reformas imediatas**. Por exemplo, algumas formas de ecotaxas podem ser úteis com a condição de que sejam aplicadas a partir de uma lógica social igualitária (fazer pagar os poluidores e não os consumidores) e com a

condição de que seja abandonado o mito do cálculo econômico do “preço de mercado” dos estragos ecológicos: trata-se de variáveis **incomensuráveis** do ponto de vista monetário. Temos uma desesperada necessidade de ganhar tempo, lutar **imediatamente** pela proibição dos CFC que destroem a camada de ozônio e pela limitação severa das emissões de gás responsáveis pelo “efeito estufa”, assim como privilegiar os transportes coletivos em relação ao carro individual poluente e anti-social. (LÖWY, 1999, p. 105-106, grifos do autor).

Parece fundamental a busca de outro modelo de desenvolvimento, amparado em padrões que incorporem as dimensões econômicas de produção e consumo (dentro da perspectiva voltada para a satisfação das necessidades humanas, não do capital). Mas é preciso ir além, atribuindo valor prioritário aos aspectos sociais que resultem em condições de vida mais qualificada para todos. Para isso, torna-se necessário o acesso amplo à saúde, à educação, a menores jornadas de trabalho, ao ambiente com menor nível de degradação e à possibilidade real de ampla participação popular nas decisões que afetam o espaço vivido de todos, nas suas mais diversas escalas políticas e geográficas.

O raciocínio anterior vai ao encontro das proposições de Furtado, quando esse defende ser preciso romper com o modelo de reprodução do alto padrão de consumo restrito a uma parcela minoritária da população mundial. Ainda é necessário direcionar o esforço da ação social para a satisfação das necessidades fundamentais do conjunto da sociedade, permitindo a emancipação das potencialidades humanas nos planos ético, estético e da ação solidária. (FURTADO, 2004, p. 64-68).

A realidade demonstra, no entanto, que a resistência quanto a qualquer proposta de alteração aos atuais padrões de consumo é de tal proporção que, mesmo projetos de viés reformista, de tonalidade moderada, encontram obstáculos aparentemente intransponíveis. É o que se deduz do relato de Soares, ao apresentar o posicionamento de lideranças de países desenvolvidos durante a Rio-92, como foi o caso dos representantes dos Estados Unidos, que se recusaram a aceitar a discussão sobre mudanças significativas nas suas políticas econômicas e nos seus padrões de consumo, produção e utilização de recursos. Ainda, segundo a autora, a declaração do

presidente George Bush⁷¹ de que “nosso estilo de vida não está em negociação” é reveladora da relutância em aceitar a relação entre padrão de consumo dos países ricos e o *stress* ambiental. (SOARES, 1992, p. 110).

Outros autores, mesmo reconhecendo a polêmica que envolve o conceito, consideram temerário descartá-lo simplesmente, indicando a sua potencialidade enquanto indutor do debate sobre a forma de desenvolvimento desejável. É o caso dos autores apresentados a seguir:

A polissemia e eventual falta de qualificação científica do conceito [de desenvolvimento sustentável], tal como ele aparece em alguns debates nacionais e internacionais, não autoriza a levantar suspeitas contra aqueles que utilizam o conceito, já que seu uso vem demonstrando que abre (em vez de fechar) a possibilidade de convergência e consolidação do ambientalismo como movimento multissetorial complexo.

[...]

Independentemente do fato de que alguns setores (majoritários) usam a expressão desenvolvimento sustentável e outros (minoritários) rejeitam-na, todos concordam que o Brasil precisa de desenvolvimento econômico. Desse modo esboça-se um novo debate sobre o tipo de desenvolvimento sustentável desejável, no qual começa-se a cobrar nitidez às três posições que detalhamos na primeira seção deste artigo: estatista, comunitária e de mercado. (VIOLA; LEIS, 1995, p. 92-93).

Contribuição particularmente relevante para a nossa análise é oferecida por Becker, que percebe a dimensão territorial presente nas diversas propostas rotuladas como sendo de desenvolvimento sustentável e sua articulação política. Para a autora:

Assume-se que o desenvolvimento sustentável não se resume à harmonização da relação economia/ecologia nem a uma questão técnica. Representa mecanismo de regulação do uso do território que, à semelhança de outros, tenta ordenar a desordem global. E, como tal, é instrumento político. (BECKER, 1995, p. 55).

Mais à frente, enfatiza ainda:

Enquanto a reconversão produtiva ou a economia flexível se implementam na prática e na teoria econômicas para atender

⁷¹ Presidente dos EUA entre 1988-1992.

às novas exigências, **o desenvolvimento sustentável constitui a face territorial da nova forma de produzir, a versão contemporânea da teoria e dos modelos de desenvolvimento regional.** (BECKER, 1995, p. 55, grifos da autora).

Mesmo os representantes de instituições internacionais que compartilham uma visão favorável ao uso do termo desenvolvimento sustentável e são responsáveis pela promoção de estratégias cunhadas pelo mesmo termo, deixam transparecer a sua limitação prática na solução de problemas estruturais, numa escala de abrangência mais universal, como se constata pela passagem seguinte.

La pobreza y el consumo excesivo (los males gemelos de la humanidad, tal como se resaltara en los dos informes GEO precedentes) continúan ejerciendo una enorme presión sobre el medio ambiente. Su resultado desafortunado es que el desarrollo sostenible sigue siendo en gran parte teórico para la mayoría de la población mundial de más de 6.000 millones de habitantes. El nivel de conciencia y acción no guarda relación con el estado del medio ambiente actual, que continúa en deterioro. (PNUMA, 2002, p. xx).

Sobre esse conceito, o mínimo que se pode recomendar é seu uso de forma cautelosa, estando atento aos interesses explicitados nos projetos em que está sendo usado, e mais ainda nos interesses ocultos envolvidos. Até porque, no plano da retórica, é fácil explicitar a necessidade de um desenvolvimento autônomo, feito com justiça social e ambientalmente correto, mas a realidade atual demonstra as resistências para avanços mínimos nesse sentido, quando os interesses das corporações empresariais e dos governos nacionais, que são seus representantes, são atingidos.

A procura de um maior entendimento sobre o debate envolvendo o conceito de desenvolvimento sustentável fez-se necessária em nosso estudo após constatarmos o seu reiterado uso em discursos antagônicos ligados ao conflito produzido pela tentativa de reabertura da Estrada do Colono.

Documentos elaborados a pedido da AIPOPEC, através de trabalhos de consultoria, utilizam a expressão para indicar que a estrada seria reaberta em conformidade com as condições rigorosas de uso ambientalmente

aceitáveis. No projeto que prevê a reabertura da estrada e a sua transformação em via de interesse turístico (essa questão será discutida no último capítulo), existe um item denominado “Justificativa para o Desenvolvimento Sustentável”, assim como se procura demonstrar que o mesmo está “enquadrado na Agenda 21”. (ADAP e AIPOPEC, 1998, p. 102). Por outro lado, os opositores da proposta pró-reabertura também usaram o conceito de desenvolvimento sustentável para formular contra-argumentos à reabertura da estrada. Na avaliação de Figueiredo e Rodrigues (1997), em artigo contrário à proposta de reabertura:

O direito ao desenvolvimento deve ser realizado de modo a satisfazer as necessidades relativas ao desenvolvimento e ao meio-ambiente das gerações presentes e futuras.

É evidente que um modelo de desenvolvimento econômico que exige a segmentação de um patrimônio natural da humanidade em duas partes [referem-se à Estrada do Colono] não pode ser chamado de modelo de desenvolvimento econômico sustentável.

Os documentos oficiais elaborados pelo MMA e IBAMA também utilizam com frequência o conceito citado, como é o caso do Plano de Manejo do PNI, elaborado em 1999, assim como diversos estudos e documentos que acessamos, elaborados por ONGs ambientalistas. Retomando o que foi abordado durante esse subcapítulo, as informações expostas permitem perceber como o conceito de desenvolvimento sustentável tem um uso e conteúdo “elástico”.

No caso do projeto formulado para a AIPOPEC, seu uso passa a impressão de buscar maior legitimidade para a proposta, a qual estaria amparada em parâmetros sustentáveis de desenvolvimento e em consonância com a Agenda 21, sendo que este projeto foi elaborado sob uma influência muito recente da Rio-92, realizada no país poucos anos antes. Os dois autores citados, críticos da reabertura, limitam-se a conceber a formulação oficial de desenvolvimento sustentável divulgada pela Declaração da Rio-92. Ou seja, a referência quanto à elaboração conceitual é a mesma, a divergência está na aplicação, em que se procura acomodar o conceito naquilo que for mais conveniente para o discurso que marca uma determinada posição.

No que se refere às estratégias de preservação ambiental, a tentativa de criar e manter espaços naturais protegidos da ação direta do homem é um projeto antigo. Na sociedade contemporânea, as primeiras tentativas nesse sentido surgem no final do século XIX, momento que encontramos iniciativas visando à constituição efetiva de áreas destinadas à proteção ambiental, na forma de unidade de conservação. Essas áreas protegidas são classificadas como de uso direto (permite a ocupação e uso em seu interior com algumas restrições) ou indireto (que não permitem uso econômico ou ocupação em seu interior). Nos próximos subcapítulos apresentaremos mais informações a respeito das unidades de conservação.

2.4. O Marco Regulatório das Diferentes Modalidades de Unidades de Conservação Existentes no Brasil

O interesse pela problemática da Estrada do Colono, localizada em uma unidade de conservação ambiental sob responsabilidade federal, levou-nos a uma série de leituras relacionadas à temática envolvendo unidades de conservação. Essa etapa mostrou-se necessária para podermos conhecer as diferentes modalidades de áreas protegidas no país e traçar um quadro geral da evolução na implementação de áreas protegidas, em especial sob responsabilidade da União. O resultado dessas leituras e reflexões encontra-se neste subcapítulo e no próximo, e tem o objetivo de situar melhor o contexto em que o PNI está inserido, no que trata da regulamentação e política pública de implementação das unidades de conservação federal.

Antes de iniciarmos a apresentação dessa temática, faz-se necessário esclarecer a diferença entre os conceitos de preservação e conservação, que serão muito utilizados ao longo do texto. Preservação está ligada à idéia de algo intocável, mantendo-se as condições primitivas naturais, sem qualquer alteração feita pelo homem. Por outro lado, conservação seria um termo mais flexível, indicando áreas que podem sofrer algum tipo de alteração, inclusive de obras que ajudem a manter os ecossistemas

compatibilizados de forma integrada à intervenção. (CUNHA e COELHO, 2003, p. 63).

Mais do que uma diferenciação conceitual, tratam-se de posturas divergentes quanto à forma de manutenção de áreas protegidas, gerando um debate entre conservacionistas e preservacionistas, cuja origem remonta ao século XIX, nos EUA. (DIEGUES, 1998, p. 28-37).

O sentido restrito e rigoroso empregado ao termo “preservação”, conforme mencionado, não parece ser apropriado na sociedade contemporânea, pois, em um mundo comandado pela revolução técnico-científica, acelerada após a Segunda Guerra Mundial e alimentada pelos interesses do capital, torna-se mais polêmica a concepção de uma natureza natural, desvinculada das relações sociais e econômicas. De qualquer forma, a distinção entre preservação e conservação não é considerada em muitos trabalhos. A título de exemplo, uma categoria de manejo prevista na Lei do Sistema Nacional de Unidades de Conservação (SNUC) é a “Área de Preservação Ambiental”, que, não obstante constar o termo “preservação”, é justamente a modalidade de uso mais flexível e menos rigorosa.

Iniciativas de conservar determinadas áreas detentoras de atributos naturais primitivos, contando com pouca ou nenhuma intervenção humana, podem ser encontradas em diferentes momentos e lugares, não sendo uma idéia que tem sua origem apenas na sociedade contemporânea. No entanto, as características e os elementos motivadores para a conservação dessas áreas eram bastante diferentes da época atual. Variando no tempo e no espaço, essas práticas preservacionistas estavam amparadas, geralmente, em mitos e na religiosidade, ou na manutenção de reservas de caças principescas.

Algumas situações como as indicadas, são exemplificadas por Miller (1997, p. 3-5) ao relatar que, na Indonésia, nas Filipinas e nas ilhas do Pacífico, combinaram-se tabus sociais com rígidos controles administrativos na escala da aldeia, visando controlar o acesso e uso de áreas de interesse para a comunidade. Uma das mais antigas referências documentadas desse tipo de prática encontra-se na Índia, em 252 a.C., quando o imperador Ashoka ordenou a proteção de certos animais, peixes e áreas florestadas. O Real Parque Nacional de Chitwan, no Nepal, foi criado inicialmente como reserva de caça para a família Rana. Importantes áreas da Índia que adquiriram o *status*

de parques nacionais no séc. XX foram originalmente criadas como reservas de caça.

Outro exemplo oferecido pelo autor, particularmente interessante, são iniciativas dos índios caiapós (na Amazônia), localizados próximos do Rio Xingu, que mantêm zonas tampão entre lotes agrícolas e a floresta em redor, porque essas zonas contêm tanto plantas medicinais como predadores que controlam naturalmente animais que atacariam os cultivos. Os caiapós preservam ainda corredores naturais de matas antigas entre glebas que servem como reservas biológicas e facilitam o reflorestamento de campos antigos. (MILLER, 1997, p. 4-5).

As observações e exemplificações anteriores nos levam a destacar que concepções e iniciativas preservacionistas, em sentido amplo, não são exclusivas da sociedade moderna. Nosso interesse, no entanto, direciona-se ao entendimento dos motivos, objetivos e caráter da constituição de áreas protegidas na sociedade moderna, cuja estrutura social se fundamenta no modo capitalista de produção que, no século XIX, encontrava-se em franco desenvolvimento na sua fase industrial em diversos países da Europa e nos EUA.

Nos Estados Unidos do final do século XIX – que contava com vastas porções de seu território fortemente industrializado e numerosa população urbana - encontramos pioneiramente a delimitação, em caráter federal, de uma área legalmente voltada para a conservação dos elementos de sua paisagem, no caso, o Parque Nacional de Yellowstone, no ano de 1872.

Acredita-se que a evolução do conceito de áreas protegidas teve início no Estado da Geórgia (EUA), que definiu uma reserva para uso público no início de 1825. Em 1864, o presidente Abraham Lincoln assinou lei que reservava o Vale Yosemite e o Bosque Mariposa de Gigantes Sequóias para o “uso público, turístico, recreação [...] inalienável para sempre”. Alguns anos mais tarde, em 1872, o Yellowstone foi declarado parque nacional. (CABRAL, 2002, p. 102).

O Parque Nacional de Yellowstone ficará conhecido como a primeira unidade de conservação criada sob os contornos dos padrões modernos, tornando-se modelo para outras unidades nos EUA e no mundo. Mesmo a implantação desse parque não aconteceu sem gerar divergências

envolvendo populações tradicionais. Para Kemf (Apud DIEGUES, 1998, p. 27), o Parque Nacional de Yellowstone não foi criado em uma região completamente desocupada, mas em território dos índios Crow, Blackfeet e Shoshone-Bannock, assim como é polêmica a versão de que esses índios deixaram a área espontaneamente.

A informação apresentada anteriormente é reveladora das contradições que acompanhariam a criação de unidades de conservação no mundo todo, expondo, em muitos casos, os conflitos entre o Estado, grupos ambientalistas e populações que vivem próximas ou dentro das áreas protegidas.

Diversos países seguiram o exemplo americano, surgindo unidades de conservação da natureza no Canadá, na Argentina, no Chile e na Venezuela, entre o fim do século XIX e a primeira década do século XX.

Perspectivas românticas da natureza influíram nas primeiras diligências para a criação de áreas naturais protegidas na sociedade moderna, sendo apresentadas como áreas mantenedoras de uma natureza primitiva em que o homem urbano poderia encontrar um refúgio contemplativo das belezas oferecidas pela paisagem.

Entre as mudanças mais significativas que acompanham o processo de criação e aperfeiçoamento das modalidades de áreas protegidas, desde o Parque de Yellowstone, temos uma maior valorização da busca de preservação amparada em aspectos bioecossistêmicos (biogeografia; composição e funcionamento dos ecossistemas, etc.), ao invés do destaque ao valor estético-cênico (paisagens exuberantes), como ocorria nos primeiros parques. Assim, uma área pantanosa, de mangue ou de cerrado, destituída de beleza significativa, pelos padrões do senso comum e ideais de beleza natural vigentes, pode possuir atributos de caráter bioecossistêmico de fundamental importância.

O conjunto de diferentes tipos de áreas protegidas tem a importante função de procurar evitar ou, ao menos, amenizar a homogeneização da base genética. O atual estágio de produção caracteriza-se pela otimização comercial quanto à forma de cultivo e criação de animais, optando pela seleção artificial de espécies de maior rendimento, descartando as demais, que, em muitos casos, são levadas à extinção. Essa medida,

baseada em interesse comercial imediato, tem um efeito colateral, pois a diminuição do número de espécies cultivadas aumenta o risco de ataques de pragas e exige o seu combate por biocidas, com os riscos inerentes à saúde humana e ao meio ambiente.

Para Milano, entre os benefícios que a seleção de áreas destinadas à proteção ambiental pode oferecer, temos os seguintes: a manutenção da diversidade natural; o favorecimento da pesquisa científica em espaços pouco alterados; a conservação de recursos hídricos; a disponibilidade de áreas para recreação e educação ambiental e a contribuição para o crescimento econômico regional (através do turismo, por exemplo). (MILANO, s/d, p. 11-12).

Apesar de não se resumir na única maneira de proteção ambiental, a criação de unidades de conservação tem se mostrado a estratégia mais empregada com objetivos conservacionistas em todo o mundo, especialmente, ainda que não exclusivamente, a partir da ação dos Estados.

Procurando referências para a definição de unidades de conservação, encontramos a seguinte, formulada pela IUCN (1994, p. 185): "[...]uma superfície de terra ou mar consagrada à proteção e manutenção da diversidade biológica, assim como dos recursos naturais e dos recursos culturais associados, e manejada através de meios jurídicos e outros eficazes". Outra, muito próxima dessa apresentada, é a que consta no SNUC⁷²:

[...] 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.

Essa definição, contudo, está longe de representar a complexidade que envolve o tema. Como salientamos anteriormente, o período posterior à Segunda Guerra Mundial constituiu-se em um momento de intensificação⁷³ da exploração do que se convencionou chamar de recursos

⁷² Lei nº 9.985, de 18 de julho de 2000, que institui o SNUC, em seu Capítulo I, art. 2º.

⁷³ Ao apontarmos essa intensificação, pretendemos enfatizar o salto de utilização/transformação da natureza, a partir das necessidades dessa fase das relações socioeconômicas em escala mundial. Isso não significa desconhecer ou subestimar o nível de exploração da natureza anterior a esse período, em

naturais. Essa intensificação levou ao comprometimento ambiental, despertando cada vez mais a atenção para esse tipo de problemática pelos governos, organismos internacionais, pesquisadores e grupos organizados da sociedade civil.

Iniciativa merecedora de registro foi a fundação da União Internacional para a Proteção da Natureza (UIPN), em um congresso sobre conservação da natureza realizado em 1948 e apoiado pelo governo francês e pela UNESCO. A UIPN possuía, em sua composição interna, instâncias voltadas exclusivamente para acompanhar assuntos de interesse dos parques nacionais, como era o caso da Comissão de Parques Nacionais e Áreas Protegidas (CPNAP), instalada em 1960. Ainda na década de 1950, começou a ser sugerida a manutenção dos *habitats* em vez de espécies específicas, ou seja, passa-se a uma análise de conjunto, considerando os diversos elementos envolvidos e não a busca de preservação de espécies de forma isolada. Com isso, os membros da UIPN passaram a valorizar mais a conservação e não apenas a proteção, alterando inclusive o nome da organização, no ano de 1965, para a atual União Internacional para a Conservação da Natureza (UICN). (BRITO, 2000, p. 25).

A UICN possui um papel importante, dentro do objetivo de cooperação internacional, para a promoção de encontros, debates e divulgação de aspectos relativos às unidades de conservação, assim como fornece diretrizes que influenciam a tomada de decisões por parte de governos no momento de estabelecimento das modalidades dessas áreas.

No caso brasileiro, em 1934, foi elaborado o Código Florestal, estabelecendo as modalidades de áreas protegidas enquanto **Parques Nacionais, Florestas Nacionais, Florestas Protetoras e Áreas de Preservação em Propriedades Privadas**. O código teve aplicação bastante limitada em razão dos interesses contrários a ele. No ano de 1948, o Congresso Nacional Brasileiro estabeleceu novas categorias de unidades de

especial com o desenvolvimento da indústria na Europa dos séculos XVIII e XIX, acompanhada da "Revolução Verde" que implementou novas técnicas agrícolas, também nesse período.

conservação⁷⁴: **Parque Nacional, Reserva Nacional, Monumento Natural e Reserva de Região Virgem.**

As diferentes modalidades de áreas naturais protegidas são determinadas pela categoria de manejo à qual pertence. A esse respeito, Miller (apud BRITO, 2000, p. 42) faz a seguinte exposição:

[...] as diversas categorias de manejo estão designadas para produzir um determinado número de benefícios, como, por exemplo, a salvaguarda de atributos naturais notáveis, a manutenção da biodiversidade e a conservação de recursos genéticos, dentre outros. Algumas categorias de manejo são reconhecidas mundialmente, como os parques nacionais, outras têm significado local ou regional, como, por exemplo, parque ecológico. De modo geral, dentre todas as categorias de áreas naturais protegidas propostas até hoje, as únicas que possuem uma política internacional delineada são o parque nacional e a reserva da biosfera. Entretanto, essa política, no caso dos parques, não é totalmente clara. Nessa falta de clareza, o ponto que continua insatisfatoriamente explicitado é o da ocupação humana. As alternativas de manejo recomendadas continuam centradas no impedimento de toda exploração ou ocupação das áreas.

Ressalte-se que as discussões envolvendo a criação ou administração de áreas naturais protegidas encontram-se estreitamente ligadas, em maior ou menor escala, de acordo com a situação, com as formas de relações das populações locais com essas áreas e a percepção que têm delas. Por isso, torna-se imperativo considerar os vários interesses e necessidades desses grupos sociais no momento de implementar uma área de proteção natural, além, é claro, dos objetivos de valorização ecossistêmica e paisagística motivadoras da conservação da área, propondo, assim, a modalidade de manejo mais apropriada para aquele contexto.

Essa não é uma tarefa simples e a diversidade de modalidades de áreas protegidas existentes pelo mundo é um indicador dessa complexidade. Em 1959, a UICN procedeu a um levantamento das diversas modalidades de áreas estabelecidas em nível mundial e os dados demonstraram a existência de 115 diferentes tipos de áreas, tornando difícil comparar os seus objetivos e, por isso mesmo, impossível avaliar a sua efetividade (MILLER, 1997, p. 7).

⁷⁴ No Brasil, o termo "unidade de conservação" designa um tipo específico de "áreas naturais protegidas". Há outros tipos de áreas naturais protegidas que são, por exemplo, as Reservas Legais e as Áreas de Proteção Permanente. (BRITO, 2000, p. 56).

A UICN, em 1978, procurando oferecer um quadro mais sistematizado de parâmetros para a criação de áreas naturais protegidas pelo mundo, aprovou um sistema de dez categorias adotado por diversos países. Após a constatação da necessidade de revisão dessa proposta, a Comissão de Parques Nacionais e Áreas Naturais Protegidas da UICN definiu um novo sistema no ano de 1994. É preciso alertar que as propostas da UICN não são adotadas de forma integral pelos países, o que seria inviável, face às particularidades sociais, econômicas, políticas, culturais e jurídicas, e mesmo às particularidades encontradas em cada situação de implantação de uma área protegida dentro desses países. Feita essa observação, constatamos que suas propostas influem na constituição das diversas modalidades adotadas em diferentes países, inclusive o Brasil.

Um argumento que vem encontrando cada vez mais acolhida entre pesquisadores e responsáveis pela administração de áreas protegidas é a necessidade de composição de um **sistema de áreas naturais protegidas**, se possível, em escala nacional (ou mesmo internacional), onde as diferentes modalidades interagiriam como um conjunto, permitindo, inclusive, a troca genética entre os seres vivos dessas áreas. Trata-se de uma tentativa de romper com a prática de composição de áreas naturais conservadas de forma isolada, o que contradiz a própria dinâmica ecossistêmica. Compor esse sistema não é tarefa fácil, especialmente para um país como o Brasil, considerando a sua extensão territorial.

Em 1978, a UICN divulgou algumas diretrizes para o estabelecimento de sistemas de unidades de conservação, influenciando o IBDF (Instituto Brasileiro de Desenvolvimento Florestal) a propor um sistema de unidades de conservação para o Brasil, baseado em diversas etapas.

Com o surgimento do IBAMA, em 1989, buscou-se unificar a política ambiental brasileira, remodelar as estratégias de administração das unidades de conservação e concretizar a elaboração de um sistema de áreas protegidas, cuja proposta o poder executivo encaminhou ao Congresso Nacional Brasileiro em 1992⁷⁵, na forma do Projeto de Lei. Este se tornou lei

⁷⁵ As iniciativas de constituição dessa lei datam do ano de 1988, quando a Fundação Pró-Natureza (FUNATRA) elaborou uma primeira proposta de Projeto de Lei encomendada pelo antigo IBDF. Após vários anos de tramitação no Congresso Nacional, no início de 1998 diversas ONGs ambientalistas

federal sancionada pelo Presidente da República em julho de 2000, instituindo o Sistema Nacional de Unidades de Conservação da Natureza (SNUC), contemplando as áreas protegidas criadas sob legislação federal, estadual ou municipal.

Trata-se do principal dispositivo legal voltado para a formalização de diferentes modalidades de unidades que poderiam vir a compor um sistema nacional. A aprovação dessa lei representou um avanço dentro do marco jurídico que dispõe sobre as áreas de proteção ambiental no país, em especial por uniformizar legalmente a regulação das diversas modalidades de unidades de conservação que antes se encontrava dispersa em várias leis. Procurava-se, ainda, evitar a multiplicação desordenada e sem objetivos claramente definidos de modalidades de unidades de conservação criadas pela União, Estados e municípios. Qualquer proposta de implementação de uma política nacional para as áreas protegidas exige o conhecimento da situação dessas áreas (quantitativa e qualitativamente), assim como a identificação dos motivos e critérios que levaram à sua conservação.

Na lei do SNUC, está prevista a manutenção de diversas categorias de manejo, permitindo uma flexibilidade maior quanto aos objetivos e tipos de uso das áreas protegidas, iniciativa indispensável para um país com grande dimensão territorial e diversidade socioespacial, como é o caso do Brasil.

As unidades de conservação integrantes do SNUC⁷⁶ foram divididas em dois grupos:

- **Unidades de Proteção Integral (ou de uso indireto)** - têm como objetivo preservar a natureza, sendo admitido apenas o uso indireto dos seus recursos naturais - é previsto a visitação, contemplação, estudo, educação ambiental, lazer e prática de esportes.
- **Unidades de Uso Sustentável (ou de uso direto)** - objetivam compatibilizar a conservação da natureza com o uso sustentável de parcela dos seus recursos naturais - é permitido o extrativismo, manejo ambiental, ordenamento territorial e coleta.

mobilizaram-se pela aprovação do projeto de lei, destacando-se a atuação do Fundo Mundial para a Preservação da Natureza (WWF), o Instituto Socioambiental (ISA) e o Instituto de Estudos Sócio Econômicos (INESC). (FERREIRA, 2004, p. 55-56).

⁷⁶ Informações consultadas diretamente junto à Lei nº 9.985, de 18 de julho de 2000, que institui o SNUC.

De acordo com a regulamentação do uso da área protegida, apresentado acima, as unidades de conservação são divididas entre aquelas que não permitem, em hipótese alguma, a ocupação em seu interior, estando aberta apenas para a visitação pública e pesquisa, são as unidades de proteção integral. Há ainda aquelas que permitem a ocupação por populações tradicionais, que já residiam no local anteriormente – unidades de uso sustentável -, assim como modalidades mais permissivas, que contemplam o uso agrícola e pecuário dentro de seus limites (também fazem parte do conjunto de unidades de uso sustentável), mas repassam ao Estado a possibilidade de controlar essas atividades, em conformidade com os objetivos da unidade, como é o caso das áreas de proteção ambiental.

Para esclarecer melhor a forma segundo a qual está organizada a estrutura do SNUC, passamos a transcrever as diferentes modalidades, considerando que essa lei serve de parâmetro para todo o país.

O grupo das **Unidades de Proteção Integral** é composto pelas seguintes categorias:

I **Estação Ecológica** - objetiva a preservação da natureza e a realização de pesquisas científicas; é de posse e domínio públicos, prevendo a desapropriação de propriedades particulares existentes dentro dos seus limites.

II **Reserva Biológica** - objetiva a preservação integral da biota e demais atributos naturais existentes em seus limites, sem interferência humana direta ou modificações ambientais, excetuando-se as medidas de recuperação de seus ecossistemas alterados e as ações de manejo necessárias para preservar o equilíbrio natural, a diversidade biológica e os processos ecológicos naturais; também é de posse e domínio públicos e prevê a desapropriação de propriedades em seus limites.

III **Parque Nacional, Estadual ou Municipal** - 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; enquadra-se na mesma situação que as unidades anteriores quanto à posse, domínio e necessidade de desapropriação.

IV Monumento Natural - tem como objetivo básico preservar sítios naturais raros, singulares ou de grande beleza cênica; pode ser constituído por áreas particulares, desde que seja possível compatibilizar os objetivos da unidade com a utilização da terra e dos recursos naturais do local pelos proprietários;

V Refúgio de Vida Silvestre - objetiva proteger ambientes naturais nos quais se asseguram condições para a existência ou reprodução de espécies ou comunidades de flora local e da fauna residente ou migratória. Como a unidade anterior, também pode ser constituída por áreas particulares desde que atenda as mesmas observações feitas acima.

O grupo das **Unidades de Uso Sustentável** apresenta as categorias relacionadas abaixo:

I Área de Proteção Ambiental - área em geral extensa, com um certo grau de ocupação humana, dotada de atributos abióticos, bióticos, estéticos ou culturais especialmente importantes para a qualidade de vida e o bem-estar das populações humanas e tem como objetivos básicos proteger a diversidade biológica, disciplinar o processo de ocupação e assegurar a sustentabilidade do uso dos recursos naturais; pode ser constituída por terras públicas ou privadas, podendo ser estabelecidas normas e restrições para o uso das propriedades privadas.

II Área de Relevante Interesse Ecológico - é uma área em geral de pequena extensão, com pouca ou nenhuma ocupação humana, com características naturais extraordinárias ou que abriga exemplares raros da biota regional. Tem como objetivo manter os ecossistemas naturais de importância regional ou local e regular o uso admissível dessas áreas, de modo a compatibilizá-lo com os objetivos de conservação da natureza; pode ser constituída por terras públicas ou privadas, podendo ser estabelecidas normas e restrições para o uso das propriedades privadas.

III Floresta Nacional, Estadual ou Municipal - é uma área com cobertura florestal de espécies predominantemente nativas e tem como objetivo básico o uso múltiplo sustentável dos recursos florestais e a pesquisa científica, com ênfase em métodos para exploração sustentável de florestas nativas; essa unidade é de posse e domínio público, sendo desapropriadas propriedades existentes em seus limites, porém, é admitida a permanência

de populações tradicionais que a habitam quando de sua criação, em conformidade com o plano de manejo da área.

IV Reserva Extrativista - é uma área utilizada por populações extrativistas tradicionais, cuja subsistência baseia-se no extrativismo e, complementarmente, na agricultura de subsistência e na criação de animais de pequeno porte, e tem como objetivos básicos proteger os meios de vida e a cultura dessas populações, e assegurar o uso sustentável dos recursos naturais da unidade; é uma área de domínio público, com uso concedido às populações extrativistas tradicionais, sendo que as áreas particulares dentro de seus limites devem ser desapropriadas.

V Reserva de Fauna - é uma área natural com populações animais de espécies nativas, terrestres ou aquáticas, residentes ou migratórias, adequadas para estudos técnico-científicos sobre o manejo econômico sustentável de recursos faunísticos; é de posse e domínio públicos e prevê desapropriação de áreas particulares em seus limites.

VI Reserva de Desenvolvimento Sustentável - é uma área natural que abriga populações tradicionais, tem como objetivo básico preservar a natureza e, ao mesmo tempo, assegurar as condições e os meios necessários para a reprodução e a melhoria dos modos e da qualidade de vida e exploração dos recursos naturais das populações tradicionais, bem como valorizar, conservar e aperfeiçoar o conhecimento e as técnicas de manejo do ambiente, desenvolvido por estas populações. É de domínio público e prevê a desapropriação de áreas particulares.

VII Reserva Particular do Patrimônio Natural - é uma área privada, contando com termo de compromisso assinado perante órgão ambiental, com o objetivo de conservar a diversidade biológica com garantia de perpetuidade.

O Quadro 2 facilita a demonstração das atribuições conferidas para cada modalidade de unidade de conservação, conforme o SNUC/2000, indicando que o tipo de unidade poderá abranger diferentes necessidades, como a conciliação da proteção ambiental com o lazer, a pesquisa, ou ainda com o extrativismo.

QUADRO 2 – Diretrizes básicas para determinação da categoria de manejo das unidades pertencentes ao SNUC.

Finalidade/Objetivos	Categoria recomendada
Proteção básica de comunidades e ecossistemas relativamente intactos e extensos	REBIO (Reserva Biológica) ESEC (Estação Ecológica)
Idem para áreas com características atrativas ao turismo	PARNA (Parque Nacional)
Idem para áreas com atributos cênicos	MN (Monumento Natural)
Proteção básica de populações ou comunidades de espécies de especial interesse	RVS (Refúgio da Vida Silvestre)
Manutenção do uso tradicional dos recursos naturais	RESEX (Reserva Extrativista)
Promoção do uso racional e manejo de recursos naturais por comunidades tradicionais	RDS (Reserva de Desenvolvimento Sustentável)
Uso sustentável de recursos florestais	FLONA (Floresta Nacional)
Uso sustentável de recursos faunísticos	RF (Reserva de Fauna)
Proteção de áreas ou locais de grande valor conservacionista	ARIE (Área de Relevante Interesse Ecológico)
Ordenamento territorial	APA (Área de Proteção Ambiental)

FONTE: IBAMA. **Atlas de conservação da natureza brasileira** – unidades federais. São Paulo : METALIVROS, 2004, p. 17.

É importante expor mais dois pontos extraídos do SNUC/2000. Um refere-se ao artigo 25, definindo a necessidade de a unidade contar com uma **zona de amortecimento** em seus limites, além de, “quando conveniente”, **corredores ecológicos**, com exceção da Área de Proteção Ambiental e Reserva Particular do Patrimônio Natural. Outro ponto trata da **Reserva da Biosfera** (art. 41), modelo de gestão adotada internacionalmente, possuindo como objetivos básicos a preservação da diversidade biológica, o desenvolvimento de atividades de pesquisa, o monitoramento ambiental, a educação ambiental, o desenvolvimento sustentável e a melhoria da qualidade de vida das populações. É constituída por uma ou várias áreas-núcleo, destinadas à proteção integral da natureza; uma ou várias zonas de amortecimento, onde apenas são admitidas atividades que não resultem em dano para as áreas-núcleo; e uma ou várias zonas de transição, sem limites rígidos, onde o processo de ocupação e o manejo dos recursos naturais são planejados e conduzidos de modo participativo e em bases sustentáveis.

A seguir, apresentamos como se encontra a situação das Unidades de Conservação Federais pelo país, trazendo, ao final, a avaliação que os pesquisadores do IBAMA fazem do impacto da Estrada do Colono no PNI.

2.5. A Situação Atual das Unidades Federais de Conservação no Brasil

Conforme foi apresentado, o emprego de áreas naturais protegidas dentro dos padrões, características e objetivos modernos tem pouco mais de cem anos. Esse período permitiu a reavaliação da classificação empregada para as diferentes modalidades, face à diversidade de situações encontradas em países tão diversos como os europeus, africanos e latino-americanos, entre outros.

Mesmo considerando-se insatisfatório o número de unidades e a extensão destinada para esse fim, é fato inegável que a utilização dessa estratégia alcançou um crescimento nos diversos continentes, abrangendo áreas cada vez maiores. É o que se pode concluir pelos dados disponíveis na *World Resources Report 1996-97* (apud MILLER, 1997, p. 7), que apontavam a existência, até o ano de 1994, de 9.766 áreas protegidas⁷⁷, totalizando 8.695.540 hectares, localizadas em 149 países dos diversos continentes. A porcentagem de superfície protegida era a seguinte: 4,9% da África, 8,9% da Europa, 10,2% da América do Norte e Central, 6,3% da América do Sul, 4,4% da Ásia e 11,7% da Oceania.

No caso brasileiro, o Gráfico 2, apesar de parcial⁷⁸, permite visualizar a propagação de iniciativas de constituição de unidades de conservação federais. Pelo exposto, percebemos que políticas públicas

⁷⁷ Foram incluídas todas as categorias protegidas de acordo com os critérios da UICN, disponível em Miller (1997, p. 8).

⁷⁸ Os dados limitam-se às áreas naturais protegidas sob jurisdição federal, não sendo computadas as áreas sob responsabilidade dos Estados, dos municípios ou de particulares.

voltadas para a institucionalização de áreas protegidas serão adotadas em maior medida na segunda metade do século passado.

No Brasil, os parques nacionais são criados através de decretos federais específicos. O primeiro decreto voltado para esse fim foi expedido em 14 de junho de 1937 (Decreto Federal nº 1.713), criando o Parque Nacional do Itatiaia, no Rio de Janeiro, fazendo desta a primeira unidade de conservação federal destinada à preservação dos patrimônios bióticos e fisiográficos do local. Dois anos depois, em 10 de janeiro de 1939, foi criada, no Oeste paranaense, a segunda área de proteção nacional (pelo Decreto Federal nº 1.035), o Parque Nacional do Iguaçu, o qual conta, atualmente, com uma área de 185.262,5 hectares, equivalente a 0,93% da área total do Paraná. Em 1946, temos a primeira unidade de uso sustentável, a Floresta Nacional Araripe-Apodi (CE).

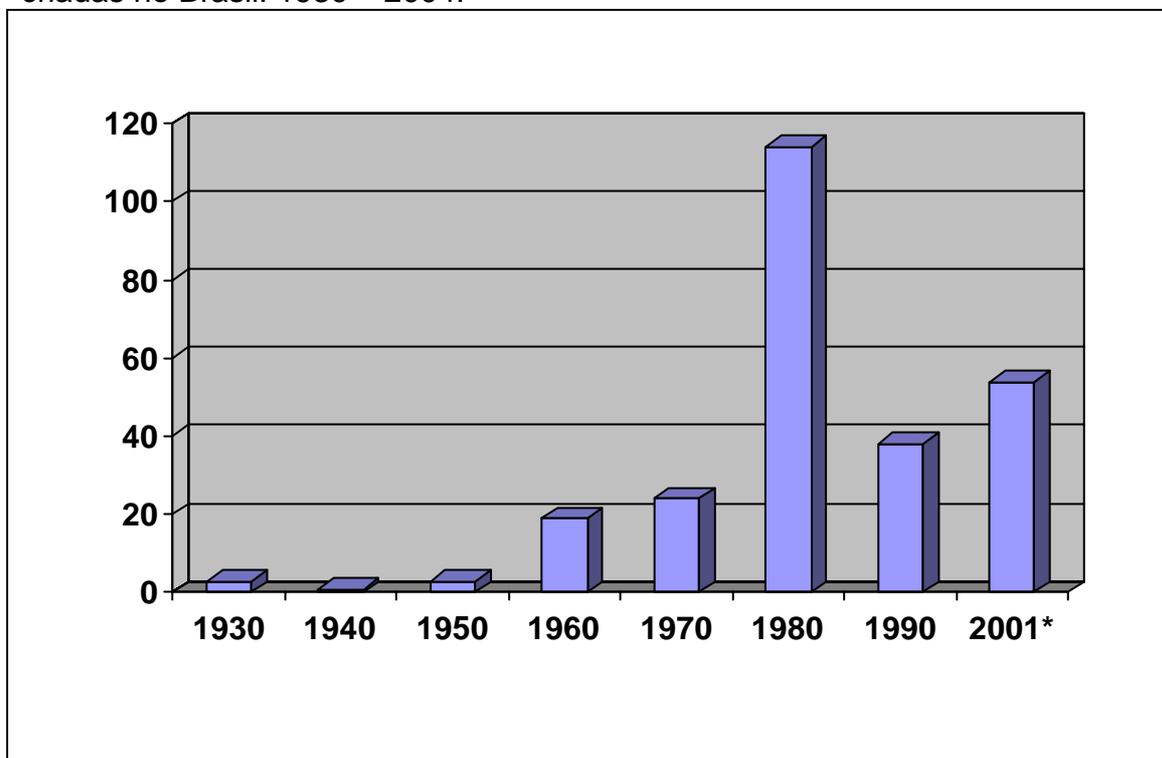
A instalação desses parques nacionais ocorreu em sintonia com o contexto de mudanças políticas e econômicas que o país atravessava, a partir da ascensão de Vargas ao poder. Na Constituição de 1934, foi incluído um artigo que definia como responsabilidade da União “proteger belezas naturais e monumentos de valor histórico e artístico”. Como consequência, naquele mesmo ano, os principais e inovadores instrumentos relacionados à proteção foram instituídos no país: o Código Florestal, o Código de Águas, o Código de Caça e Pesca e o decreto de proteção aos animais. O Código Florestal criou as condições legais para a formalização do primeiro Parque Nacional no Brasil – o de Itatiaia (RJ), assim como previa a instalação de Florestas Nacionais. (MEDEIROS, 2004, p. 603-604).

Deve ser considerado ainda que, naquele momento, diversos países já haviam adotado a política de instalação de parques nacionais em seus territórios, inclusive na América do Sul, como a Argentina e o Chile.

O modelo anterior prevaleceu até meados dos anos de 1960. No início do governo militar temos a edição do Código Florestal de 1965 que apresentava muitas novidades. Esse código conta com importantes instrumentos jurídicos que permitem maior controle, por parte do Estado, sobre o uso da propriedade privada não urbana: ele instituiu a Área de Preservação Permanente; a Reserva Legal ; a Reposição Florestal, no caso de atividades

que envolvam o consumo de matéria-prima proveniente de florestas e trata dos Parques Nacionais, entre outras disposições⁷⁹.

GRÁFICO 2 – Evolução do número de unidades de conservação federais criadas no Brasil: 1930 – 2004.



FONTE: IBAMA. **Atlas de conservação da natureza brasileira** – unidades federais. São Paulo : METALIVROS, 2004, p. 18.

* Corresponde ao período de 2001 a 2004.

ORGANIZAÇÃO: Edson dos Santos Dias/2005.

As décadas de 1960 e 1970 indicam a adesão do país à política de implantação de unidades de conservação em ritmo ascendente, atingido o pico na década de 1980. Naquele momento, foram incluídas novas categorias de manejo, além das Florestas e Parques Nacionais, havendo expressivo aumento no número de unidades (total de 114) e área protegida (foram incorporados 24,4 milhões de hectares sob a proteção da União).

⁷⁹ De acordo com o Código Florestal de 1965 (que veio a substituir o Código Florestal de 1934), são consideradas Áreas de Preservação Permanente (em seu art. 2º) as florestas e demais formas de vegetação natural situadas ao longo dos rios; ao redor das lagoas, lagos ou reservatórios d'água naturais ou artificiais; nas nascentes dos rios; nos topos de morros; nas encostas com declividade superior a 45°. O Código determina (em seu art. 16) que na Região Sul as derrubadas de florestas só serão permitidas desde que se mantenha 20% da área de cada propriedade com cobertura arbórea localizada, compondo a denominada Reserva Legal. Declara, ainda (no art. 5º), que o poder público criará Parques Nacionais, Estaduais e Municipais e Reservas Biológicas, assim como Florestas Nacionais, Estaduais e Municipais. BRASIL. **Lei nº 4.771**, de 15 de setembro de 1965. Institui o novo Código Florestal. Disponível em: <www2.ibama.gov.br/unidades/geralucs/legislação/coletânea/index.htm> Acesso em: 19 jul. 2002.

Para Medeiros (2004, p. 605), o aumento expressivo de novas unidades de conservação no período de 1960 aos anos de 1980 deve-se aos seguintes fatores: a articulação entre entidades ambientalistas e a classe científica, que passaram a fazer pressão sobre o governo federal; o aparelhamento da máquina estatal voltado para a questão das áreas protegidas – com a criação do IBDF em 1967 e com a instituição da SEMA, em 1973; o próprio Estado incorporou a criação de áreas protegidas como parte de seu projeto geopolítico de controle e ocupação do território nacional, sobretudo no eixo norte e em áreas fronteiriças. Destaca-se, ainda, a crescente inserção do Brasil na agenda política ambiental internacional, expressa pelo número de convenções e acordos – mais de 20 até 1970 – aos quais o Brasil se tornou signatário.

Com o fim do regime militar entramos numa fase de revisão dos instrumentos jurídicos a partir da elaboração de uma nova Constituição para o país. O movimento ambientalista, da mesma forma que outros movimentos sociais e também os representantes dos diversos interesses da elite brasileira, procuraram influir na nova “Carta”. A Constituição de 1988 representou um avanço, dentro do amparo legal, sendo disponibilizado todo um capítulo para tratar sobre o tema – Capítulo VI “Do Meio Ambiente” (art. 225). Conforme o inciso III desse artigo, é dever do Estado:

III – definir, em todas as unidades da Federação, espaços territoriais e seus componentes a serem especialmente protegidos, sendo a alteração e a supressão permitidas somente através de lei, vedada qualquer utilização que comprometa a integridade dos atributos que justifiquem sua proteção; (BRASIL, 1989, p. 89).

É importante destacar que o inciso acima serviu como argumento legal contra a pretensão de reabertura da Estrada do Colono e motivou o trâmite, no Congresso Nacional (por parte de deputados federais comprometidos com a reabertura da via), de projetos de lei que previam a transformação daquele trecho em uma “estrada parque”, conforme detalharemos posteriormente.

Nos anos de 1990 foram criadas mais 38 unidades federais. De 2001 a 2004, foram mais 54 unidades de conservação, totalizando 11,2

milhões de hectares protegidos nesses quatro anos. Contabilizando todas as unidades criadas, desde 1937, a União tem sob sua responsabilidade 646 unidades de conservação, que cobrem uma superfície de 51.728.772,97 hectares (Quadro 3).

QUADRO 3 – Área ocupada e número de unidades de conservação federais existentes no Brasil até 2004.

Unidade de Conservação	Número	Área total (ha)
Reserva Biológica	26	3.228.709,00
Estação Ecológica	29	3.979.489,82
Parque Nacional	53	16.806.687,00
Monumento Natural	-	-
Refúgio da Vida Silvestre	1	128.521,00
Subtotal (PROTEÇÃO INTEGRAL)	109	23.961.397,82
Reserva Extrativista	33	5.661.311,00
Reserva de Desenvolvimento Sustentável	-	-
Floresta Nacional	55	13.964.847,16
Área de Proteção Ambiental	29	7.666.689,00
Área de Relevante Interesse Ecológico	17	38.790,12
Reserva de Fauna	-	-
Reserva Particular do Patrimônio Natural	403	435.737,87
Subtotal (USO SUSTENTÁVEL)	537	27.767.365,15
Total (proteção integral + uso sustentável)	646	51.728.772,97

FONTE: IBAMA. *Atlas de conservação da natureza brasileira* – unidades federais. São Paulo : METALIVROS, 2004, p. 18.

Conforme já mencionamos, no período de 2001 a 2004 foram criadas 54 unidades de conservação pelo governo federal. Destas, 37 (68,5%) são de uso sustentável e apenas 17 (31,5%) destinam-se ao uso indireto ou proteção integral. Trata-se de uma tendência, não exclusiva ao governo brasileiro, em privilegiar a criação de unidades do tipo de uso sustentável, em razão, inclusive, das facilidades operacionais para isso e da menor resistência encontrada junto a possíveis opositores. Para Dourojeanni, que se mostra um crítico dessa tendência, torna-se necessário reverter essa situação e fortalecer a estratégia de implantação de áreas de proteção integral:

Em América del Sur, la mayor parte del crecimiento en número de áreas protegidas correspondió a esas categorías [que permiten o uso direto dos recursos naturais], en especial despúes de 1972 y crecientemente en la década actual. [...] En un mundo ideal nada habría que decir en contra de las áreas protegidas de uso directo. Pero en América Latina es muy difícil hacer que el gran público y que los tomadores de decisión comprendan las diferencias, para ellos sutiles, entre áreas estrictamente protegidas y las que son de uso directo. Con buena o mala fé, los gobernantes em general asumen que todas son iguales y que todas tienen el mismo propósito. Cuando “descubren” que en las áreas protegidas de uso directo no se requiere expropiar la tierra, reasentar a la población y, que ni siquiera hay que prohibir la explotación de los recursos y, que a pesar de ello, es posible “conservar” el lugar gracias a la varita mágica del “desarrollo sustentable” las probabilidades de que acepten establecer una verdadera área protegida se esfuman... y, peor aún, las estadísticas de áreas protegidas del país engordan y se deforman com áreas en que la protección de la biodiversidad es muy limitada. (DOUROJEANNI, 1997, p. 73-74).

Ao analisarmos o Quadro 3, e considerarmos somente as unidades criadas pela iniciativa do governo federal (excluindo as RPPNs), verificamos que existe um relativo equilíbrio no número de unidades classificadas como de proteção integral e de uso sustentável, respectivamente com 109 e 134 unidades. As categorias de manejo de uso sustentável detêm a maior parte das áreas protegidas no país, compondo aproximadamente 54% da totalidade da área destinada à proteção sob responsabilidade da União. Vale ressaltar que, do conjunto de unidades de proteção integral, o Parque Nacional Montanhas do Tumucumaque, criado no ano de 2002, possui 3.882.376 hectares, compreendendo parte dos territórios dos Estados do Amapá e Pará. Este parque, sozinho, representa mais de 23% da área total destinada a essa categoria de manejo – parque nacional.

Com certeza, como demonstra o Gráfico 2, os números indicam uma valorização e avanço na utilização desse tipo de instrumento enquanto estratégia de proteção da biodiversidade no país. Porém, esses dados são insuficientes para uma avaliação segura quanto à importância dos ecossistemas selecionados para a proteção e para saber até que ponto são oferecidas as condições para os órgãos responsáveis pela administração dessas unidades cumprirem a sua função.

Há uma variedade de desafios a serem superados dentro da política de conservação adotada no país. Entre os principais problemas selecionados por Brito (2000, p. 72), temos:

- Dificuldades na efetiva implantação das unidades (recursos humanos e financeiros, capacidade administrativa, elaboração e execução de planos, fiscalização, etc.), fazendo com que muitas delas sejam apenas "ficções jurídicas", também chamados de "parques de papel".
- Indefinições quanto à propriedade das terras e desapropriações.
- Questionamentos acerca do contexto histórico da criação das unidades e conseqüente representatividade dos biomas (área total protegida e condições da proteção).
- Conflitos com populações do interior e do entorno das áreas protegidas.

O último problema identificado apresenta-se como sendo o mais complexo e, paradoxalmente, foi subestimado por muito tempo pelos planejadores e gestores das unidades de conservação, adquirindo mais ressonância nas últimas décadas do século passado, como pode ser observado pelo contexto descrito abaixo:

Na década de 70, a comunidade internacional começou a voltar os olhos para os crescentes conflitos que envolviam populações e áreas naturais protegidas. Muitos grupos étnicos, especialmente na África, haviam sido desalojados para implantação de áreas naturais protegidas, o que gerou conflitos de diversas ordens, os quais, em muitos casos, permanecem até hoje sem que haja muitas perspectivas de solução. (BRITO, 2000, p. 28).

Apesar das dificuldades, críticas e limitações no uso de unidades de conservação enquanto estratégias voltadas para a preservação ambiental, o seu emprego representa um importante instrumento no plano legal para, se não conter, ao menos retardar a rápida alteração que as áreas naturais com algum grau de conservação passam atualmente.

Percebe-se, também, o esforço, de pessoas ligadas a movimentos organizados de origens diversas, bem como organismos nacionais e internacionais, para aperfeiçoar esse instrumento. Comprova-se isso pela constatação de estar cada vez mais presente nas discussões e preocupações metodológicas para a elaboração de modalidades, conforme o manejo, a

inclusão da relação entre a população local residente dentro ou próxima dessas áreas e as interdições de seu uso.

Somente a título de ratificação, como já apresentamos anteriormente, na lei do SNUC prevaleceu o entendimento de que as áreas protegidas deveriam ser divididas em dois grupos, o formado por unidades de proteção integral (permite apenas o uso indireto dos seus recursos naturais) e aquele formado por unidades de uso sustentável (permite determinados usos baseados no extrativismo, manejo ambiental, coleta, etc.).

Sobre essa questão existe um profícuo debate sobre a situação das chamadas **populações tradicionais** que habitam as áreas protegidas. Há aqueles que defendem a manutenção, dentro das reservas, desses grupos populacionais, como é o caso de Arruda (1997) e Diegues (1998). No caso desse último, o seu livro “O Mito Moderno da Natureza Intocada” teve grande repercussão sobre esse tema, no Brasil. Esse autor critica duramente a implantação de unidades de conservação que proíbem a manutenção dessas populações em sua área de abrangência, como é o caso dos parques nacionais, que ele considera um modelo próprio da realidade de países de clima temperado, transplantado para os países tropicais sem considerar as suas especificidades. Na defesa de seus argumentos, propõe um enfoque alternativo, buscando a construção de um novo conservacionismo, baseado na etnoconservação, pela qual as comunidades locais se tornariam co-responsáveis, juntamente com o Estado, pela proteção integral da porção de mata nativa. (DIEGUES, 2000).

Outros autores, como Milano (2000), consideram necessária a interdição completa da moradia e de atividades econômicas, com exceção daquelas previstas nos Planos de Manejo ligadas ao lazer e turismo, nas modalidades classificadas como de uso indireto, como é o caso dos Parques Nacionais. Esse autor faz uma crítica frontal às teses de Diegues, que seriam influenciadas pelo “mito do bom selvagem”. Há autores, ainda, cuja perspectiva de análise se diferencia da de Milano, mas sob outros argumentos, também discordam das teses de Diegues, como é possível perceber na leitura do artigo de Ferreira (2004, p. 50), ao considerar que a abordagem feita por Diegues “[...] naturaliza os sujeitos sociais, além de ser politicamente excludente, pois restringe o direito a um grupo específico de residentes de áreas protegidas.”

Nesta pesquisa, não iremos nos ater a essa discussão (sobre populações tradicionais em áreas protegidas) porque fugiria aos nossos propósitos, uma vez que os moradores do entorno do PNI não devem ser confundidos com o que é classificado como população baseada na cultura tradicional.

Tomando como pressuposto o entendimento de Diegues para culturas tradicionais, essas se caracterizam pelo seu desenvolvimento dentro do modo de produção da pequena produção mercantil, havendo grande dependência dos recursos naturais e dos ciclos da natureza, em que a dependência do mercado já existe, mas não é total. Essas culturas tradicionais distinguem-se das associadas ao modo de produção capitalista em que não só a força de trabalho, como a própria natureza, transformam-se em mercadoria. (DIEGUES, 1998, p. 82).

Considerando essa conceituação⁸⁰, as culturas tradicionais estão associadas a modos de produção pré-capitalistas, na qual a incorporação ao circuito comercial não é algo predominante ou prioritário, havendo ainda uma relação estreita entre a forma de organização social e o uso dos recursos naturais, sem alterações significativas no território baseadas em grandes obras de engenharia. Pelo exposto, avaliamos que essa classificação não se aplica à população residente no entorno do PNI (lembrando que atualmente não existem moradores dentro do parque), cuja economia, baseada na moderna agropecuária, encontra-se bastante integrada ao mercado nacional e internacional, conforme é possível perceber pelos Capítulos 1 e 4 de nosso estudo.

Entre as tendências de políticas públicas voltadas para a criação e gestão de áreas protegidas no Brasil, que se multiplicam e são avaliadas de forma positiva, está a descentralização administrativa. Está havendo uma intensificação da implementação de programas de unidades de conservação por parte dos governos estaduais. Como alega Miller, essa descentralização em relação ao governo federal foi incentivada no “Primeiro Congresso Latino-Americano de Unidades de Conservação”, realizado em 1997. No entanto, isso

⁸⁰ Evidentemente, essa conceituação não está sendo apresentada como definitiva, pois sabemos que o conceito de “cultura e população tradicional” dá margem a muita polêmica entre os cientistas sociais, como se constata em Ferreira (2004). Estamos nos pautando nessa definição em razão de ser a utilizada por um autor que influenciou sobremaneira o debate sobre áreas protegidas e população local.

deve ocorrer de forma criteriosa, sendo condenada uma delegação extrema, representada pela transferência pelos governos centrais da responsabilidade total de áreas críticas para a biodiversidade. Ainda de acordo com esse autor, é necessário formar parcerias e alianças entre os governos federal, estaduais e municipais, ONGs, associações comunitárias e indígenas, universidades e outros grupos interessados, tais como associação de agricultores, silvicultores e pescadores. (MILLER, 1997, p. 14-15).

Os primeiros parques nacionais foram criados no país sem margem para o debate público quanto às condições de suas implantações. Tratava-se de uma imposição do Estado, própria de uma época em que as instituições democráticas, aqui incluindo espaços de manifestação por parte da sociedade civil organizada, ainda não estavam consolidadas. Apenas nas últimas décadas o contexto político brasileiro vem adquirindo contornos mais democráticos, com reflexos na legislação que estabelece critérios para a implantação das unidades de conservação. Conforme o Decreto nº 4.340⁸¹, que regulamenta artigos da lei que dispõe sobre o SNUC:

Art. 5º A consulta pública para a criação de unidades de conservação tem a finalidade de subsidiar a definição da localização, da dimensão e dos limites mais adequado para a unidade.

§ 1º A consulta consiste em reuniões públicas ou, a critério do órgão ambiental competente, outras formas de oitiva da população local e de outras partes interessadas.

§ 2º No processo de consulta pública, o órgão executor competente deve indicar, de modo claro e em linguagem acessível, as implicações para a população residente no interior e no entorno da unidade proposta.

A oportunidade de descentralização de decisões sobre a criação de novas unidades de conservação, com o emprego da consulta pública, oferece riscos, como a possibilidade de essa consulta se transformar num instrumento meramente cartorial, burocrático, sem a participação efetiva ou realmente representativa dos interesses da maioria dos moradores locais. Outro risco é a descaracterização freqüente dos projetos de criação de novas unidades, por conta dos interesses contrários à sua instalação. De qualquer

⁸¹ Decreto nº 4.340, de 22 de agosto de 2002. Regulamenta artigos da Lei nº 9.985/2000, que dispõe sobre o SNUC.

forma, os riscos são inerentes a qualquer processo consultivo ou deliberativo composto por diversos sujeitos sociais, sendo uma idealização conceber que os interesses individuais e/ou institucionais estariam ausentes.

Um exemplo de como as políticas públicas voltadas para a criação de unidades de conservação enfrentam um contexto mais complexo, em razão da necessidade de se submeterem às consultas públicas, pode ser encontrado na proposta de novas reservas no Sul do país. No primeiro semestre de 2005, o MMA realizou uma série de consultas públicas para discutir a criação de oito novas áreas protegidas no Paraná e em Santa Catarina, tendo como objetivo preservar os remanescentes da Floresta Ombrófila Mista (Mata com Araucárias). Esse tipo de vegetação chegou a cobrir 200 mil km² nos Estados do Sul e Sudeste, mas, atualmente, está reduzido a menos de 3% de sua área original, dos quais apenas 0,2% encontram-se protegidas. A proposta do MMA e do IBAMA para ampliar a proteção às matas com araucárias inclui a criação de oito áreas protegidas, sete de proteção integral (dois Parques Nacionais, duas Reservas Biológicas, dois Refúgios da Vida Silvestre e uma Estação Ecológica, totalizando 122,8 mil hectares) e uma de uso sustentável (uma Área de Proteção Ambiental, com 419,2 mil hectares). Pela proposta, as oito áreas protegidas afetariam o território de 21 municípios catarinenses e paranaenses e, com exceção da Área de Proteção Ambiental, terras privadas no interior das demais áreas seriam desapropriadas. A primeira rodada de consultas públicas foi formada por seis encontros realizados em municípios diferentes, contando com a participação, em média, de 500 pessoas por encontro⁸².

Considerando a diversidade de municípios atingidos e dos interesses envolvidos, a proposta original do MMA/IBAMA enfrentou muitas resistências dos proprietários rurais e políticos locais, exigindo mais estudos, negociação e tempo para a implantação das unidades. Ressalta-se que imbrólios resultantes da proposta de criação de unidades de conservação são uma constante e o conflito estabelecido – em maior ou menor medida,

⁸² Ministério do Meio Ambiente. (Assessoria de Comunicação). Novas reservas podem triplicar proteção às araucárias no país. **Áreas Protegidas em Linha**. Ano III, nº 43, 2 maio 2005.

Ministério do Meio Ambiente. (Assessoria de Comunicação). Governo propõe novas áreas protegidas para Paraná e Santa Catarina. Disponível em: <www.mma.gov.br/ascom/ultimas/index.cfm?id=1683> Acesso em: 12/04/2005.

conforme o caso - com setores diversos da sociedade⁸³ é algo esperado e dentro dos planos dos técnicos do MMA/IBAMA, sendo parte do processo de negociação e disputa. Da mesma forma, o apoio de entidades ambientalistas aos projetos de criação e efetivação das unidades de conservação não deve ser menosprezado, em especial pela sua influência na mídia.

Quanto às estratégias de resistência à novas unidades de conservação, podemos citar duas medidas que foram tomadas no caso envolvendo a proposta de criação das unidades para a proteção da Mata de Araucárias, anteriormente abordadas. A primeira foi tomada por proprietários rurais de Imbituba, nos Campos Gerais do Paraná, que passaram a intensificar (de maneira ilegal) o corte de pinheiros em suas propriedades, que, no projeto original do MMA/IBAMA previa a desapropriação para a criação do Parque Nacional das Araucárias⁸⁴. Com essa ação eles pretendiam evitar que suas terras fossem desapropriadas, pois com a retirada das árvores perde-se a função prevista para a reserva. Outra medida foi tomada pelo poder público municipal de Palmas, que transformou, através de lei municipal, em Área de Preservação Permanente quase toda a área que o MMA/IBAMA vinha propondo criar um Refúgio de Vida Silvestre. Como essa última categoria de unidade de conservação tem uso bastante restrito, houve insatisfação de aproximadamente 40 proprietários de terras que ficariam impedidos de continuar com a atividade de pecuária de corte na área abrangida pelo Refúgio. Os produtores pleitearam à Câmara de Vereadores a criação de uma APA Municipal – que permite a continuidade da produção – e foram atendidos. O MMA/IBAMA está recorrendo da decisão tomada na esfera municipal⁸⁵. Essas estratégias exemplificadas no caso paranaense, mas que se repetem ou adquirem outras variantes por todo o país, demonstram as dificuldades para a implantação de unidades de conservação.

⁸³ Desde grandes proprietários rurais até grupos indígenas, passando por órgãos de governo como a Fundação Nacional do Índio (FUNAI) ou o Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária (INCRA).

⁸⁴ AUMENTA desmatamento após anúncio da criação do Parque Nacional, no Paraná. **Ambiente Brasil**. 23 nov. 2005. Disponível em: <www.ambientebrasil.com.br/noticias/index.php3?action=ler&id=21854>. Acesso em: 25 nov. 2005.

⁸⁵ PINTO, Mônica. Palmas (PR) instala APA Municipal exatamente onde Ministério do Meio Ambiente propunha Unidade de Conservação. **Ambiente Brasil**. 25 nov. 2005. Disponível em: <www.ambientebrasil.com.br/noticias/index.php3?action=ler&id=21904>. Acesso em: 25 nov. 2005.

A nova legislação também regularizou a participação de integrantes da chamada “sociedade civil” nos conselhos consultivos. Estes devem, entre outras atribuições, acompanhar a implementação e revisão do plano de manejo da unidade, esforçar-se para compatibilizar os interesses dos diversos segmentos sociais relacionados com a unidade e manifestar-se sobre obra ou atividade potencialmente causadora de impacto na unidade de conservação ou em sua zona de amortecimento. A composição desse conselho consultivo ou deliberativo, além dos representantes dos órgãos públicos, deve ser formada da seguinte maneira, de acordo com o artigo 17 do Decreto nº 4.340⁸⁶:

§2º A representação da sociedade civil deve contemplar, quando couber, a comunidade científica e organizações não-governamentais ambientalistas com atuação comprovada na região da unidade, população residente e do entorno, população tradicional, proprietários de imóveis no interior da unidade, trabalhadores e setor privado atuantes na região e representantes dos Comitês de Bacia Hidrográfica.

§3º A representação dos órgãos públicos e da sociedade civil nos conselhos deve ser, sempre que possível, paritária, considerando as peculiaridades regionais.

Apesar da proposta de que os conselhos consultivos se tornem espaços de discussão e negociação dos problemas e demandas ambientais relativas às unidades de conservação, ainda são poucos e recentes os conselhos constituídos no país, o que inviabiliza, inclusive, a avaliação de sua eficácia para atingir os objetivos propostos, bem como o seu aperfeiçoamento.

O diretor de Biodiversidade e Áreas Protegidas do IAP destaca que a instalação do conselho consultivo no Parque Estadual de Vila Velha (no Paraná) tem sido uma experiência animadora no Estado, mas também faz um alerta:

[...] a opção pela criação destes instrumentos colegiados, onde é possível levá-los a sério no Estado tem sido fundamental, pois a tendência é de que este instrumento, fundamental para a boa gestão de qualquer unidade de conservação, seja instituído apenas para dizer que a lei foi cumprida, para inglês ver. (LOUREIRO, 2004, p. 139).

⁸⁶ Decreto nº 4.340, de 22 de agosto de 2002. Regulamenta artigos da Lei nº 9.985/2000, que dispõe sobre o SNUC.

Não obstante possíveis distorções quanto à efetiva instalação e representatividade nesses conselhos, consideramos a medida um avanço, pois permite às pessoas diretamente interessadas opinar e, talvez, intervir em questões relativas à determinada unidade de conservação. Ao analisar a proposta de ampliar a participação de organizações e pessoas envolvidas na gestão das unidades de conservação, evidencia-se que a tomada de decisões fica relacionada a uma estrutura mais complexa. Os resultados, porém, podem ser mais satisfatórios, pois a tarefa de manutenção de toda uma rede de áreas protegidas sob a ação exclusiva do governo central é inviável, especialmente se alijar da participação e comprometimento as populações locais diretamente interessadas na questão.

No tocante aos conflitos entre os órgãos mantenedores das áreas protegidas e a população que vive no interior ou no entorno dessas áreas, é comum o relacionado à permanência de estradas em categorias de manejo de uso indireto, também denominada de proteção integral. Essas modalidades de unidades, em que se incluem os parques nacionais, caracterizam-se por um ordenamento e controle de uso mais rigoroso, que não prevê a existência de estradas sob as condições desejáveis pelos moradores. Situações como a descrita, em determinados casos, levam a impasses conflituosos entre MMA/IBAMA e entidades ambientalistas, de um lado, e comunidades locais e seus representantes políticos, de outro.

A partir da consulta ao “Atlas de conservação da natureza brasileira – unidades federais”, publicado pelo IBAMA, no ano de 2004, pudemos constatar a existência de estradas em treze parques nacionais distribuídos pelo país. A relação é a seguinte⁸⁷:

⁸⁷ Quanto a essa consulta no referido Atlas, é preciso fazer algumas observações. Somente foram consideradas estradas que passavam por dentro dos parques nacionais, excluindo aquelas presentes em seus limites, mas que não as adentravam. Na legenda do Atlas, além das estradas pavimentadas e sem pavimentação, constava a modalidade “outras estradas”, que não consideramos no levantamento, em razão de não ficar clara a sua especificidade. Por fim, cumpre alertar que constatamos uma imprecisão no Atlas, pois o trecho referente à Estrada do Colono, no PNI, está representado como “estrada pavimentada”, conforme Prancha nº 42. A Estrada do Colono consta no mapa porque a base cartográfica do levantamento para o Atlas foi feito até 2003, e o fechamento dessa via ocorreu no final de 2003.

* PARNAs que contam com estradas pavimentadas em seu interior: Sete Cidades (PI); Chapada dos Guimarães (MT); Itatiaia (RJ e MG); Serra da Bocaina [SP-171 e BR-101] (RJ e SP) e Pontões Capixabas (ES).

* PARNAs que contam com estradas não pavimentadas em seu interior: Aparados da Serra (RS); Serra da Canastra (MG); Pico da Neblina [BR-210] (AM); Amazônia [BR-230] (AM e PA); Serra do Divisor [BR-364] (AC); Serra da Capivara [BR-020] (PI); Cavernas do Peruaçu [BR-135] (MG) e Chapada Diamantina [BA-142] (BA).

A disputa pela reabertura da Estrada do Colono, no PNI, provavelmente é a mais emblemática desse tipo de conflito no país, considerando a sua repercussão na mídia e os aparatos policiais montados pelo Estado para garantir o seu fechamento por duas vezes, em 2001 e 2003, conforme está detalhado no próximo capítulo. Como demonstra a relação anterior, de parques cortados por rodovias, esta oposição de interesses, envolvendo estradas e áreas protegidas, pode ser encontrada por todo o país, não obstante com desdobramentos diferenciados, conforme o contexto. Há situações em que as estradas são “toleradas”⁸⁸ pelo poder público - até porque existem comunidades residindo no interior de algumas unidades que ficariam isoladas sem o acesso a essas estradas.

A título de exemplificação, temos o Parque Nacional da Serra da Bocaina, criado em 1971, com 110 mil hectares de mata atlântica que corta seis municípios do Rio de Janeiro e São Paulo. Esse parque é transpassado por uma estrada com 9.640 metros contemplada no plano de manejo da unidade de conservação, que previa a sua pavimentação por bloquetes de concreto⁸⁹. Isso significa que a manutenção e o uso de uma estrada passando por um parque nacional podem estar regularizados junto ao seu principal documento de gestão, que é o plano de manejo. No entanto, de uma situação verificada em um dado Parque Nacional não é possível efetuar uma comparação automática, sem mediações que exponham as especificidades,

⁸⁸ Não é demais lembrar que a Estrada do Colono permaneceu aberta durante mais de 30 anos, até o seu fechamento em 1986, apesar da sua condição irregular diante dos instrumentos técnicos e legais que tratavam sobre unidades de conservação.

⁸⁹ WERNECK, Felipe. Parque Serra da Bocaina vira pasto para gado ilegal. *Estadão Online*. 08 fev. 2006. Disponível em : <www.ambientebrasil.com.br/noticias/index.php3?action=ler&id=23061> Acesso em : 10 fev. 2006.

com a de outros parques. Em outras palavras, se a permissão para a existência de uma estrada em uma unidade de proteção integral abre um precedente a ser explorado por aqueles que lutam pela reabertura da Estrada do Colono, não devem ser desconsiderados os diversos fatores e interesses envolvidos, que conferem particularidade à situação e precisam ser levadas em conta.

Para o diretor da ONG ambientalista Sociedade de Pesquisa em Vida Selvagem e Educação Ambiental (SPVS), opositor da reabertura da Estrada do Colono, a manutenção dessa estrada aberta, apesar das decisões judiciais contrárias, abria um grave precedente e incentivava ações semelhantes em outras unidades de conservação, como estava ocorrendo no Piauí⁹⁰. Ou seja, a preocupação de setores ambientalistas estava voltada para a possível adoção, em outras partes do país, de uma estratégia baseada na desobediência civil e na manutenção ilegal de vias que cortem unidades de proteção integral.

Entre os estudiosos da Biologia da Conservação parece ser predominante a oposição à existência de estradas em áreas protegidas de uso indireto, com exceção daquelas estritamente necessárias à administração e fiscalização da reserva, ou previstas no plano de manejo da unidade, conforme o zoneamento permita esse tipo de uso.

Vários argumentos são elencados contra a presença de estradas em unidades de conservação. Entre outros, os mais utilizados são: atropelamento de animais; emissão de gases tóxicos pelos veículos; possível contaminação por espécies invasoras (provenientes de cargas transportadas por caminhões); facilitação de acesso à área aos caçadores e “palmiteiros”. Entretanto, a principal consequência deletéria seria a fragmentação de habitats que as estradas causam. Segundo Primack e Rodrigues:

[...] a fragmentação pode limitar o potencial de uma espécie para dispersão e colonização. Muitas espécies de pássaros, mamíferos e insetos do interior da floresta não atravessarão nem mesmo faixas estreitas de ambiente aberto, por causa do perigo de predação. Como resultado, muitas espécies não recolonizam os fragmentos após a população original ter desaparecido. [...] A fragmentação do habitat pode também

⁹⁰ JOHN, Liana. Ambientalistas apóiam fechamento da Estrada do Colono. **O Estrado de S.Paulo**. 13 jun. 2001.

precipitar a extinção e o declínio da população ao dividir uma população existente em larga escala, em duas ou mais subpopulações, cada uma em uma área restrita. Essas populações menores são mais vulneráveis à depressão endogâmica, à mudança genética, e a outros problemas associados com o tamanho reduzido de população. (PRIMACK e RODRIGUES, 2001, p. 99-100).

Em estudo no qual aponta os problemas decorrentes da abertura da Estrada do Colono no PNI, Ferreira faz a associação entre a estrada e a fragmentação de habitats, procurando demonstrar os efeitos nocivos que o trecho traz à unidade como um todo, não se restringindo à parte afetada pelo leito da estrada:

Como qualquer outra estrada, que estivesse cortando uma massa florestal íntegra, de magnitude daquela do PNI, a estrada do Colono com as dimensões que apresenta, independentemente da sua pavimentação, impôs, imediatamente após a sua abertura, a instalação dos efeitos de borda e constituiu-se em barreira aos movimentos da fauna e à dispersão da vegetação, entre outros prejuízos. [...] Assim, a estrada do Colono facilita, ainda, a disseminação de espécies exóticas, doenças, fogo, poluentes de toda ordem, provoca alterações na relação entre predador e presa, provoca a morte, por atropelamento, de inúmeros indivíduos da fauna local e facilita a entrada e a circulação de pessoas estranhas aos trabalhos do Parque, sejam caçadores, madeireiros, coletores de espécies ornamentais e extratores de palmitos, por exemplo. Mudanças acerca do levantamento do leito da estrada (que ocorreu, mais uma vez, inclusive, durante a realização dos estudos para a revisão do PM [Plano de Manejo] do Parque), sua compactação, instabilidade de trechos mais úmidos e outras características, provocam alterações no escoamento de água superficial e infiltração da água de chuva. (FERREIRA, 2000, p. 537-538).

Outros trabalhos técnicos que subsidiaram o plano de manejo feito em 1999 apontam os efeitos mais localizados, em consequência da existência da estrada. Ao revisarmos esse material, encontramos algumas passagens que tratam especificamente dos impactos da estrada, conforme reproduzido abaixo:

O córrego Quilômetro Oito [localizado no interior do PNI], conforme já considerado, tem como influência antrópica a estrada do Colono, principalmente em períodos chuvosos. Durante os trabalhos de campo foi possível observar a entrada

de águas do escoamento superficial da estrada, carregada de sedimentos, alterando de modo significativo as características de cor e turbidez das águas nesse e em outros córregos que atravessam a estrada.

Comparando-se os valores obtidos da análise de parâmetros físicos, químicos e microbiológicos de amostras de água coletadas a montante e a jusante da estrada é possível constatar as modificações bruscas de qualidade de água que ocorrem a partir da entrada da água do escoamento da estrada.

[...]

A área de avaliação alocada ao redor da estrada do Colono, compreendida no Município de Serranópolis do Iguaçu, mostra grande efeito de borda e, conseqüentemente, de fragmentação de ambientes, em função da divisão que a estrada representa para o Parque, provocando uma mudança radical nas comunidades vegetais da floresta para as margens da estrada.⁹¹

Entidades ambientalistas que integram o Fórum Pró-Conservação da Natureza, que teve um papel ativo no conflito com o objetivo de não permitir a reabertura da Estrada do Colono, encomendaram um estudo sobre possíveis impactos da estrada sobre o PNI, cujo resultado se encontra a seguir:

Não se sabe qual a área necessária para atuar como “filtro” ao núcleo protegido e que, realmente, possui função em termos de proteção da biodiversidade, mas estima-se que seja necessário no mínimo 1 a 2 quilômetros para amortizar o efeito externo. Ou seja, toda área de perímetro mais externo tem a função de proteger a área núcleo do Parque, atuando como um “filtro” ou “esponja” de proteção. [...]

Aplicando-se este princípio, pode-se observar que o impacto de uma estrada de cerca de 18 km no Parque Nacional do Iguaçu acarreta, na realidade, uma perda de área protegida na ordem de 72 km² (7.200 hectares), o que representa cerca de 4% da área do parque. Esta perda de área protegida, por si só, já justifica o impedimento de se estabelecer uma estrada de rodagem dentro de um Parque. Ou seja, não se trata apenas de uma estrada, e sim da perda de quase 5% do PNI. Vale ressaltar que toda a área de uso turístico, freqüentada por cerca de 1 milhão de pessoas por ano, equivale a, aproximadamente, 5% da área total do parque. Ou seja, a estrada acarretará o mesmo grau de impacto de toda área de visitação às cachoeiras⁹².

⁹¹ IBAMA. Encarte 6 – PNI e Zona de Transição. In : **Plano de Manejo do Parque Nacional do Iguaçu**. Brasília : 1999. Disponível em: <www2.ibama.gov.br/unidades/parques/planos_de_manejo/17/html/index.htm>. Acesso em: 14 jan. 2004.

⁹² Fórum Pró Conservação da Natureza. “Reabertura da Estrada do Colono: perigo real e imediato para a biodiversidade”. Curitiba, jan. 1998. O acesso ao conteúdo desse documento deu-se através de sua

Logo após a primeira invasão do parque pelos moradores locais que tentavam reabrir o trecho interditado, em 1997, Rocha⁹³ elaborou um relatório para análise pelo IBAMA, no qual aborda o impacto ambiental da Estrada do Colono para o parque. A seguir transcrevemos algumas passagens do referido relatório:

A Estrada do Colono vem a se constituir nesta barreira que a todo custo temos que evitar. Cortando o Parque exatamente no corredor biológico que liga a bacia do rio Floriano com as demais regiões da unidade e com o conjunto protegido na Argentina, ela vem a impedir ou dificultar a movimentação de espécies entre estas regiões. Os impactos diretos são evidentes e as fotos que acompanham este relatório são elucidativas mas, a longo prazo, os efeitos serão ainda mais sérios, pois são cumulativos, resultando em redução populacional e extinção de várias espécies. Este processo não tem fim, pois as extinções provocam desequilíbrios no sistema que podem levar a outras perdas e à degradação de toda a função ecológica da área.

Toda estrada tem impacto, conforme já explicado anteriormente, e este impacto varia de acordo com uma série de fatores. Assim, não adianta transformar a estrada do Colono em uma via turística, operá-la só durante o dia, ou construir “passagens” para os animais para que seus efeitos nocivos desapareçam. São medidas que podem reduzir alguns impactos mas só beneficiam algumas espécies e muitas vezes se transformam em mais uma fonte de desequilíbrio.

[...]

Outro fator que não permite transigir com questões como a estrada do Colono é o virtual desconhecimento que ainda temos sobre os ecossistemas protegidos no Parque Nacional do Iguaçu. (ROCHA, 1997, p. 15-16, grifos do autor).

O relatório citado foi um dos mais contundentes contra a reabertura da via reivindicada e foi utilizado pelo IBAMA para questionar os vários argumentos defendidos pelos integrantes do movimento pró-reabertura.

Os estudos mencionados, voltados para uma avaliação dos possíveis impactos ambientais decorrentes do uso da estrada, foram amplamente utilizados por organizações ambientalistas e pelo próprio IBAMA, para marcar posição contrária à reabertura e reforçar seus argumentos

reprodução no Anexo 26 – Relatório sobre a Estrada do Colono, que consta no Plano de Manejo do PNI – 1999. IBAMA.

⁹³ Engenheiro agrônomo ligado à Diretoria de Ecossistema do IBAMA.

divulgados pela imprensa ou internet, assim como também foram considerados na disputa judicial que envolve a problemática.

No próximo subcapítulo passamos a fornecer uma análise mais focalizada no PNI, apresentando a sua configuração geral, assim como os principais problemas ambientais constatados nas suas imediações e que acabam por afetar a unidade de conservação.

2.6. Caracterização Geral do Parque Nacional do Iguaçu e das Condições Ambientais de seu Entorno

A ocupação do interior paranaense foi marcada pelo intenso desmatamento, mais expressivo a partir dos anos de 1940, quando companhias colonizadoras, projetos desenvolvidos pelo Estado e levas de migrantes, motivados pelo contexto político e econômico vigente no país, exerceram forte interferência na paisagem, em que predominavam as florestas, incorporando obras de engenharia, núcleos urbanos e expandido a produção agrícola até as barrancas do Rio Paraná.

Segundo dados organizados por Campos e Costa Filho (2001, p.15), quanto à retirada da cobertura florestal no Paraná, o Estado contava com 58,65% de sua superfície ainda recoberta por florestas, em 1937, porcentagem reduzida para 8,93% em levantamento recente, feito no ano de 1995.

Mais do que a expressiva supressão da floresta primitiva ocorrida no Paraná, ressalta-se o fato de que os ecossistemas naturais remanescentes estão distribuídos de maneira relativamente fragmentada. Nesse sentido, a consulta a uma imagem de satélite dessa parte do Estado (Figura 2), permite distinguir nitidamente os contornos do PNI, formado por uma mancha verde (a área com cor verde-escura na imagem representa a existência da vegetação original e corresponde aos limites do parque) que se destaca de todo o seu entorno, no lado brasileiro, já tomado por uma agricultura intensiva que se estende até a divisa do parque.

FIGURA 2 – Imagem de satélite que permite a visualização dos Parques Nacionais do Iguazu e del Iguazú.



Fonte: Disponível em: <www.midiaindependente.org/en/blue/2003/10/265223.shtml> Acesso em: 26 abr. 2004.

Como é possível perceber pela imagem exposta, o território argentino, em sua porção limítrofe ao Brasil, apresenta uma condição mais representativa de conservação de suas florestas, quando comparado com o Oeste-Sudoeste paranaense. Parte dessa área de florestas, localizada na Província de Misiones⁹⁴, está protegida sob os limites do Parque Nacional del Iguazú, que tem como delimitação ao norte o curso inferior do Rio Iguazu. O referido parque argentino conta com 67.620 hectares e forma uma única unidade paisagística com o parque brasileiro.

Ao contrário do parque brasileiro, o Parque Nacional del Iguazú encontra-se inserido em uma porção do território argentino ainda com alto

⁹⁴ A Província de Misiones localiza-se no extremo nordeste do território argentino, tendo como capital a cidade de Posadas. Contando com uma superfície de 29.801 km², antes da Guerra da Tríplice Aliança pertencia ao Paraguai. É uma província periférica, longe dos centros industriais e agropecuários da Argentina. Na década de 1970, Misiones tornou-se conhecida como a “Amazônia” argentina, devido à distância dos principais centros econômicos e pela grande reserva florestal que possuía, a maior do país. (MENDONÇA, 2000, p. 4).

índice de preservação das condições naturais. Apesar de esse parque contar com uma área total que corresponde a pouco mais de um terço do parque brasileiro, além do parque argentino, o Norte de Misiones conta com outras reservas de proteção ambiental. Entre essas, mencionamos as que se localizam no entorno do Parque Nacional del Iguazú, como o Parque Provincial do Uruguai e o Refúgio Provincial da Vida Silvestre Caã Porá.

É recente a intensificação do processo de ocupação do extremo norte da Província de Misiones, em curso desde a década de 1980. De acordo com Ricobom (2001, p. 136), a Província de Misiones ainda possui a maior amostra da Floresta Semidecidual, em condições de ser preservada, apesar do estímulo à ocupação e colonização da região ao redor do Parque Nacional del Iguazú, causando grande desmatamento, motivado por razões militares e estratégicas desde a década de 1980. Quanto à importância desses dois parques, temos ainda a avaliação de outro autor:

Como individualmente tanto o parque nacional argentino quanto o brasileiro têm área insuficiente para garantir a sua viabilidade a longo prazo e reduzir ao máximo a taxa de extinção de espécies, ambos se beneficiam da sua contigüidade e da existência de maciços florestais que ampliam a área efetivamente protegida além de seus limites e permitem a manutenção de corredores migratórios entre as duas unidades. [...] A colonização da região de Andrezitto na Argentina e a reabertura da estrada do Colono podem comprometer toda a estratégia que está sendo trabalhada por Brasil e Argentina em conjunto para viabilizar a manutenção de um amplo corredor ecológico protegido na área da Selva Paranaense e que, em tese, uniria o Parque Nacional do Iguazú, ao norte, até o Parque Estadual do Turvo, no oeste do Rio Grande do Sul, atravessando toda a extensão florestada de Misiones. Este projeto arrojado e de difícil consecução já atingiu algumas conquistas muito significativas, com a criação de um Parque Provincial [Parque Provincial do Uruguai] vizinho ao Parque Nacional del Iguazú que dobra a área protegida do outro lado da fronteira. (ROCHA, 1997, p. 15).

Retomando a apresentação do parque brasileiro, pelo seu tamanho representativo (para os padrões de parques do Sul e Sudeste do país), com 185.262 hectares, e pela composição dos seus elementos naturais, o PNI ocupa uma posição de relevo no conjunto de áreas preservadas da Mata Atlântica. Nas palavras de Bigarella (1986, p. 72): “O Parque Nacional do

Iguaçu constitui atualmente a única e mais extensa amostra da outrora exuberante floresta do vale do Rio Paraná e de seus afluentes, preservada no país.”

São três as formações florestais encontradas no PNI, que se diferenciam conforme as características de altitude e solos, estando inseridas na área de clima subtropical úmido. A parte sul do parque é mais baixa, com altitudes de 200 metros no Rio Iguaçu, sendo essa área coberta por Floresta Estacional Semidecídua, que cobre a maior parte da unidade, cujas árvores perdem folhas no inverno. Ao norte, onde as altitudes alcançam mais de 600 m, temos a Floresta Ombrófila Mista, com araucária, ocupando uma área menor do parque ao longo dos vales dos rios. Acompanhando os rios que cortam o parque, formam-se ainda florestas mais baixas, com 8 a 15 metros de altura, onde a riqueza de espécies é menor e as árvores são adaptadas a enchentes periódicas, suportando bem a condição de muita umidade. Esse tipo de vegetação de áreas úmidas, com a predominância de capins, arbustos e árvores baixas, é chamada de Formações Pioneiras de Influência Fluvial⁹⁵.

Este parque abriga grande diversidade de espécies animais, muitas delas vulneráveis ou ameaçadas de extinção. É refúgio da última população viável de onças-pintadas do Sul do país. Foram registradas nessa área aproximadamente 400 espécies de aves e 50 espécies de mamíferos. Há 257 espécies de borboletas registradas, 12 de anfíbios, 41 de serpentes e 8 de lagartos. (IBAMA, 2004, p. 100). As informações apresentadas referem-se à fauna contemplada em levantamentos feitos no parque, os quais ainda são incompletos, o que significa que há a possibilidade de a diversidade da fauna encontrada na área ser bem maior.

Quanto à hidrografia, o PNI está situado na bacia hidrográfica do Rio Iguaçu e possui extensa rede de drenagem, constituída por afluentes da margem direita do referido rio, cujas cabeceiras estão à montante da unidade de conservação. Portanto, os rios percorrem trechos de uso do solo distintos, sendo afetados no primeiro trecho por atividades socioeconômicas, como agricultura e esgoto das cidades. Como exceção, temos o Rio Floriano, com

⁹⁵ IBAMA. Encarte 6 – PNI e Zona de Transição. In : **Plano de Manejo do Parque Nacional do Iguaçu**. Brasília : 1999. Disponível em: <www2.ibama.gov.br/unidades/parques/planos_de_manejo/17/html/index.htm>. Acesso em: 14 jan. 2004.

bacia hidrográfica de 713 km² localizada, quase que em sua integralidade, dentro dos limites do parque. É o único rio do parque que não é diretamente impactado pelo desmatamento, erosão, atividade agrícola ou esgoto doméstico e industrial proveniente das cidades. Essa condição o distingue como referência de monitoramento do ecossistema regional. Já o Rio Iguaçu margeia o parque em toda a sua divisa ao sul. Esse rio e os seus afluentes vêm sendo afetados pelas atividades humanas na área do entorno do parque, como, por exemplo, a substituição da vegetação natural por terras cultivadas e a urbanização crescente, dois fatores com grande influência sobre as bacias de drenagem que percorrem o parque. Também a construção de sucessivas Usinas Hidrelétricas (UHE), barrando o Rio Iguaçu em vários trechos, inclusive bem próximo do PNI, como no caso da UHE de Salto Caxias, resultam em interferências na oscilação do nível das águas desse rio⁹⁶.

O processo de regularização fundiária de maneira completa de uma unidade de conservação, geralmente, enfrenta alguns percalços e se dá a longo prazo. No caso do PNI, a situação não foi diferente da maioria das áreas protegidas que se enquadram na afirmação anterior.

Conforme já mencionamos no primeiro capítulo, a ampliação da área destinada ao PNI ocorreu através de decretos federais expedidos em 1944. No entanto, o Estado não providenciou a indenização prevista aos proprietários atingidos por tal medida. Como consequência, os mesmos efetuaram a venda parcelada das terras que resultaram em pequenos núcleos de povoamento no interior do PNI, estabelecendo-se usos conflitantes com os objetivos dessa modalidade de unidade de conservação, considerada como de uso indireto, com todas as implicações previstas para esse tipo de unidade, como já apresentamos nos subcapítulos anteriores.

Somente em 1967 o governo brasileiro deu início aos trabalhos de regularização fundiária na área abrangida pelo parque. Nesse momento de levantamento e regularização, chegou a ser cogitada a proposta de excluir dos domínios do PNI as terras ocupadas pelos agricultores. Tal medida resultaria em seccionar o parque e eliminar de sua área uma faixa de cerca de 20 km, mas essa proposta não foi aceita. (IBDF, 1981, p. 11).

⁹⁶ Ibid.

O levantamento fundiário e avaliação das benfeitorias foram finalizados em 1972, constatando-se a existência de 457 famílias residindo no PNI. Dessas famílias, 158 possuíam títulos de propriedade fornecidos pelo governo do Estado do Paraná. As demais famílias eram compostas por ocupantes sem título, arrendatários, parceiros e empregados rurais. A área ocupada por essas propriedades somava 12.000 hectares, dos quais 4.000 hectares estavam sendo utilizados para cultivo. Deu-se início à regularização da situação fundiária do parque e, em 1978, o processo de desapropriação permitiu a retirada dos agricultores. (IBDF, 1981, p. 11).

Para viabilizar a transferência das famílias fixadas nas terras sob delimitação do parque, o governo federal emitiu um decreto, em 1971, que declarou de interesse social, para fins de desapropriação, uma área de 4.500 hectares, localizada no município de São Miguel do Iguaçu, para onde foi transferida parte das famílias mencionadas, dentro do chamado Projeto Integrado de Colonização Ocoy, pelo INCRA. Ainda ficou pendente a situação das fazendas “Maggi” e “Salinet”, localizadas no interior do parque. Por serem classificadas como “empresas rurais”, não puderam ser expropriadas por interesse social, sendo expropriáveis através do instrumento legal de utilidade pública⁹⁷. Em 1980, um decreto federal declarou de utilidade pública as áreas das empresas rurais existentes no parque e permitiu a sua desapropriação. Ao final do processo de regularização, não permaneceu nenhuma propriedade privada no interior da unidade de conservação.

As áreas anteriormente cultivadas no interior do parque foram deixadas sem intervenção, para que houvesse a regeneração natural da floresta sobre elas. Atualmente não há remanescentes de construções das antigas propriedades, sendo que as áreas anteriormente ocupadas estão parcialmente recuperadas pela vegetação, existindo apenas alguns vestígios de pastagens. (IBAMA, 1994, p. 27).

De acordo com informações contidas no plano de manejo mais recente, o PNI tem a sua situação fundiária praticamente regularizada,

⁹⁷ IBDF. **Ofício nº 358/75-P**. Ofício sobre a ocupação do Parque pelas colônias São José e Santo Alberto, e problemas peculiares. Brasília (DF), 25 abr. 1975. Ofício destinado ao Ministério da Agricultura. Ainda conforme o teor do ofício supracitado, a capacidade de assentamento do Projeto Ocoy era prevista em 301 famílias, o que deixava sem solução a situação de 148 famílias. Salientava, no entanto, que nem todos os moradores do parque desejavam fazer parte do projeto de colonização, mesmo porque havia aqueles que se dedicavam a atividades estranhas (sic) à agricultura.

permanecendo somente pendências pontuais, como é o caso de algumas pequenas ilhas (desabitadas) localizadas no Rio Iguaçu, no trecho compreendido pelo parque. Outra pendência, de viés apenas formal, refere-se à situação dominial do PNI, que ainda não havia sido efetivada pelo INCRA. Ou seja, esse órgão não havia emitido o termo de cessão para que a área do parque fosse transferida em definitivo para o patrimônio do IBAMA⁹⁸.

O fato de o PNI possuir sua delimitação regularizada, estar com a situação fundiária resolvida, não contar com moradores em seu interior, ser visitado por centenas de milhares de turistas e possuir o título de Patrimônio Natural da Humanidade, propicia uma condição favorável aos objetivos legais e de manejo previstos para essa unidade de conservação. Tanto assim que este parque torna-se uma espécie de modelo de unidade de conservação bem-sucedida, sob esses aspectos, frequentemente indicada por ambientalistas e funcionários dos órgãos públicos ambientais⁹⁹.

É importante que essa dimensão de “modelo” adquirida pelo PNI não seja menosprezada, pois acreditamos que isso tenha interferido de maneira direta na maior resistência à proposta de reabertura da Estrada do Colono, assim como essa condição permite maior visibilidade e interesse em acompanhar possíveis medidas que resultem em algum tipo de impacto no parque. A própria decisão judicial, mesmo em forma de liminar, que resultou no fechamento da Estrada do Colono, em 1986, é considerada uma vitória da causa ambientalista no país e poderia ser somada às condições que conferem a condição de modelo para o parque.

Quando levantamos a situação do conjunto das unidades de conservação do país, percebemos que o PNI realmente se apresenta em uma situação mais vantajosa. No caso da regularização fundiária, por exemplo, esse é um grave problema que acompanha a criação das unidades de conservação pelo país, e, não raro, permanece sem solução por décadas. De acordo com Pádua, ao fazer uma avaliação desse problema no Brasil no final dos anos de

⁹⁸ IBAMA. Encarte 1 – Visão Geral. In : **Plano de Manejo do Parque Nacional do Iguaçu**. Brasília : 1999.

⁹⁹ O título do artigo publicado no site da AmbienteBrasil é auto-explicativo quanto a essa afirmação: **Parque Nacional do Iguaçu/PR é o melhor exemplo de área protegida no país**. AmbienteBrasil, 19 out. 2004. Disponível em: <www.ambientebrasil.com.br> Acesso em: 22 nov. 2004. Quanto à regularização da estrutura fundiária, Milano (2000, p. 20) elenca o PNI, juntamente com os Parques Nacionais de Brasília (DF) e das Emas (GO), como exemplos bem sucedidos dentro da conjuntura nacional.

1990: “Estima-se que cerca de 57% da somatória total de unidades de conservação, a nível federal, carecem de regularização fundiária e que para isso seriam necessários recursos da ordem de 1,8 bilhões de dólares [...]”.(PÁDUA, 1997, p. 225)

Com a promulgação da Lei 9.985/2000, que institui o SNUC, foram dadas contribuições importantes para avançar nessa questão. Conforme essa lei, em seu artigo 36, grandes obras que causem danos ambientais devem destinar 0,5% dos custos totais previstos para a implantação do empreendimento, exclusivamente para apoiar a criação e manutenção de unidades de conservação do grupo de proteção integral. Posteriormente, foi publicada a Regulamentação (Decreto nº 4.340, de 2002) da lei antes citada. Por essa regulamentação, em seu artigo 33, a aplicação dos recursos de compensação ambiental deve se destinar prioritariamente para a regularização fundiária e demarcação das terras das unidades de conservação.

Dados divulgados no ano de 2005 permitem conhecer o montante da arrecadação de recursos oriundos da compensação ambiental, que chegou a R\$ 235,7 milhões, cobrados no licenciamento de hidrelétricas, rodovias, gasodutos e ferrovias, entre outras obras de significativo impacto sobre a natureza. Desse total de recursos, R\$ 16,2 milhões foram efetivamente investidos na criação e melhoramento das unidades de conservação e R\$ 109,8 milhões tinham cronograma de execução ainda para 2005 e para os próximos anos. Estava previsto ainda que o maior volume de recursos seria destinado para a regularização fundiária (70,7%) e o restante seria aplicado na elaboração de planos de manejo (6,3%), implementação de unidades já criadas (22,8%) e estudos de criação de novas unidades (0,2%)¹⁰⁰.

Quanto ao zoneamento¹⁰¹ previsto para o PNI pelo seu plano de manejo, temos a subdivisão da área em diferentes zonas administrativas, de

¹⁰⁰ IBAMA. **Cobrança de compensação ambiental beneficia 130 parques e reservas federais, estaduais e municipais**. Brasília, 7 jul. 2005. Disponível em: <www.ibama.gov.br>. Acesso em: 26 set. 2005.

¹⁰¹ Uma definição para Zoneamento, que atenda aos objetivos de um documento como o Plano de Manejo, é o seguinte: “Zoneamento é a compartimentação de uma região em porções territoriais, obtida pela avaliação dos atributos mais relevantes e de suas dinâmicas. [...] Para cada zona é atribuído um conjunto de normas específicas, dirigidas para o desenvolvimento de atividades e para a conservação do meio. Estas normas definem políticas de orientação, consolidação e revisão de alternativas existentes ou formulação de novas alternativas de ação. Isso significa que o zoneamento deve definir as atividades que podem ser desenvolvidas em cada compartimento e, assim, orientar a

acordo com os objetivos a serem atingidos para cada uma, como pode ser acompanhado pelo Mapa 4.

Entre as zonas indicadas no Plano do PNI, consta a **Zona Intangível**, que não tolera quaisquer alterações humanas, representando a área de maior rigor de preservação e compreende cerca de 60% da área do parque. Constam também a **Zona Primitiva**, que possui características de zona de transição entre as Zonas Intangível e de Uso Extensivo; a **Zona de Uso Extensivo**, constituída em sua maior parte por áreas naturais, podendo apresentar alguma alteração humana assim como acesso para fins educativos e recreativos; a **Zona Histórico-cultural**, a **Zona de Uso Especial** e a **Zona de Recuperação**. Quanto a essa última, é aquela que contém áreas consideravelmente alteradas pelo homem, constituindo-se em uma zona provisória que, uma vez restaurada, será incorporada novamente a uma das zonas permanentes¹⁰².

Entre as áreas do PNI enquadradas nessa Zona de Recuperação, temos um trecho ao longo da Estrada do Colono, por uma faixa de 2 km para cada lado da estrada. Os próprios elaboradores do plano de manejo fazem questão de ressaltar que, na primeira edição do Plano de Manejo do PNI, feito em 1981, a Estrada do Colono era classificada como sendo Zona de Uso Especial, indicada para áreas necessárias à administração, manutenção e serviços do parque, logo, a estrada deveria ser mantida e utilizada, exclusivamente, para atividades de fiscalização e pesquisa, cortando dois trechos de Zona Intangível. Entretanto, o novo plano determina a sua reclassificação para Zona de Recuperação, o que significa conferir maior grau de proteção, uma vez que permite somente atividades científicas e de recuperação. Como informa uma passagem do plano de manejo: “À luz dos novos conhecimentos ficou claro que tal Estrada [do Colono] não se faz mais necessária ao Parque, principalmente em função das conseqüências que traz¹⁰³.”

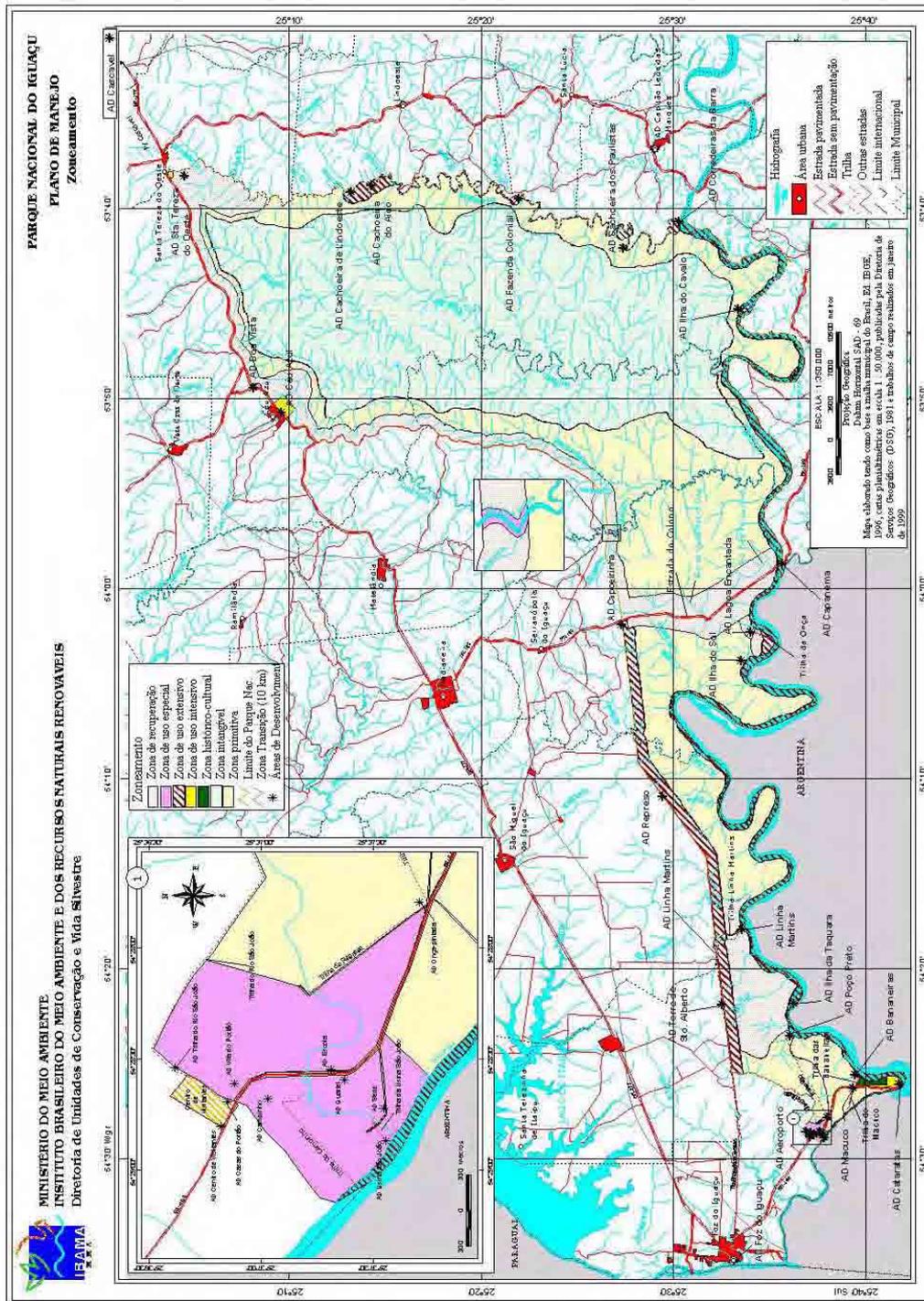
forma de uso, eliminando conflitos entre tipos incompatíveis de atividades. (SANTOS, 2004, p. 132-133).

¹⁰² IBAMA. Encarte 7 – Planejamento da Unidade. In : **Plano de Manejo do Parque Nacional do Iguaçu**. Brasília : 1999. Disponível em: <www2.ibama.gov.br/unidades/parques/planos_de_manejo/17/html/index.htm>. Acesso em: 14 jan. 2004.

¹⁰³ Ibid.

Mapa 4 – Parque Nacional do Iguaçu – PLANO DE MANEJO: Zoneamento

MAPA 4 - Zoneamento do Parque Nacional do Iguaçu - 1999



A citação apresentada anteriormente parece indicar, de forma subliminar ao texto, que as “conseqüências” aludidas não se limitam, apesar de contemplarem, aos impactos ambientais que a estrada causa ao seu entorno, mas referem-se também à possibilidade de reforçar a reivindicação pela reabertura definitiva da estrada.

É evidente que a manutenção dessa via, mesmo que apenas para atividades de fiscalização e pesquisa, como previsto no Plano de 1981, facilitaria uma futura retomada de seu uso para o tráfego de passageiros e mercadorias. Já na condição atual, pela qual a estrada se encontra completamente desativada¹⁰⁴, a falta de manutenção faz com que seja tomada pela vegetação, dificultando, o que não significa que impossibilite, a sua trafegabilidade em uma possível ação de invasão e tentativa forçada de reabertura do trecho, como já ocorreu antes.

A porção do PNI que é mais conhecida e visitada pelos turistas é classificada como **Zona de Uso Intensivo**, que tem como objetivo manejar a recreação intensiva. Ela se constitui em uma faixa que abrange o Centro de Visitantes, na entrada do parque, segue pela BR-469 (via asfaltada de 11,5 km que dá acesso, por dentro do parque, às Cataratas), contempla a área da sede do parque, a trilha do Macuco e toda a área de visitação das Cataratas, incluindo o Hotel das Cataratas e o Porto Canoas. Todos esses locais indicados encontram-se na porção da unidade de conservação contida no Município de Foz do Iguaçu.

Por estarmos abordando a Zona de Uso Intensivo, julgamos conveniente apresentar a informação sobre a tentativa de instituir, através de lei federal em trâmite no Congresso Nacional, uma Zona de Uso Intensivo ao longo da Estrada do Colono, permitindo seu uso nas condições oferecidas para a BR-469. Por iniciativa do deputado federal Irineu Colombo (PT-PR), em 2003, foi elaborado o projeto de lei que possuía a seguinte redação, em seu artigo 2º:

A faixa que abrange o trecho da antiga BR-163, hoje PR-495, denominada Caminho do Colono, e as áreas marginais a essa

¹⁰⁴ A Estrada do Colono foi fechada pela Polícia Federal, em cumprimento de ordem judicial, em junho de 2001. Esse episódio relacionado à problemática em foco na nossa pesquisa será detalhado no próximo capítulo.

estrada até a distância de quarenta metros de cada lado do eixo da via, inserida no Parque Nacional do Iguaçu passa a constituir Zona de Uso Intensivo¹⁰⁵.

O projeto do deputado federal Colombo¹⁰⁶ teve parecer contrário pela relatora, deputada federal Ann Pontes (PMDB-PA), que considerou os prejuízos ao meio ambiente causados por uma possível utilização da estrada maiores que os benefícios para a população local. Ao final de um criterioso relato, a deputada expõe da seguinte forma sua posição pela rejeição do projeto de lei:

Desta forma, o princípio da precaução e a falta de dados mais concretos de danos à economia regional recomendam que a Estrada do Colono e sua faixa marginal permaneçam como Zona de Recuperação, conforme o atual Plano de Manejo, ou seja, que não sejam transformadas em Zona de Uso Intensivo, como prevê o projeto de lei. Na verdade, após a última invasão [do PNI, com a intenção de reabrir a Estrada do Colono, a qual detalharemos no próximo capítulo], em outubro de 2003, que resultou em danos aos recursos naturais do Parque, os cuidados ambientais devem ser mesmo redobrados.¹⁰⁷

A estrada de acesso às Cataratas (BR-469), incluída na Zona de Uso Intensivo do parque, serviu de argumento aos integrantes do movimento pró-reabertura da Estrada do Colono para procurar legitimar o uso também dessa via pelo parque. O plano de manejo aborda o uso conflitante da BR-469 e os seus problemas resultantes, na forma como estava aberta, até o final dos anos de 1990:

Com relação aos impactos nas vias de circulação do PNI, o que se observa é um alto volume de tráfego na BR-469 e alta velocidade dos veículos, que não respeitam a sinalização,

¹⁰⁵ CONGRESSO Nacional do Brasil. **Projeto de Lei Nº 2.346**. Autor: Deputado federal Irineu Colombo. Institui Zona de Uso Intensivo no Parque Nacional do Iguaçu. Brasília, 21 out. 2003. Esse mesmo deputado encaminhou outro Projeto de Lei, no ano de 2004, pelo qual era determinado que um terço de toda a receita do PNI seria investida em projetos ambientais nos municípios vizinhos ao parque. Este projeto foi rejeitado pela Comissão de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável da Câmara dos Deputados.

¹⁰⁶ Na verdade, esse projeto de lei representou uma segunda tentativa da mesma estratégia (apesar de algumas diferenças na proposta) já adotada no Congresso Nacional, no mandato anterior, pelo deputado federal Werner Wanderer (PFL-PR), que não se re-elegeu para o mandato de 2002-2006 e teve seu projeto arquivado.

¹⁰⁷ CONGRESSO Nacional do Brasil. **Relatório do Projeto de Lei Nº 2.346, de 2003**. Relatora: Deputada federal Ann Pontes. Comissão da Amazônia, integração nacional e de desenvolvimento regional. Brasília, 2004.

provocando atropelamento da fauna de vertebrados e invertebrados (no último caso, grandes quantidades de borboletas). [...] Outro problema da BR-469 e suas áreas de estacionamento [localizados no interior do Parque] é o excessivo número de ônibus de turismo que, à espera dos passageiros nas áreas das Cataratas, permanecem ocupando a quase totalidade dos estacionamentos e, mais grave, com os motores em pleno funcionamento, para manter o ar condicionado ligado.¹⁰⁸

O trecho da BR-469 no interior do parque estava aberto não só para os ônibus de turismo, mas também para os carros de passeio, vans e táxis que levavam os turistas até as Cataratas. Essa situação foi alterada, atendendo às sugestões do plano de manejo, para que fosse implantado um serviço de transporte coletivo pelo próprio PNI.

Desde o início de 2001, o parque passou por profundas mudanças, com a terceirização de serviços ligados à sua estrutura turística, com seis concessionárias atuando no setor de uso público. A empresa Cataratas do Iguaçu S.A. é a responsável pelos ônibus que transportam os visitantes no interior do parque e, também, pela administração do Restaurante Porto Canoas, indicado como padrão de cozinha internacional. O Macuco Safári faz os passeios de barcos e o *rafting*. O Macuco Ecoaventura opera as trilhas para bicicletas e passeios de barco que sobem o Rio Iguaçu. O Cânion Iguaçu realiza as atividades de *rapel*, *rafting* e arvorismo, entre outras. A Helisul faz passeios de helicópteros e o Hotel Tropical das Cataratas Eco Resort cuida da parte de hospedagem¹⁰⁹.

O processo de terceirização dos serviços turísticos do PNI foi motivado pelo fato de esse parque ser o mais visitado em todo o país, conseqüentemente, conta com a maior arrecadação resultante da cobrança pela entrada. Ao menos é o que se deduz, já que foi a primeira unidade de conservação federal a passar por esse processo.

Segundo informações de um ex-chefe do PNI, ao abordar o problema da insuficiência de recursos financeiros para as unidades de

¹⁰⁸ IBAMA. Encarte 7 – Planejamento da Unidade. In : **Plano de Manejo do Parque Nacional do Iguaçu**. Brasília : 1999. Disponível em: <www2.ibama.gov.br/unidades/parques/planos_de_manejo/17/html/index.htm>. Acesso em: 14 jan. 2004.

¹⁰⁹ Informações consultadas junto ao site oficial da U.H. de Itaipu. Disponível em: <www.itaipu.gov.br>. Acesso em: 20 nov. 2005.

conservação, no ano de 2000 (logo, antes de ocorrer a terceirização) o referido parque recebeu mais de 800.000 visitantes, o que permitiu a arrecadação de R\$ 4.500.000,00. O problema é que esse montante vai para o Tesouro, e ao PNI foi repassado, naquele ano, pouco mais de R\$ 1.400.000,00. (GONCHOROSKY, 2001, p. 58).

Na entrada do parque foi construído o centro de visitantes, onde está localizado o estacionamento. Os ônibus e outros veículos ficam nesse espaço, do lado externo ao parque, e os turistas dirigem-se aos ônibus (estilo *double deck*, com capacidade para 72 passageiros cada) da empresa Cataratas, equipados para reduzir a emissão de ruídos e poluentes, que circulam pela BR-469 e deixa os seus passageiros nos pontos desejados¹¹⁰. Como resultado, houve a diminuição da circulação de automóveis pelo interior do parque, no trecho de acesso às Cataratas, permanecendo o trânsito de veículos ligados à administração do parque e daqueles que transportam os hóspedes do Hotel das Cataratas.

Atendendo à determinação do plano de manejo, a interdição da circulação interna no parque, da maior parte dos automóveis e ônibus que levam os turistas até as Cataratas resultou na diminuição do impacto ambiental - atropelamentos de animais, emissão de gases poluentes, barulho - nessa porção da unidade de conservação. Essa mudança serviu também como contra-argumento ao movimento que reivindica a reabertura da Estrada do Colono e que, reiteradamente, apontava o uso permitido da BR-469 como uma contradição do posicionamento da administração do parque e do IBAMA, contrários à reabertura da Estrada do Colono.

Ainda, sobre a estrada de acesso às Cataratas, o plano de manejo manifesta o seguinte posicionamento¹¹¹, procurando claramente demarcar a situação distinta dessa em relação à Estrada do Colono: “A BR-469 no entanto não se torna incompatível com a UC uma vez que é o único acesso às Cataratas do Iguaçu, objeto primordial de interesse à visitação do parque, sendo esta um dos objetivos primários da Unidade”¹¹². Mais a frente, no

¹¹⁰ Ibid.

¹¹¹ Lembrando que naquele momento de elaboração do documento, evidentemente, o uso da BR-469 não havia passado pelas readequações propostas pelo próprio plano.

¹¹² IBAMA. Encarte 6 – PNI e Zona de Transição. In : **Plano de Manejo do Parque Nacional do Iguaçu**. Brasília : 1999. Disponível em:

mesmo documento, os elaboradores do plano expressam claramente a contrariedade em relação à reabertura da estrada reivindicada por segmentos da população local:

Diferentemente da estrada das Cataratas [BR-469], a estrada do Colono não se presta a nenhum objetivo e/ou serviço do PNI. Serve apenas como passagem para pessoas e cargas, não acrescentando nada aos trabalhos que a UC realiza. Portanto, o PNI pode perfeitamente prescindir de tal via¹¹³.

A posição contrária à reabertura da Estrada do Colono é exposta em diversas oportunidades, ao longo de todo o plano de manejo, que é organizado em diversos volumes (na forma de encartes e anexos), feito por equipe multidisciplinar e considerado modelo para a elaboração de outros documentos desse tipo no país. Tanta preocupação e investimento nesse plano parecem refletir a necessidade de um trabalho criterioso diante da pressão e polêmica que a questão da Estrada do Colono representava no momento de sua elaboração¹¹⁴.

Traçar uma caracterização geral do PNI exige também abordar as condições ambientais de seu entorno, no caso, a situação da Zona de Amortecimento¹¹⁵ do PNI, ou, melhor seria dizer, a sua inexistência em termos de ações concretas que permitiriam caracterizar a área do entorno do parque como sendo uma Zona de Amortecimento, até o presente momento.

A tentativa de regular as atividades econômicas que se processam no entorno de uma unidade de conservação obteve avanço, do ponto de vista legal, com a edição da Resolução 013, de 6 de dezembro de 1990, pelo Conselho Nacional de Meio Ambiente (CONAMA), que estabeleceu

<www2.ibama.gov.br/unidades/parques/planos_de_manejo/17/html/index.htm>. Acesso em: 14 jan. 2004.

¹¹³ Ibid.

¹¹⁴ A Estrada do Colono, fechada em 1986, foi reaberta em 1997 após a mobilização da população local para esse fim. Mesmo sem amparo legal, a via continuou aberta e os integrantes do movimento pró-reabertura só aceitavam desocupar o parque se fosse elaborado o plano de manejo (que começou a ser feito a partir dessa conjuntura conflituosa), no qual pretendiam influir para permitir o funcionamento legal da Estrada. Mais detalhes sobre esse assunto serão fornecidos no próximo capítulo.

¹¹⁵ O termo Zona de Amortecimento refere-se à área de entorno da unidade de conservação, devidamente delimitada. Também encontramos o uso das expressões Zona Tampão; *Buffer Zone* e Zona de Transição (sendo essa última utilizada no plano de manejo do PNI) para designar essa área. Optamos pelo termo Zona de Amortecimento em razão de ser o utilizado pela Lei nº 9.985, de 18 de julho de 2000 (Lei do SNUC), que apresenta a seguinte definição, em seu artigo 2º, inciso XVIII: “zona de amortecimento: o entorno de uma unidade de conservação, onde as atividades humanas estão sujeitas a normas e restrições específicas, com o propósito de minimizar os impactos negativos sobre a unidade;”

o limite legal da Zona de Amortecimento, como se apresenta na redação a seguir, em seu artigo 2º: “Nas áreas circundantes das Unidades de Conservação, num raio de dez quilômetros, qualquer atividade que possa afetar a biota, deverá ser obrigatoriamente licenciada pelo órgão ambiental competente¹¹⁶.” A resolução ainda prevê que a definição das atividades que possam afetar a biota da área preservada fica a cargo da administração da unidade de conservação, bem como o licenciamento das atividades só seria concedido mediante autorização pela referida administração.

Quanto à definição legal de reservar uma área de 10 km ao longo da unidade de conservação para compor a Zona de Amortecimento, Orlando (1997, p. 768) faz a seguinte ressalva:

A questão do raio de alcance de 10 km para a extensão da zona tampão é discutível, esse tamanho pode ser o ideal ou não a depender da situação particular de cada unidade de conservação e das condições de uso dos setores intermediários da reserva. O certo é que nestas condições, a zona tampão será sempre proporcional ao tamanho e formato da zona núcleo. De qualquer sorte é preciso se estabelecer até onde vai o alcance das limitações de uso do solo no entorno.

A preocupação expressa pela autora parece ter sido compartilhada pelos formuladores da lei do SNUC, pois uma década após à resolução do CONAMA, a Lei nº 9.985 (que cria o SNUC), tratou dessa matéria, em seu artigo 25, declarando que as unidades de conservação, com exceção das Áreas de Proteção Ambiental e das Reservas Particulares do Patrimônio Natural, deveriam possuir uma zona de amortecimento. Ainda conforme o artigo 25, as normas específicas de uso e ocupação dos recursos seriam estabelecidas pelo órgão responsável pela administração da unidade, sendo essas normas e os limites dessa zona definidos no ato de criação da unidade ou posteriormente.

Reiterando o que afirmamos há pouco, a área próxima ao PNI, classificada como Zona de Amortecimento, não possuía especificidades quanto ao uso do solo que a diferenciasse das áreas localizadas para além de suas delimitações. Era essa a situação que vigorava até o momento de elaboração

¹¹⁶ CONAMA – Conselho Nacional do Meio Ambiente. **Resolução nº 013**, de 6 dez. 1990. Disponível em: <www.mma.gov.br/port/conama/res/res90/res1390.html> Acesso em: 12 dez. 2005.

do plano de manejo de 1999, o qual fornece as informações sobre as condições ambientais no entorno do parque, expostas a seguir.

A Zona de Transição (ou, conforme a Lei do SNUC, Zona de Amortecimento) do PNI abrange 10 km de raio a partir dos limites legais circundantes do parque, tendo uma superfície calculada em 2.565 km², estando envolvidos treze municípios¹¹⁷ do Oeste e um do Sudoeste do Paraná.

Ao procedermos a uma análise comparativa entre as condições encontradas no entorno do PNI¹¹⁸, entre 1970 e 2000, identificamos uma ocupação intensa ao longo dessas três décadas, com a população total ampliando-se de 183.103 para 422.419 habitantes, um crescimento de 130,7% na área abrangida por esses municípios, que passaram de oito para doze municípios instalados nesse período. Trata-se de um crescimento representativo, cuja dimensão fica mais visível quando comparamos com a média de crescimento no Paraná, no mesmo período, que foi de 38,02%. É necessário ressaltar, porém, que esse crescimento se deu de maneira concentrada em Foz do Iguaçu, que torna os números superdimensionados pela sua participação no conjunto. Ao desconsiderarmos os dados desse município, há uma inversão do quadro, quando comparado com a média estadual, com os municípios restantes apresentando um crescimento populacional bem mais modesto, de 9,88%¹¹⁹.

De qualquer forma, quando pensamos nos impactos que a ocupação do entorno pode acarretar no parque, evidentemente que a inclusão de Foz do Iguaçu faz-se necessária, até porque é nesse município que a área interna do PNI sofre maior intervenção (daí a sua especificidade como Zona de Uso Intensivo) e a estrutura urbana de Foz do Iguaçu termina por afetar o parque. A condição de principal centro urbano localizado nas proximidades do parque, assumida por Foz do Iguaçu, não traz maiores conseqüências, por enquanto, pela ausência de adensamentos residenciais ou empresariais nas imediações do parque.

¹¹⁷ Foz do Iguaçu; Santa Terezinha do Itaipu; São Miguel do Iguaçu; Medianeira; Serranópolis do Iguaçu; Matelândia; Ramilândia; Céu Azul; Vera Cruz do Oeste; Santa Tereza do Oeste; Lindoeste; Capitão Leônidas Marques; Santa Lucia e Capanema, este último localizando-se na Mesorregião Sudoeste.

¹¹⁸ Aqui estamos considerando os municípios identificados na nota anterior, excluindo-se Ramilândia e Vera Cruz do Oeste, por não possuírem drenagem que se direcione ao PNI.

¹¹⁹ Essas informações foram organizadas a partir dos dados do Quadro 20, inserido no subcapítulo 4.2, no qual apresentamos mais detalhes sobre a configuração populacional e econômica desses municípios.

Além de Foz do Iguaçu, a Zona de Transição conta com outros núcleos urbanos em seu limite de 10 km, mais ou menos próximos da divisa do parque, como Céu Azul, cuja área urbana está com ele em contato direto. Essa Zona é formada, porém, predominantemente por propriedades rurais de tamanhos variados.

No momento em que o plano de manejo estava sendo feito, a situação fundiária na zona descrita era a seguinte, em três municípios onde houve o levantamento: em Matelândia somavam-se doze os proprietários lindeiros ao PNI, com propriedades que variavam de 20 hectares a 867 hectares. Já em Serranópolis do Iguaçu existia em torno de 60 propriedades lindeiras ao parque, com uma média de 20 hectares cada uma. Em São Miguel do Iguaçu, foram identificadas 20 propriedades com extensão variável entre 80 hectares a 375 hectares¹²⁰.

De acordo com o levantamento feito para o plano de manejo, os problemas ambientais mais graves constatados na Zona de Transição do PNI são os provenientes das práticas agrícolas. O uso de agrotóxicos e a alta mecanização, que contribui para a sedimentação dos rios, observados na integralidade dos 14 municípios são praticados igualmente na Zona de Transição, com efeitos nocivos ao PNI, já que os campos de cultivo e pastagens chegam à sua borda sem nenhuma faixa de amortecimento. O entorno do PNI (aqui estamos nos referindo exclusivamente ao território brasileiro) está voltado, em quase toda a sua integralidade, para o uso agrícola. Nem mesmo foi obedecida a exigência jurídica acerca da obrigatoriedade de os proprietários manterem a área de reserva legal. É possível observar algumas manchas de florestas, mas sem qualquer efetividade ecológica, poucas áreas florestadas podem ser encontradas ligando-se ao parque ou próximo dele e faixas inexpressivas acompanham alguns cursos d'água¹²¹.

¹²⁰ IBAMA. Encarte 6 – PNI e Zona de Transição. In : **Plano de Manejo do Parque Nacional do Iguaçu**. Brasília : 1999. Disponível em: <www2.ibama.gov.br/unidades/parques/planos_de_manejo/17/html/index.htm>. Acesso em: 14 jan. 2004. Ao que parece, a intenção dos elaboradores do plano era apresentar um quadro parcial a título de exemplificação, na medida em que não foram apresentados dados dos demais municípios.

¹²¹ IBAMA. Encarte 6 – PNI e Zona de Transição. In : **Plano de Manejo do Parque Nacional do Iguaçu**. Brasília : 1999. Disponível em: <www2.ibama.gov.br/unidades/parques/planos_de_manejo/17/html/index.htm>. Acesso em: 14 jan. 2004.

Foto 2 – Autor: Edson dos Santos Dias



A área cultivada nas propriedades vizinhas ao PNI estende-se até a divisa deste, o que permite visualizar o seu contorno, como na foto acima, tirada no Município de Serranópolis do Iguaçu. Fonte: Trabalho de campo, junho de 2004.

Entre outros problemas mencionados, tem-se ainda a presença de animais domésticos no interior do parque, assim como a saída de animais silvestres para as propriedades vizinhas. O principal problema é a onça-pintada (espécie ameaçada de extinção), que invade as propriedades e ataca os rebanhos bovino e ovino, assim como as aves domésticas. A caça, a pesca e a extração de palmito são delitos constantes que ocorrem no interior da unidade de conservação. Foi constatado o lançamento de dejetos de animais nos cursos d'água, especialmente os provenientes da suinocultura e da avicultura. Tanto no meio rural, quanto nas cidades, predomina a falta de saneamento básico, o que acarreta o despejo dos esgotos diretamente nos rios que drenam para o parque¹²².

A essas ameaças mencionadas ao PNI, mais recentemente, outra veio somar-se, enquanto resultado de novas mudanças no quadro produtivo agrícola que passa o país. Trata-se do cultivo de plantas geneticamente modificadas (no caso, a soja) em diversas propriedades localizadas nas proximidades do parque, dentro do perímetro considerado como Zona de

¹²² Ibid.

Amortecimento (10 km a partir do limite da unidade de conservação), o que é proibido pela Lei de Biossegurança que regula o plantio de transgênicos no país. Em uma operação na região coordenada pelo IBAMA, no início de 2006, foram interditadas 13 propriedades rurais em três municípios no entorno do PNI por causa do plantio de soja transgênica, depois de denúncia feita pela ONG Terra de Direitos¹²³.

As rodovias localizadas às margens da unidade representam risco iminente de incêndio na borda do parque e atropelamento de animais silvestres que dele saem. Esses problemas estão relacionados aos poucos trechos trafegáveis da “estrada velha” de Guarapuava-Foz do Iguaçu e, principalmente ao longo da rodovia BR-277. O trecho crítico para o parque, representado pela BR-277, é aquele imediatamente limítrofe ao parque (como mostrado pela foto 3), que vai da cidade de Santa Tereza d’Oeste até a cidade de Céu Azul, numa extensão de 32 km. A partir de Céu Azul, em direção a Foz do Iguaçu, a rodovia possui um trajeto distante do PNI.

Estudo feito para dimensionar o número de vertebrados (excluindo os animais domésticos) atropelados na BR-277, no trecho que margeia o PNI, chegou ao seguinte resultado, com dados de cinco meses de monitoramento (entre 2001 e 2002): neste trecho de 32 km, foram registrados 5,44 animais atropelados por km (perfazendo um total de 174), de 42 espécies diferentes. Esses valores foram considerados muito altos pelos organizadores do estudo, que alertam para a ampliação do problema com a duplicação prevista para a BR-277, com segunda pista passando ainda mais perto do parque, no trecho indicado anteriormente. (CÂNDIDO-JÚNIOR et al, 2002, p. 557 e p. 560).

¹²³ CUNHA, Joana. Ibama interdita fazendas com transgênicos. **Folha de S.Paulo**. Caderno Dinheiro. 25 fev. 2006.

Foto 3 – Autor: Edson dos Santos Dias



Visualização de um segmento da BR-277, que demonstra a proximidade da divisa do parque com a rodovia. Do lado direito da foto, onde aparece o caminhão, está o núcleo urbano de Céu Azul.

Fonte: Trabalho de campo, junho de 2004.

No plano de manejo consta um conjunto de medidas necessárias para amenizar o impacto das atividades econômicas desenvolvidas no entorno do parque sobre o seu interior, procurando concretizar a condição de Zona de Amortecimento para a área. Isso requer maior regulação dessas atividades e a interferência sobre o direito de propriedade, resultando, muitas vezes, em resistência por parte dos agricultores e dos políticos locais.

Uma iniciativa que vai ao encontro das propostas contidas no Plano de Manejo do PNI foi tomada pela Secretaria de Estado do Meio Ambiente do Paraná (SEMA), que apresentou um projeto voltado especificamente para o entorno do PNI. Segundo o secretário de Meio Ambiente, Luiz Eduardo Cheida, o objetivo seria criar uma área de 10 km de largura no entorno do parque (sem que isso implicasse em desapropriação) visando minimizar os impactos ambientais para o interior da área de

preservação¹²⁴. O anúncio deste projeto resultou em acaloradas críticas feitas por políticos locais, que manifestaram receio de uma suposta “inviabilização econômica” da agricultura nos municípios lindeiros ao parque. Por seu lado, o MMA apoiou a proposta do governo paranaense, por se comprometer com uma área de preservação que é de responsabilidade da União.

A iniciativa do projeto mostra-se válida, pois, para que uma unidade de conservação possa cumprir com os objetivos propostos para a sua criação, torna-se necessário não apenas estar atento à área que abrange, mas é mesmo indispensável contar com um conjunto de ações e normas que confirmem especificidades de proteção no seu entorno.

Pelo que verificamos na apresentação da situação da área de entorno do PNI, há muitos problemas graves a serem resolvidos ou, ao menos, amenizados, sendo necessários planos de ação e investimento, por parte do Estado, assim como a cooperação e envolvimento da população que habita as cercanias do parque. Acontece que identificamos a existência de dificuldades para essas pessoas se sentirem motivadas a contribuir, de forma ativa, com a preservação da unidade. Até porque, iniciativas por parte do IBAMA e da Direção do PNI que procurassem envolver as comunidades vizinhas ao PNI, nos diversos municípios abrangidos pela unidade, só vieram a ocorrer recentemente, após a operação policial que fechou à força a Estrada do Colono, em 2001. Até então, as ações estavam voltadas exclusivamente para Foz do Iguaçu, com exceção da fiscalização.

Conforme a nossa avaliação, a relação entre as instituições responsáveis pelo parque e a população vizinha a ele foi marcada pela falta de iniciativas visando a integração e o conflito envolvendo a Estrada do Colono impôs-se como força motivadora para repensar essa relação.

As próprias conclusões expostas no plano de manejo do parque, de 1999, reforçam as reflexões feitas no parágrafo anterior, apesar de não conterem o mesmo teor afirmativo. Isso pode ser observado na seguinte passagem do documento:

¹²⁴ ENTORNO será fator de proteção para o PNI/PR. **Ambiente Brasil**, 04 mar. 2003. Disponível em: <www.ambientebrasil.com.br>. Acesso em: 06 mar. 2003.

A história da região é contada nas escolas como a história da luta pela terra e quase nunca aborda a existência e a importância do PNI. **O tema do Parque só começou a ser amplamente divulgado a partir de 1997, quando a população da região ocupou, ilegalmente, a estrada do Colono**¹²⁵. (grifo nosso)

Em outra parte do Plano, a negligência quanto às “complexidades” que envolvem a situação do entorno também foi abordada:

A invasão e a reabertura da estrada do Colono reacendeu a discussão sobre o maior problema institucional do Parque. Se, por um lado, o movimento com conotação altamente política causou sérios danos ambientais, principalmente de fragmentação, e institucionais, evidenciando a fraqueza da questão ambiental no Brasil, onde os poderes executivo e judiciário foram desobedecidos e menosprezados, por outro lado, **mostra também a gestão que vinha sendo dada às UC no País, a de se administrar somente dos limites para dentro, esquecendo-se do entorno e suas complexidades**¹²⁶. (grifos nossos)

A partir do exposto, reiteramos que o conflito pela reabertura da Estrada do Colono teve como consequência despertar a atenção dos dirigentes do IBAMA e do PNI para a necessidade de uma aproximação com as comunidades residentes em todo o entorno do parque, através de projetos¹²⁷ a serem desenvolvidos em conjunto com as administrações locais.

No próximo capítulo, apresentamos, de maneira pormenorizada, a problemática envolvendo o conflito pela reabertura da Estrada do Colono, relatando os principais acontecimentos decorrentes e deflagradores dessa situação conflituosa.

¹²⁵ IBAMA. Encarte 6 – PNI e Zona de Transição. In : **Plano de Manejo do Parque Nacional do Iguaçu**. Brasília : 1999. Disponível em: <www2.ibama.gov.br/unidades/parques/planos_de_manejo/17/html/index.htm>. Acesso em: 14 jan. 2004.

¹²⁶ Ibid.

¹²⁷ Essas propostas e projetos, e seus resultados, serão abordados no último capítulo dessa tese, assim como as afirmações feitas nesse momento, serão retomadas.

3. OS PRINCIPAIS CONFLITOS RELACIONADOS À ESTRADA DO COLONO

O objetivo a ser alcançado, nesse capítulo, é apresentar, da forma mais completa possível, a problemática relacionada à Estrada do Colono. Trata-se do contexto mais recente que envolve o assunto, a partir de 1986, quando se desenvolvem os principais desdobramentos conflituosos relacionados às tentativas de reabertura da estrada. Para proceder à análise dos acontecimentos mais marcantes, do período que se estende de 1986 até 2003, utilizamos como fonte o acompanhamento realizado pela imprensa escrita, através de jornais de circulação local, estadual e nacional. Como será possível constatar, existe um farto material em forma de artigos de jornais que tratam sobre a Estrada do Colono, em especial nos momentos mais conflituosos que envolvem o assunto.

Dedicamo-nos a levantar, catalogar por fonte e período, e fazer um resumo de diversos artigos publicados na imprensa relacionados ao tema de nosso interesse. Nosso levantamento resultou na consulta de aproximadamente 600 artigos ou notas, estando a relação completa, acompanhada de um resumo de cada matéria, ao final dessa tese, no Apêndice. Considerando as informações já mencionadas sobre a importância do levantamento feito junto à imprensa escrita sobre os desdobramentos mais recentes envolvendo o assunto, pareceu justificável apresentar, inicialmente, uma avaliação sobre o papel da imprensa na cobertura do assunto em pauta na nossa pesquisa.

Em seguida, expomos os principais acontecimentos que caracterizam a problemática, selecionando aqueles mais relevantes e procurando demarcar criticamente alguns posicionamentos sobre o assunto.

3.1. O Papel da Imprensa na Cobertura do Conflito Envolvendo a Estrada do Colono

Nosso propósito, com esse subcapítulo, é analisar a forma como a imprensa escrita vem fazendo a cobertura da temática por nós estudada. Consideramos esse objetivo relevante por duas razões.

Em primeiro lugar, as diversas manifestações organizadas e protagonizadas pelos moradores dos municípios próximos ao Parque, inclusive as ocupações de 1997, 1998 e 2003, pretendiam despertar a atenção da imprensa para as suas reivindicações pró-reabertura. Essa estratégia tinha como finalidade lançar a questão da Estrada do Colono para o debate, se possível, em níveis estadual e nacional, procurando sensibilizar o meio político, em especial os deputados federais, e talvez agilizar uma decisão judicial que fosse favorável aos seus pleitos. Aliás, a ocupação da estrada que ocorreu no ano de 1997 atingiu parcialmente esses objetivos, quando temporariamente a Estrada do Colono permaneceu reaberta legalmente, amparada na decisão proferida pelo juiz Paim Falcão, que cassou a liminar que exigia o fechamento da via, conforme abordamos mais detalhadamente à frente.

As ocupações posteriores, realizadas em 1998 e 2003, não lograram o mesmo êxito no plano judicial, mas motivaram o apoio e a organização de comissões formadas por deputados federais.

Sem a cobertura da imprensa, a repercussão das manifestações seria nula¹²⁸. Inclusive, em 2003, mais do que conseguir a reabertura da estrada através da ação de ocupação, a intenção era colocar o assunto na pauta das discussões políticas na esfera federal e, para isso, a mídia era o veículo por excelência para amplificar a luta pela reabertura. Essa estratégia é evidenciada pela declaração do presidente da AIPOPEC, Sr. Luis Suzuke, poucos meses antes de ocorrer nova ocupação do PNI, em 2003 : “A solução é

¹²⁸ A estratégia de divulgar a sua reivindicação através da ocupação do PNI foi utilizada, mais recentemente, por um grupo indígena que vive em reserva próxima do parque. Um grupo de 54 índios awá-guarani, da reserva Santa Rosa do Ocoí, em São Miguel do Iguazu, no Oeste do Paraná, invadiu parte do PNI, onde montaram acampamento e organizaram a defesa do local com arcos e flechas. Os índios queriam **chamar a atenção** para a necessidade de terem mais terra para plantar. “Índios invadem Parque Nacional do Iguazu/PR”. *Ambientebrasil*, 6 set. 2005. Disponível em: <www.ambientebrasil.com.br/noticias/index.php3?action=ler&id=20736>. Acesso em: 10 set. 2005.

reabrirmos a estrada e criarmos um fato para que o processo volte para a ordem do dia na Justiça.”¹²⁹

Outra razão para o destaque, quanto ao papel da imprensa está ligada ao fato de a imprensa ter fornecido substancial material informativo para o desenvolvimento do nosso trabalho, em especial no presente capítulo, que aborda os acontecimentos mais recentes pertinentes ao tema em estudo.

Para avaliar a repercussão que o tema encontrou na mídia escrita, elaboramos um conjunto de quadros que a demonstra quantitativamente – número de vezes que o tema foi abordado – e, qualitativamente, classificando-os de três formas, “(*) favorável à reabertura da Estrada do Colono”; “(φ) desfavorável à reabertura” e “(?) sem posicionamento definido”, esse último para os casos que somente descrevem os fatos ocorridos, sem manifestar uma posição identificável por parte do responsável pela matéria.

Ainda sobre a organização dos quadros, alertamos sobre os seus limites para atingir plenamente os seus propósitos. Apesar de apresentarmos uma cobertura que se estende de 1997 até 2003, deve ser considerado que passamos a acompanhar sistematicamente o assunto, através da imprensa, a partir do ano de 2000. O material dos anos anteriores foi acessado através de arquivos, resultando em dificuldade para conseguir maior número de matérias sobre o assunto, especialmente as do ano de 1997.

Também se deve levar em conta que os quadros não representam a totalidade de artigos publicados sobre o assunto, nos veículos de mídia mencionados, pois, apesar do esforço de tornar o levantamento abrangente, provavelmente algumas matérias não foram contempladas em nosso estudo.

Como será possível perceber, os quadros não apresentam regularmente alguns dos periódicos. Quando isso ocorre não significa, necessariamente, que o jornal excluído não tenha divulgado matérias sobre o tema, mas, sim, que naquele ano não encontramos nenhuma menção sobre o assunto, tornando-se um indicativo da pouca cobertura do tema no período.

¹²⁹ LUZ, Antonio Santos da. Reocupação do Caminho do Colono é tema de reunião. **Gazeta do Paraná**. Cascavel (PR), 15 jul. 2003.

Nos periódicos selecionados para compor os quadros, optamos por matérias que tratassem exclusivamente sobre a Estrada do Colono, excluindo os artigos sobre o PNI que não tivessem uma relação direta com a questão elencada. Também classificamos os jornais conforme o seu nível de abrangência territorial, como segue:

- Imprensa de circulação **local**: O Mensageiro (Medianeira); O Caminho (Capanema); O Presente (Marechal Cândido Rondon); Gazeta do Paraná (Cascavel) e O Paraná (Cascavel).
- Imprensa de circulação **estadual**: Gazeta do Povo (Curitiba) e Folha de Londrina (Londrina e Norte do Paraná).
- Imprensa de circulação **nacional**: O Estado de S. Paulo; Folha de S. Paulo; Jornal do Brasil JBoonline (RJ) e Revista Veja.

Os critérios para a classificação descrita acima serão usados como referência para a análise comparativa dos quadros expostos a seguir.

QUADRO 4 - Relação de artigos publicados na imprensa referentes à Estrada do Colono – Ano de 1997.

MÊS	O Mensageiro	O Presente	Gazeta do Paraná	O Paraná	Gazeta do Povo	Folha de Londrina	Folha de S. Paulo	TOTAL
Jan.								
Fev.								
Mar.								
Abr.								
Maio	*	?		?	* ? ? φ ?	?	??	11
Jun.					?			1
Jul.			?					1
Ago.								
Set.								
Out.					?			1
Nov.								
Dez.								
TOTAL	1	1	1	1	7	1	2	14

Organização: Edson dos Santos Dias/2005.

(*) Conteúdo com teor favorável à reabertura da Estrada do Colono

(φ) Conteúdo com teor desfavorável à reabertura da Estrada do Colono

(?) Conteúdo sem explicitação de posicionamento

QUADRO 5 - Relação de artigos publicados na imprensa referentes à Estrada do Colono – Ano de 1998.

Mês	O Caminho	O Presente	O Paraná	Gazeta do Povo	Folha de Londrina	Revista Veja	TOTAL
Jan.				?			1
Fev.							
Mar.							
Abr.							
Maio	**	*					3
Jun.	?		?		φ		3
Jul.						φ	1
Ago.		?			φ		1
Set.							
Out.	?						1
Nov.				?? φ			3
Dez.							
TOTAL	4	2	1	4	1	1	13

Organização: Edson dos Santos Dias/2005.

(*) Conteúdo com teor favorável à reabertura da Estrada do Colono

(φ) Conteúdo com teor desfavorável à reabertura da Estrada do Colono

(?) Conteúdo sem explicitação de posicionamento

QUADRO 6 - Relação de artigos publicados na imprensa referentes à Estrada do Colono – Ano de 1999.

Mês	O Mensageiro	O Caminho	O Presente	O Paraná	Gazeta do Povo	Folha de Londrina	Folha de S. Paulo	Revista Veja	TOTAL
Jan.	?		*****	?				?	9
Fev.	??		??			?			5
Mar.	*	**???	?		??				9
Abr.		??			?			φ	4
Maio		*	*	?	φ*???				8
Jun.					??φ				3
Jul.									
Ago.									
Set.									
Out.			*??		?				4
Nov.			?*				?		3
Dez.		*	*						2
TOTAL	4	9	16	2	12	1	1	2	47

Organização: Edson dos Santos Dias/2005.

(*) Conteúdo com teor favorável à reabertura da Estrada do Colono

(φ) Conteúdo com teor desfavorável à reabertura da Estrada do Colono

(?) Conteúdo sem explicitação de posicionamento

QUADRO 7 - Relação de artigos publicados na imprensa referentes à Estrada do Colono – Ano de 2000.

Mês	O Mensageiro	O Caminho	O Presente	Gazeta do Paraná	O Paraná	Gazeta do Povo	Folha de Londrina	O Estado de S. Paulo	Folha de S. Paulo	TOTAL
Jan.			?	* ? ? ?						5
Fev.	*	? ? ?****	?	* ? ? ?		? ? ?				17
		?								
Mar.			* ? *	?		?				5
Abr.		? ?				?				3
Maio		?			?					2
Jun.		? *	*	*			?	φφ	φ	8
Jul.						?			φ	2
Ago.		?								1
Set.					? ?				φ	3
Out.						? ?				2
Nov.			*	* ? ? ?	?	φ???????	φ ? ?	φφ ? ?		21
Dez.			*			? ? ?			φ	5
TOTAL	1	14	8	14	4	19	4	6	4	74

Organização: Edson dos Santos Dias/2005.

(*) Conteúdo com teor favorável à reabertura da Estrada do Colono

(φ) Conteúdo com teor desfavorável à reabertura da Estrada do Colono

(?) Conteúdo sem explicitação de posicionamento

QUADRO 8 - Relação de artigos publicados na imprensa referentes à Estrada do Colono – Ano de 2001.

Mês	O Presente	Gazeta do Paraná	O Paraná	Gazeta do Povo	Folha de Londrina	O Estado de S. Paulo	Folha de S. Paulo	TOTAL
Jan.			?	? φ				3
Fev.								
Mar.					?			1
Abr.					?			1
Maio	???	??		??	φφ			9
Jun.	?????*****	????????? ??*	??????*	*???????????? ??? φ	????????????? ????????????? φφφ	?????? ? φφφ	?	79
Jul.	*	???	?	*	???* *			11
Ago.	?*	?		??				5
Set.		?		?	?			3
Out.	?	??		??				5
Nov.					?			1
Dez.						φ		1
TOTAL	19	21	9	25	34	10	1	119

Organização: Edson dos Santos Dias/2005.

(*) Conteúdo com teor favorável à reabertura da Estrada do Colono

(φ) Conteúdo com teor desfavorável à reabertura da Estrada do Colono

(?) Conteúdo sem explicitação de posicionamento

QUADRO 9 - Relação de artigos publicados na imprensa referentes à Estrada do Colono – Ano de **2002**.

Mês	O Presente	Gazeta do Paraná	Gazeta do Povo	Folha de Londrina	O Estado de S. Paulo	TOTAL
Jan.		*				1
Fev.			?			1
Mar.						
Abr.						
Maio						
Jun.	?		???	????*	?	10
Jul.				?		1
Ago.						
Set.						
Out.						
Nov.				?		1
Dez.						
TOTAL	1	1	4	7	1	14

Organização: Edson dos Santos Dias/2005.

(*) Conteúdo com teor favorável à reabertura da Estrada do Colono

(φ) Conteúdo com teor desfavorável à reabertura da Estrada do Colono

(?) Conteúdo sem explicitação de posicionamento

QUADRO 10 - Relação de artigos publicados na imprensa referentes à Estrada do Colono – Ano de 2003.

Mês	O Presente	Jornal de Beltrão	Gazeta do Paraná	O Paraná	Gazeta do Povo	Folha de Londrina	O Estado de S. Paulo	Folha de S. Paulo	Jornal do Brasil (RJ) Jbonline	TOTAL
Jan.							φ			1
Fev.					?					1
Mar.							?			1
Abr.										
Maio				?						1
Jun.										
Jul.	???		?							4
Ago.										
Set.	?									1
Out.	?*	???	???	???	???	??	??φφφφ	?	φφφ?	39
		**			?					
Nov.			???	???	??					7
Dez.			?							1
TOTAL	6	7	14	5	9	2	8	1	4	56

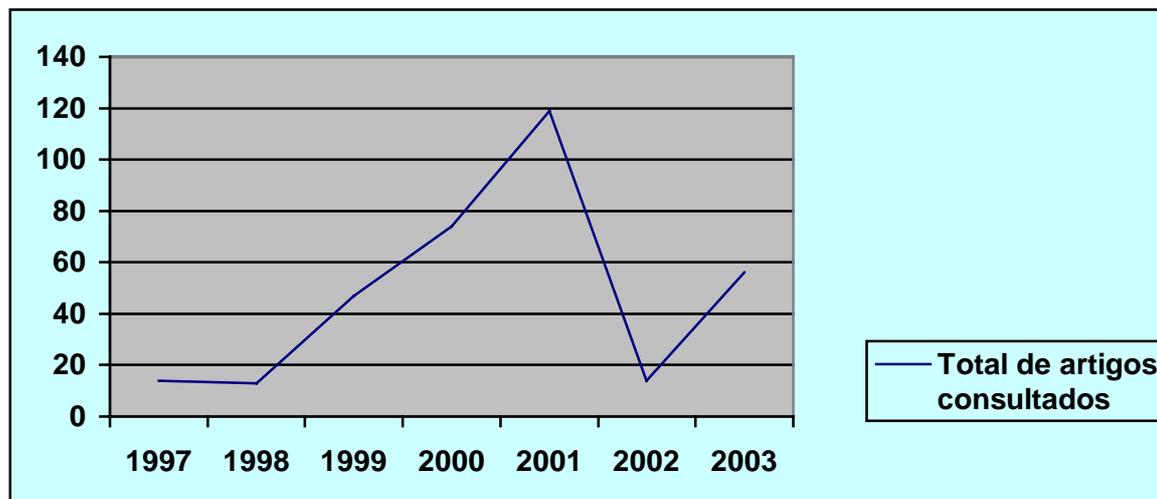
Organização: Edson dos Santos Dias/2005.

(*) Conteúdo com teor favorável à reabertura da Estrada do Colono

(φ) Conteúdo com teor desfavorável à reabertura da Estrada do Colono

(?) Conteúdo sem explicitação de posicionamento

GRÁFICO 3 – Demonstrativo do total de artigos consultados em jornais, relativos à Estrada do Colono, por ano de publicação, entre 1997 e 2003.



Organização: Edson dos Santos Dias/2005.

Analisando de forma objetiva os quadros apresentados por ordem cronológica e o Gráfico 3, constatamos que a cobertura realizada pela imprensa no período deu-se da maneira que segue. No ano de 1997, o maior número de matérias identificadas com o tema concentrou-se no mês de maio, em virtude de ser o momento em que houve a primeira ocupação do PNI, forçando a reabertura da Estrada do Colono.

No ano de 1998, a cobertura ocorreu, porém, sem destaque para o assunto. No ano de 1999, o acompanhamento feito pela imprensa foi maior do que o do ano anterior¹³⁰, em especial pelos jornais locais, quando se comemorou um ano da reabertura, ocorrida em janeiro de 1998. No mês de janeiro de 1999, o jornal “O Presente” lançou uma edição voltada para a cobertura do primeiro ano de reabertura da estrada, com artigos favoráveis à reivindicação. Nesse ano, o tema também encontrou repercussão na mídia pelo fato de a UNESCO ter incluído o PNI na lista de Patrimônios ameaçados, o que motivou artigos em periódicos de circulação nacional e estadual, criticando a reabertura da estrada.

Nosso levantamento permitiu encontrar diversos artigos publicados ao longo do ano de 2000, indicando que o tema encontrou repercussão na mídia. Os maiores destaques ocorreram nos meses de

¹³⁰ Ou, pelo menos, o número de artigos a que tivemos acesso foi relativamente superior, o que seria um indicativo de que o destaque foi maior neste ano de 1999.

fevereiro, quando foi organizado um acampamento para dezenas de pessoas na entrada da estrada, com o objetivo de resistir a uma eventual ação de desocupação pela Polícia Federal, e de novembro, quando saiu uma decisão judicial que, num primeiro momento, foi erroneamente interpretada como a legalização da reabertura. O assunto ainda encontrou sustentação na imprensa em razão da divulgação e contestação de polêmico laudo pericial solicitado pela Justiça e das pressões feitas pela UNESCO para fechar a estrada.

Em 2001, a presença mais intensa de matérias no mês de junho refere-se à cobertura realizada pelos órgãos de imprensa à ação desencadeada pela Polícia Federal para fechar a estrada. Nos meses seguintes, o assunto é abordado a partir das repercussões desencadeadas pelo fechamento. Em 2002, percebe-se claramente que o tema não encontrou maior repercussão na mídia, como pode ser visualizado pelo Gráfico 1, contando apenas com algumas matérias concentradas no mês de junho, quando se completou um ano de fechamento da estrada, e houve incêndio criminoso no PNI, cuja linha de investigação da polícia não descartava a possibilidade de estar associado ao fechamento realizado no ano anterior.

Com abordagem esporádica, nos três primeiros trimestres do ano de 2003, a cobertura concentrou-se no mês de outubro, quando ocorreu nova ocupação da estrada pelos manifestantes pró-reabertura, e a ação da Polícia Federal, cumprindo o mandado de reintegração de posse ao governo federal e o conflito decorrente da apreensão da balsa na cidade de Capanema. No ano de 2004, nosso levantamento indica que o acompanhamento pela imprensa sobre o assunto foi inexpressivo¹³¹. Uma avaliação comparativa do conjunto de quadros permite fazer algumas afirmações relacionadas à forma como a imprensa acompanhou o tema nos últimos anos.

Primeiro, a polêmica envolvendo a Estrada do Colono encontra repercussão destacada na mídia nos momentos de maior tensão conflituosa, quando ocorrem o seu fechamento, em junho de 2001, e a ocupação do parque e nova ação da Polícia Federal, em outubro de 2003.

Constatamos a presença majoritária de matérias junto à imprensa local e estadual, demonstrando a dificuldade de lançar o tema para a esfera da

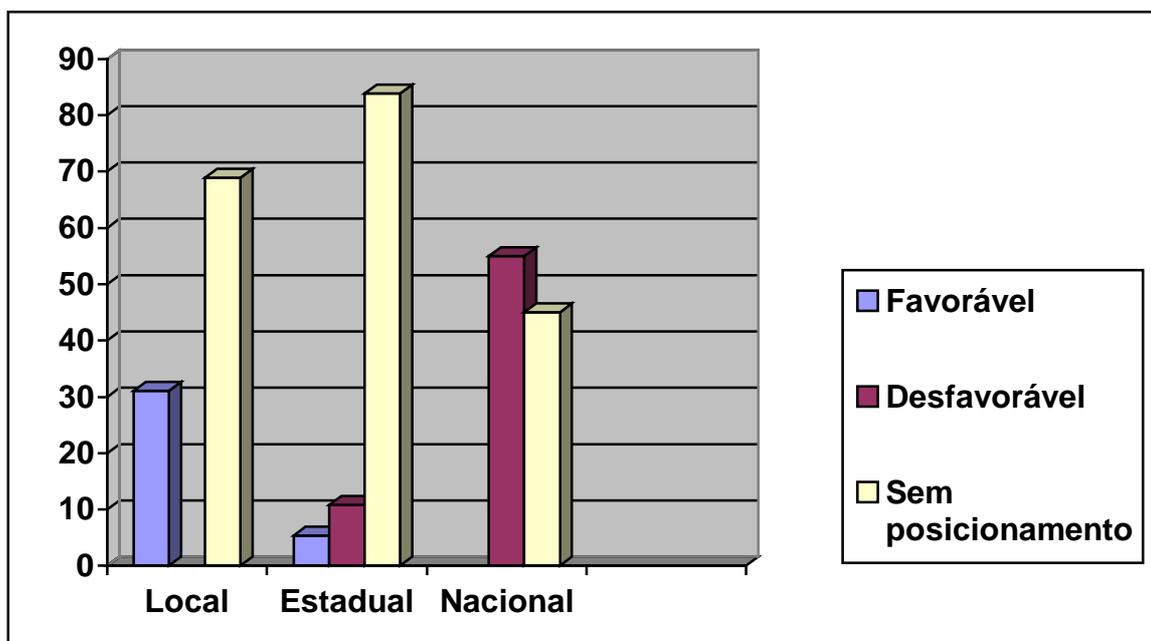
¹³¹ Naquele ano tivemos acesso a cinco artigos publicados pela imprensa local, informando sobre os trabalhos da Comissão Parlamentar criada após o conflito em Capanema, em outubro de 2003.

mídia nacional, quando não está ocorrendo alguma manifestação que ofereça visibilidade ao assunto.

Outra afirmação, que pode ser acompanhada pelo Gráfico 4, pauta-se na constatação de que os jornais de circulação local têm um posicionamento declaradamente favorável (31,1%) à reivindicação pela reabertura da estrada – não encontramos nenhum artigo que pudesse ser classificado como desfavorável. Já na imprensa nacional predominam matérias com teor contrário (55%) às tentativas de reabertura da via – não encontramos nenhum artigo favorável.

Entre os jornais que classificamos como imprensa de alcance estadual, também há um número maior de artigos desfavoráveis (10,76%), apesar de ser possível identificar, em número menor, posições que vão ao encontro daquilo que é solicitado pelo grupo pró-reabertura (5,38%). A maioria desses artigos, porém, descreve os acontecimentos em curso em dado momento, sem expressar um posicionamento identificável pelo leitor, como é o caso da imprensa estadual (83,84%) e local (68,9%).

GRÁFICO 4 – Conjunto de artigos publicados na imprensa sobre a Estrada do Colono, avaliados conforme o seu teor: 1997-2003 (em %).



Organização: Edson dos Santos Dias/2005.

Algumas matérias desfavoráveis à reabertura são escritas por pessoas envolvidas com a militância em movimentos ambientalistas. Nesse sentido, parece interessante reproduzir um trecho da entrevista que fizemos com Francisco Salvadori, jornalista em Santos Antônio do Sudoeste (município localizado próximo a Capanema) e partidário da proposta de reabertura definitiva da Estrada do Colono.

Esses discursos, os políticos [representantes na esfera federal – deputados e senadores] vêm e são favoráveis [à reabertura], mas eles falam aqui, eles chegam lá [em Brasília], eles não falam. Eles têm medo das entidades [ambientalistas] que têm muita força/influência junto à mídia. E político tem medo de mídia [...] Por isso não adianta esperar que alguém venha reabrir a estrada para nós. A estrada tem que ser reaberta com as forças políticas daqui. Com o pessoal daqui e utilizando os meios técnicos – seria a imprensa, meios de divulgação [...] ¹³².

Por outro lado, algumas das matérias que defendem mais veementemente a reabertura da estrada foram redigidas por pessoas diretamente ligadas à questão, como é o caso de membros da AIPOPEC, que encontraram receptividade na imprensa de abrangência local.

Em resumo, por um lado, especialmente nos momentos de confronto (ocupação e desocupação da Estrada do Colono), a imprensa teve a função de registrar a reivindicação dos integrantes do movimento pró-reabertura na pauta de debate nacional, não deixando o assunto “cair no esquecimento”, por parte dos governos, dos políticos e da Justiça; logo, essa repercussão estava contemplada nas estratégias da AIPOPEC. Por outro lado, a referida repercussão se manifestava desfavoravelmente junto à mídia nacional, apesar do apoio dos jornais locais, como demonstram claramente os dados apresentados anteriormente.

Mais uma comprovação que ratifica a análise anterior é encontrada pela passagem seguinte, extraída de um estudo feito junto a diversos jornais do país ¹³³, sobre a relação imprensa e conservação da natureza: “[...] o Parque Nacional do Iguaçu, que foi cortado por uma estrada, que, graças a uma incansável luta de vários conservacionistas, auxiliados em

¹³² Entrevista realizada com Francisco Salvadori, jornalista e morador de Santo Antônio do Sudoeste, no dia 31 de julho de 2003, em Francisco Beltrão – PR.

¹³³ O grupo de autores se dedicou ao exame de 839 matérias relacionadas à unidades de conservação nos “principais jornais impressos do país”, entre os meses de fevereiro de 2001 e fevereiro de 2002.

grande parte pela mídia, foi recentemente fechada.” (KARAM et al, 2002, p. 662). Ainda, de acordo com esse estudo, foram selecionadas 142 reportagens completas e 81 notas referentes ao fechamento da Estrada do Colono realizado pela Polícia Federal em 2001, demonstrando a expressiva repercussão dessa ação (Ibid., p. 667). Constatamos, ao analisar a relação de jornais consultados pelos autores, que as menções sobre a Estrada do Colono coincidem com os mesmos veículos de comunicação que selecionamos para o estudo, expostos nos quadros anteriores. As reportagens estão concentradas majoritariamente nos jornais do Paraná, com alguma repercussão nos jornais paulistas – O Estado de S. Paulo e Folha de S. Paulo – que, no entanto, têm uma abrangência e influência comunicativa bem maior do que qualquer jornal paranaense.

Em outro artigo sobre como a imprensa (tendo como referência para estudos o jornal O Globo, do Rio de Janeiro) aborda as unidades de conservação no Brasil, Mansur enfatiza que a imprensa cobre pouco e mal as unidades de conservação, geralmente mencionando-as apenas no caderno de turismo. Segundo esse jornalista, que é subeditor da revista Época: “Fatos pontuais, que afetem apenas uma região restrita, têm pouca importância, a não ser que se trate de UCs famosas em todo o país, como o Parque Nacional do Iguaçu. Prova disso é que, das 88 matérias sobre parques nacionais publicadas de 1996 a 2000 no jornal O Globo, 27 se referem a este parque.” (MANSUR, 2000, p. 153). Nota-se que o período de abrangência do levantamento coincide com os desdobramentos em curso por conta da tentativa de reabertura da Estrada do Colono.

Por ser uma unidade de conservação federal, pela visibilidade que adquire em razão do grande afluxo de turistas que buscam conhecer as Cataratas do Iguaçu, e, pela sua condição de Patrimônio Natural da Humanidade (título conferido ao parque em 1986, pela UNESCO), toda manifestação que envolva o PNI obtém notoriedade junto à imprensa, em alguns casos até mesmo em nível nacional. Consideramos que esses aspectos conferem maior complexidade a esta unidade de conservação e oferecem dificuldades adicionais para a obtenção de apoio, por parte da imprensa nacional, à reivindicação pela reabertura.

3.2. A Interdição da Estrada do Colono em 1986: Primeiras Disputas

A Estrada do Colono foi utilizada como via de ligação entre os municípios de Capanema e Medianeira, circulando por ela, inclusive, linhas regulares de ônibus que vinham do Rio Grande do Sul e Santa Catarina, até o ano de 1986. Apesar de cortar uma unidade de conservação federal e o primeiro plano de manejo do Parque Nacional do Iguaçu, publicado em 1981, recomendar o seu fechamento, não havia uma ameaça concreta de impedimento de seu uso ou qualquer tipo de controle do tráfego no segmento que atravessava a reserva. Nesse plano de manejo, o trecho é apresentado no item “Usos conflitantes”, com a seguinte redação:

O trecho da estrada BR-163 Medianeira – Capanema cortando o Parque numa extensão de 18 km e correspondendo a uma faixa desmatada de 12,5 m de largura, representa uma ameaça constante à integridade do Parque e ao equilíbrio das populações animais da região. Deve ser encontrada uma solução política e técnica para que, uma vez interditado este trecho, a economia e as populações dos municípios interessados não sejam prejudicados¹³⁴.

Na década de 1980, atendendo a reivindicações das administrações municipais de Medianeira e Capanema, o poder executivo estadual¹³⁵ iniciou as obras de pavimentação da rodovia BR-163 que tinha parte de seu trecho cortando o Parque Nacional do Iguaçu. Estava incluído no projeto original asfaltar também a porção que adentrava ao parque, até a margem direita do Rio Iguaçu, divisa com o município de Capanema.

Na época, a autarquia estadual responsável pela pavimentação, o DER-PR, diante das primeiras manifestações contrárias, elaborou um projeto que contemplava algumas obras específicas a serem implantadas no trecho interno do parque, com a intenção de diminuir o impacto ambiental dentro da reserva. Constava nesse plano a construção de cercas laterais ao longo da via,

¹³⁴ IBDF – Instituto Brasileiro de Desenvolvimento Florestal. Fundação Brasileira para a Conservação da Natureza. **Plano de Manejo** – Parque Nacional do Iguaçu. Brasília, 1981. p. 46. O citado documento é considerado um dos primeiros planos de manejo elaborados para unidades de conservação no Brasil, amparado no Decreto 84.017, de setembro de 1979, voltado à regulamentação dos parques nacionais brasileiros.

¹³⁵ José Richa era o governador entre 15.3.1983 a 9.5.1986, quando se afastou para ocupar uma vaga no Senado Federal.

com a instalação de sonorizadores e passadouros subterrâneos para animais. Após sofrer diversas críticas, a proposta foi abandonada.

O avanço das obras de pavimentação da BR-163 em direção ao limite do Parque Nacional do Iguaçu, na sua porção que atualmente faz parte do município de Serranópolis do Iguaçu¹³⁶, despertou o descontentamento de ambientalistas que avaliavam a obra como prejudicial à integridade físico-ambiental do parque.

O presidente da Associação de Defesa do Meio Ambiente de Foz do Iguaçu (ADEAFI), Arnóbio da Silva, também membro do PTB de Foz do Iguaçu, foi quem desencadeou, oficialmente, a disputa judicial que envolve a Estrada do Colono, ao apresentar, em junho de 1986, uma “Notícia Criminis” contra o projeto de asfaltamento no interior do parque.

Também constatamos a participação de ONGs ambientalistas com sede em Curitiba nesse processo, como é o caso da Associação de Defesa e Educação Ambiental (ADEA), presidida por muitos anos pelo professor João José Bigarella, que teve papel relevante na resistência à iniciativa do governo estadual de manter as obras no parque. A ADEA, inclusive, subsidiava o Ministério Público com argumentos técnicos contra a estrada, como se constata pelas passagens a seguir:

O Governo do Paraná vai novamente a Brasília propor ao Governo Federal a mutilação do Parque Nacional do Iguaçu. Solicita autorização para implantação de rodovia asfaltada cortando o Parque e, dessa forma, descaracterizar o grande e complexo ecossistema que se quer preservar, por sinal único em seu gênero no Brasil.

[...]

Por sinal, a ADEA já ingressou no Ministério Público com farta documentação junto à Promotoria da Justiça, baseada na Lei de Garantias aos Direitos Difusos (Lei nº 7.347/85), a fim de sustar as intenções governamentais.¹³⁷

¹³⁶ Emancipado do município de Medianeira em 7 de dezembro de 1995.

¹³⁷ BIGARELLA, João José. Parques Nacionais em grave perigo. In: _____. **Lutas e frustrações ecológicas** – um desafio. Curitiba: ADEA – Associação de Defesa e Educação Ambiental, 1986. p. 78-79. (Artigo publicado originalmente no Jornal Gazeta do Povo, em 28.6.86).

Por se tratar de Ação Civil Pública¹³⁸, o processo foi encaminhado ao Ministério Público Federal, que solicitou o fechamento imediato do trecho rodoviário que cortava o Parque Nacional do Iguaçu, arrolando o IBDF (atual IBAMA) como réu na ação judicial. Em 10 de setembro de 1986, o Juiz Milton Luiz Pereira (1ª Vara da Justiça Federal) deferiu o pedido e concedeu liminar contra o IBDF, decidindo não só impedir a execução das obras de pavimentação no trecho, mas determinando o seu fechamento até que o caso fosse julgado de forma definitiva. A base técnica para a adoção de tal decisão foi o plano de manejo do parque, realizado pelo então IBDF, em 1981, o qual indicava a área da Estrada do Colono como sendo zona de uso especial¹³⁹. Dois dias após a concessão da referida liminar, a estrada foi interditada pela Polícia Federal.

Várias manifestações populares contra a interdição aconteceram na entrada do parque, porém, sem êxito. Por determinação da Justiça, máquinas destruíram o leito da estrada que, com o passar do tempo, foi ocupada pela vegetação nativa.

Quando foi fechada, em 1986, a estrada era utilizada por diversos ônibus que tinham linhas regulares pelo local, provenientes do RS e SC além de municípios próximos ao parque, assim como por muitos veículos de passeio e carga que utilizavam o caminho para dirigir-se do Oeste ao Sudoeste do Paraná e vice-versa.

Logo após a obstrução da via, o prefeito de Medianeira decretou “estado de emergência”, para demonstrar o descontentamento com o fechamento e o impacto econômico negativo dessa medida para o município. Nesse momento do primeiro conflito envolvendo a problemática da Estrada do Colono, o Estado do Paraná estava sob a administração do governador João Elísio Ferraz de Campos¹⁴⁰, que governou o Estado entre 9 de maio de 1986

¹³⁸ Ação Civil Pública: meio postulacional dado a pessoas jurídicas de direito público e a particulares, para a proteção do patrimônio público e social, do meio ambiente e de outros interesses difusos e coletivos, objetivando fixar responsabilidade pelos danos a eles causados. (SIDOU, 2001, p. 8)

¹³⁹ Esta zona “É aquela que contém as áreas necessárias à administração, manutenção e serviços do Parque Nacional, abrangendo habitações, oficinas e outros. Estas áreas serão escolhidas e controladas de forma a não conflitarem com seu caráter natural e devem localizar-se, sempre que possível, na periferia do Parque Nacional.” IBDF. **Plano de Manejo** – Parque Nacional do Iguaçu. Brasília, 1981. Deve-se lembrar que, no momento de elaboração do plano, a Estrada encontrava-se normalmente aberta ao tráfego.

¹⁴⁰ Ocupava o cargo de vice-governador e assumiu o governo quando José Richa optou pelo Senado Federal.

até 15 de março de 1987. Como contrapartida às pressões feitas pelas lideranças políticas do Oeste e Sudoeste, o governador orientou o procurador geral do Estado do Paraná a solicitar, em 16 de setembro de 1986, a revogação da liminar que interditava a estrada, junto ao Tribunal Regional Federal de Recursos. No entanto, o tribunal confirmou a decisão tomada pela primeira instância.

Desde então, o caso encontra-se imerso num complexo emaranhado de ações judiciais envolvendo diversos autores e beneficiando uma ou outra parte, relacionadas à questão, em diferentes momentos. Ideriha (2002, p.68) informa que o referido processo de Ação Civil Pública era formado por aproximadamente 3.000 folhas até o ano de 2002. Ao longo desse capítulo discorreremos sobre algumas dessas decisões judiciais, atendo-nos àquelas que consideramos mais relevantes¹⁴¹.

Juntamente com a prefeitura de Medianeira, a Associação Comercial e Industrial de Medianeira (ACIME), entrou como postulante na Justiça, em processo que questionava o pedido de fechamento da Estrada do Colono. No entanto, a 1ª Vara da Justiça Federal considerou a ACIME sem legitimidade para participar como litisconsorte ativa ou passiva na relação processual, utilizando-se de argumentos elaborados pelo Ministério Público Federal:

Desde logo, verifica-se que a Associação Comercial e Industrial de Medianeira **não tem legitimidade** para integrar o feito, pois as entidades a que se refere o art. 5º, § 2º, são aquelas que atendam aos requisitos **cumulativos** dos incisos I e II do mesmo artigo, isto é, associações que estejam constituídas há pelo menos um ano, nos termos da lei civil e **que incluam, entre suas finalidades institucionais, a proteção ao meio ambiente, ao consumidor, ao patrimônio artístico, estético, histórico, turístico e paisagístico**. O próprio Estatuto (fls. 226) da referida Associação Comercial e Industrial deixa claro que seus fins não se incluem entre aqueles exigidos pela lei (art. 4º)¹⁴². (grifo do autor)

¹⁴¹ Para obter uma apreensão mais detalhada quanto aos aspectos do processo jurídico envolvendo esse tema, sugerimos a leitura do **Anexo 26** do Plano de Manejo do PNI – 1999, no qual constam diversas passagens ligadas à peça processual. Também é interessante a consulta ao estudo de Ideriha (2002).

¹⁴² BRASIL. Juizado Federal da 1ª Vara, da Seção Judiciária do Estado do Paraná. **Ação Ordinária sob o nº 10.928/86**. Despacho do Juiz Milton Luiz Pereira (fls. 431 a 432). Curitiba, 3 out. 1986.

Em razão do exposto, tornava-se evidente a necessidade de uma organização que atuasse como ponta-de-lança na batalha jurídica, atendendo às prerrogativas legais para esse fim, assim como aglutinando as forças políticas pró-reabertura.

Com o perfil institucional alinhado às exigências indicadas acima, foi fundada em outubro de 1986 a AIPOPEC – Associação de Integração Comunitária Pró-Estrada do Colono, a qual teve um importante papel na busca de reabertura da estrada. Trata-se de uma entidade sem fins lucrativos, oficialmente registrada, com escritórios em Capanema e Medianeira, que divulga ter como finalidade contribuir para a integração comunitária regional, estadual e interestadual, promovendo a defesa e preservação dos recursos ecológicos de todo o Parque Nacional do Iguaçu. Seus membros são as lideranças locais constituídas por prefeitos, vereadores, deputados estaduais e federais, presidentes de clubes, de cooperativas, de partidos políticos, de entidades sociais (como associações comerciais e industriais), assim como demais lideranças do Oeste e Sudoeste do Paraná¹⁴³. No ano de 2001, a coordenação geral da AIPOPEC possuía a seguinte constituição: coordenador – Luiz Suzuke (prefeito de Medianeira); vice-coordenador – Laci Gihel (prefeito de Missal) e secretário – Eldo Blumel. Mantinha ainda um conselho consultivo formado por nove pessoas de diferentes municípios do Oeste e Sudoeste do Paraná, sendo dois vereadores; quatro prefeitos; um vice-prefeito; um ex-vereador e um ocupante do cargo de chefe de gabinete, na época¹⁴⁴.

É possível identificar as entidades sociais que ofereciam a base de apoio à AIPOPEC pela consulta a certos materiais de divulgação¹⁴⁵, nos quais consta o apoio da Associação dos Municípios do Oeste do Paraná (AMOP); Associação das Câmaras Municipais do Oeste do Paraná (ACAMOP); Coordenadoria das Associações Comerciais do Oeste do Paraná (CACIOPAR); Associação dos Municípios do Sudoeste do Paraná (AMSOP); Associação das

¹⁴³ AIPOPEC – **Caminho do Colono**: uma história de coragem e determinação, [S.l.:s.n.], 2001, mimeo.

¹⁴⁴ Conforme informações contidas na home page organizada pelos integrantes do movimento pró-reabertura da Estrada do Colono. Disponível em: <www.caminhodocolono.com.br/4legal.htm>. Acesso em: 22 maio 2001.

¹⁴⁵ É o caso do cartaz de “Mobilização”, convocando a população do entorno do PNI para a mobilização, organizada pela AIPOPEC, pela reabertura da Estrada do Colono, com data marcada para 13 de maio de 1997. As entidades nomeadas constam também do folder “Parque Nacional do Iguaçu – Caminho do Colono”, material de divulgação feito pela AIPOPEC, no qual o “Caminho do Colono” é apresentado como “ [...] a mais nova opção turística do Parque Nacional do Iguaçu.”

Câmaras Municipais do Sudoeste do Paraná (ACAMSOP) e Coordenadoria das Associações Comerciais e Industriais do Sudoeste do Paraná (CACIASPAR). Pelo exposto, torna-se evidente a iniciativa das organizações civis patronais e, mais ainda, dos ocupantes de cargos eletivos - políticos locais, para a constituição da AIPOPEC e para a mobilização dos moradores vizinhos ao parque que tenham interesse na reabertura da Estrada do Colono.

A AIPOPEC, apesar de destacar o seu compromisso com a preservação dos “recursos ecológicos de todo o Parque Nacional do Iguaçu”, tem nitidamente como objetivo principal a reabertura definitiva da Estrada do Colono. A sua própria fundação representou a necessidade de catalisar e articular as diversas forças políticas e empresariais contrárias à interdição da via, forças essas que, num primeiro momento, ficaram atônitas diante da decisão desfavorável da Justiça.

Para Bonassa (2004, p. 81), apesar da AIPOPEC ter sido criada com a finalidade de representar judicialmente os municípios, à medida que o processo evoluiu e, talvez por isso mesmo, teve seu papel ampliado, legitimando-se diante da comunidade ao assumir participação nas campanhas pró-reabertura. Logo, diante da comunidade, assume um caráter de representatividade.

Entre setembro e outubro de 1986, o Estado do Paraná e 17 municípios¹⁴⁶ das regiões Oeste e Sudoeste são admitidos nos autos em caráter de réus litisconsortes¹⁴⁷, tendo em vista a “negligência” do réu principal, no caso o IBDF, em contestar a sentença, inclusive, mostrando-se favorável à liminar concedida. Em outros termos, o réu citado na Ação Civil Pública que desencadeou o fechamento da Estrada do Colono era o IBDF, e esse instituto não contestou a sentença, até porque, conforme já foi mencionado, o próprio plano de manejo do órgão federal indicava a necessidade de interdição da estrada. Mas fica claro, também, que o instituto foi omissivo durante o período em que o tráfego regular de automóveis se deu livremente, ou seja, até 1986,

¹⁴⁶ Medianeira; Foz do Iguaçu; Santa Terezinha de Itaipu; Barracão; Vera Cruz do Oeste; Pranchita; Santo Antônio do Sudoeste; Marechal Cândido Rondon; Céu Azul; Santa Izabel do Oeste; São Miguel do Iguaçu; Santa Helena; Missal; Matelândia; Capanema; Planalto e Pérola do Oeste.

¹⁴⁷ Litisconsórcio: vínculo formado pela participação, na causa, de uma pluralidade de autores ou de réus. Diz-se ativo, quando há mais de um autor; passivo, se mais de um forem os réus. Facultativo, ou voluntário, quando formado por provocação de uma das partes, desde o início da causa ou em seu curso. (SIDOU, 2001, p. 521).

não sendo sequer o autor da iniciativa judicial que contestava a pavimentação da estrada.

No ano de 1990, a questão adquiriu alguns contornos para além da disputa judicial. Conforme documento produzido pela AIPOPEC, é possível registrar a manifestação de algumas autoridades sobre o assunto, sendo que o então secretário (equivalente ao cargo de ministro) do Meio Ambiente, José Lutzenberger¹⁴⁸, declarou que “fará de tudo para evitar que a estrada seja reaberta”¹⁴⁹. Por outro lado, o governador do Paraná, Álvaro Dias (mandatário entre 15.3.1987 a 15.3.1991), afirmou que “está empenhado em conseguir na Justiça a reabertura da estrada, que considera fundamental para a região”¹⁵⁰.

A data de 15 de junho de 1990 é considerada um dos marcos da luta pela reabertura, em razão da promoção de uma grande manifestação organizada pela AIPOPEC no local do conflito, reunindo milhares de pessoas de vários municípios do Oeste e Sudoeste do Paraná e do Oeste de Santa Catarina. Fizeram-se presentes na manifestação os governadores do Paraná, Álvaro Dias, e de Santa Catarina, Cassildo Maldaner, vários deputados federais e estaduais, prefeitos e vereadores de toda a região envolvida com a questão.

Quanto à disputa no plano jurídico, a passagem reproduzida abaixo apresenta, de forma objetiva, alguns dos vários nós expostos no processo relacionado ao caso nos dez primeiros anos – entre o final de 1986 até o ano de 1996.

Com a concessão da liminar [que fechou a Estrada do Colono em 1986], ingressaram no feito o Estado do Paraná e diversos Municípios, na condição de litisconsortes passivos facultativos. A ação foi julgada procedente, iniciando-se aí uma infundável seqüência de incidentes processuais.

Num primeiro momento, o Estado do Paraná e os Municípios apelaram da sentença ao hoje extinto Tribunal Federal de Recursos, obtendo anulação da sentença para propiciar a realização de provas. Retornando os autos à primeira instância para a produção das provas requeridas, desta feita foi julgado precluso o direito à produção da prova pericial e adotada integralmente a sentença anulada. Pela segunda vez os Municípios e o Estado do Paraná apelaram e, novamente, a sentença foi anulada. Inconformado, o Ministério Público

¹⁴⁸ Esteve à frente da Secretaria do Meio Ambiente da Presidência da República durante os anos de 1990 a 1992 - governo Collor.

¹⁴⁹ AIPOPEC - **Caminho do Colono**: uma história de coragem e determinação, [S.l.:s.n.], 2001, mimeo.

¹⁵⁰ Ibid.

interpôs recurso especial, sem sucesso. Assim, pela terceira vez a ação civil pública retorna à primeira instância, desta vez para a produção das provas periciais requeridas pelos Municípios vizinhos ao Parque. (FIGUEIREDO e RODRIGUES, 1997).

Como é possível perceber, a disputa no plano judicial foi adquirindo contornos cada vez mais complexos e prolixos, emitindo decisões sobre o assunto que, em alguns momentos, causaram dúvidas generalizadas quanto ao seu teor, como veremos mais à frente.

Gostaríamos de chamar a atenção para a participação direta de diversas ONGs no conflito, inclusive como desencadeadoras do processo que levou ao fechamento da estrada. Nos anos de 1980, diversas ONGs voltadas para a proteção ambiental já se encontravam constituídas no Brasil. Para Cunha e Coelho (2003, p. 48-49), vai ser nos anos de 1970 e de 1980 que as ONGs se efetivaram como novos atores principais que influenciaram a política ambiental no país.

Conforme abordado no subcapítulo 2.5 (sobre a situação atual das unidades de conservação federais no Brasil), também foi nas décadas de 1970 e 1980, especialmente nessa última, que o Estado brasileiro mais investiu na implantação de novas unidades de conservação, tratando-se de um indicativo de que o Estado passou a atribuir maior importância à política voltada para as áreas protegidas. Ainda data desse período a aprovação do “Regulamento dos Parques Nacionais”, através do Decreto nº 84.017/1979, estabelecendo as normas que definem e caracterizam os parques nacionais, como a necessidade do plano de manejo e o seu zoneamento.

Antes desse decreto, quando a Estrada do Colono era utilizada regularmente, não havia uma normatização mais detalhada quanto aos parques nacionais, e, apesar de ser possível questionar, sob o aspecto jurídico, a presença de uma estrada no parque utilizando-se do Código Florestal de 1965 (Lei Federal nº 4.471), é a partir do “Regulamento dos Parques Nacionais”, de 1979, que a situação da Estrada do Colono fica em flagrante contradição com a legislação¹⁵¹. Entre os diversos argumentos jurídicos, esse

¹⁵¹ Considerando o teor do artigo 24 do citado Decreto: “É vedada a execução de obras que visem a construção de teleféricos, ferrovias, rodovias, barragens, aquedutos, oleodutos, linhas de transmissão

artigo foi utilizado pelos opositores da estrada¹⁵², assim como os defensores da reabertura alegavam ser a estrada anterior ao parque.

Não menos importante é o fato de ser na década de 1980 que o Ministério Público Federal passa por uma reestruturação pela qual a defesa do meio ambiente torna-se uma de suas prioridades¹⁵³, utilizando-se da ação civil pública.

Para Gurgel, o ajuizamento de ação civil pública referente ao fechamento da Estrada do Colono, em 1986, foi uma “iniciativa pioneira” da atuação do Ministério Público Federal com o advento da Lei da Ação Civil Pública. (GURGEL, 2000, p. 160).

Vai ser nesse contexto de modernização das políticas ambientais e de aumento do prestígio, junto à mídia e ao Estado, das ONGs, que ocorrerá o fechamento da Estrada do Colono. Nesse caso específico, diversas ONGs ambientalistas registraram a sua participação, de maneira mais ou menos atuante, nos momentos mais conflituosos envolvendo a problemática, sempre questionando as tentativas de reabertura e pressionando o Estado para tomar providências de manutenção de interdição da via. Percebe-se uma participação mais ativa do Fórum Pró-Conservação da Natureza; ADEA e Rede Nacional Pró-Unidades de Conservação. Outras ONGs como a WWF; SOS Mata Atlântica; Sociedade de Pesquisa em Vida Selvagem e a Rede Verde de Informações também se manifestaram sobre o assunto, especialmente através do uso da internet para promover abaixo-assinados e difundir informações. Entrevistamos o professor João José Bigarella, que durante muitos anos foi ligado à ADEA e um dos precursores do movimento pelo fechamento da Estrada do Colono, em 1986. Reiterando o mesmo posicionamento manifestado nos anos de 1980, ele expõe os seguintes argumentos:

ou outras, que não sejam de interesse do Parque Nacional.” BRASIL. Decreto 84.017, de 21 de setembro de 1979, que aprova o Regulamento dos Parques Nacionais Brasileiros.

¹⁵² Este artigo 24 consta na “Ação Civil Pública” (Folha 8) promovida pelo Ministério Público Federal em 1986 que levou ao fechamento da Estrada do Colono, no item “A impossibilidade técnica e legal da estrada”.

¹⁵³ Isso é deduzido a partir do relato fornecido por Gurgel, sub-procurador geral da República: “Em 1985, a Lei nº 7.347, de 24 de julho, confere ao Ministério Público a legitimidade para propor ações civis públicas inicialmente em defesa do meio ambiente, do consumidor e de bens e direitos de valor artístico, estético, histórico, turístico e paisagístico. Inicia-se naquele momento a atuação sistemática do Ministério Público Estadual e Federal em prol do meio ambiente.” (GURGEL, 2000, p. 160).

Ao meu ver, se eles abrirem essa estrada, pode dar adeus a função do parque [...] Ou vamos fazer do parque um parque, com a função de uma área com estoque genético, para preservação da fauna e flora. Mesmo que a estrada não seja de asfalto, é um caminhão atrás do outro e quem é que vai vigiar essa estrada? Não tem sentido, aí vale mais o país e não o interesse imediatista. Porque o centro de exportação não é Foz do Iguaçu, o centro de exportação vai ser via Paranaguá. Toda a produção de Capanema e daquela área ou vai para São Paulo ou para Santa Catarina, em diversos destinos, sem precisar atravessar o parque¹⁵⁴.

Ainda relacionado à atuação de ONGs, foi interessante constatar que as lideranças locais responsáveis pelo estabelecimento de uma conduta, no plano jurídico e político, destinada a procurar reverter o fechamento da estrada sentem necessidade, inclusive institucional, de criar também uma ONG – a AIPOPEC, para atingir os seus objetivos. Os integrantes da AIPOPEC, ao longo da década de 1990, vão incorporar o discurso ambientalista predominante e, para dar sustentação à sua reivindicação, vão usar o argumento da necessidade do desenvolvimento sustentável, da participação da população local nos projetos ambientais, conforme preconizado pelos documentos da Rio-92, em especial a Agenda 21. A partir deste discurso, a AIPOPEC e algumas administrações municipais passaram a promover ações mais concretas em benefício do parque, como projetos de educação ambiental nas escolas, combate à extração ilegal de palmito da unidade, programas de recomposição da mata ciliar, conservação do solo a partir de microbacias e orientação aos agricultores quanto à destinação final de embalagens de agrotóxicos. O incentivo à agricultura orgânica nas proximidades do PNI obteve resultados satisfatórios no município de Capanema. Isso significa que, para se contrapor aos argumentos dos ambientalistas contrários à reabertura da estrada, fez-se necessário, de certo modo, encampar muito do discurso e das propostas defendidas pelos próprios ambientalistas.

No que se refere aos fatos relatados sobre a problemática em foco, uma série de ações relevantes foram desencadeadas no ano de 1997, representando uma reviravolta nos rumos que tomavam a discussão e

¹⁵⁴ Entrevista realizada com João José Bigarella. Professor da UFPR. Foi presidente da Associação de Defesa e Educação Ambiental (ADEA) na década de 1980. Entrevista concedida no dia 19 de setembro de 2004, em Curitiba – PR.

mobilização envolvendo a reabertura ou não da estrada, até então restritas ao plano jurídico e às pressões políticas exercidas nos gabinetes dos poderes públicos federal e estadual.

3.3. O Processo de Renovação da AIPOPEC e as Mudanças de Estratégias

Podemos perceber claramente que novas estratégias adotadas pelos defensores da proposta de reabertura estão vinculadas com a renovação do quadro diretor da AIPOPEC e das novas lideranças políticas que surgiram após o pleito eleitoral de 1996. Ao que tudo indica, o resultado das eleições para prefeitos e vereadores, ocorridas no ano de 1996, influenciou nas decisões que mudariam o curso das ações voltadas para a tentativa de retomada da via. Foram eleitos, pela primeira vez, prefeitos ligados ao PT (em coligação local com o PFL) para as prefeituras de Medianeira e Serranópolis do Iguaçu. O prefeito de Capanema era filiado ao PDT.

Sobre o processo de renovação da AIPOPEC é preciso recuar alguns anos, e destacar que a entidade passou por algumas mudanças quando, em 1992, o engenheiro agrônomo Marcos Rogério Pagani foi eleito pelos prefeitos do Oeste e Sudoeste como coordenador da AIPOPEC, permanecendo no cargo até 1997, quando foi substituído pelo então vice-prefeito de Capanema, Carlos Carboni.

Durante o período em que esteve à frente da coordenação da AIPOPEC, Marcos Rogério Pagani, juntamente com outros mentores, passou a dar um novo perfil às estratégias de reabertura da Estrada do Colono. Quando a estrada foi fechada, em 1986, as declarações tinham uma forma direta e pouco polida, como a do então prefeito de Medianeira, Adolpho Mariano da Costa – “Enquanto não chegarmos com o asfalto até o Rio Iguaçu, nenhum medianeirense poderá dar por terminada a sua caminhada¹⁵⁵”. No entanto, ao longo dos dez anos que se passaram desde a interdição da via, houve uma mudança no discurso da entidade, que procurou acompanhar a importância adquirida pela temática relacionada à preservação da natureza, tanto em nível nacional quanto internacional. Ficou claro que, sem um discurso

¹⁵⁵ ADOLPHO: “Queremos a vitória.” **O Paraná**. Cascavel, 19 set. 1986.

conservacionista e um plano que indicasse metas nessa direção para o uso do parque, a reabertura definitiva estaria comprometida.

Em passagem extraída de uma entrevista concedida pelo coordenador da AIPOPEC, Marcos Rogério Pagani, fica patente a mudança do discurso sobre a situação da estrada:

A questão da estrada é o seguinte: argumento para fechar a estrada só teria se fosse para construir um asfalto com um novo traçado, com um novo perfil. Isso seria uma sacanagem com o parque, seria inadmissível. Infelizmente é o argumento que deu origem à ação e trouxe todo esse caos para a região

¹⁵⁶

Em outro trecho da mesma entrevista, o coordenador ressalta a inabilidade do governo do Estado para lidar com a questão, no momento da obstrução da via:

O Estado do Paraná, na época, foi o grande responsável pelo fechamento da Estrada do Colono. O Estado foi muito negligente, muito pouco diplomático, no sentido de sequer receber os ambientalistas e pelo menos ouvir suas demandas sobre aquela questão. O Estado não se dispunha nem a ouvir falar de ecologistas. Os ambientalistas tentaram audiências com o governador, com o DER, na tentativa de buscar um acordo, para ver o projeto, até para que eles pudessem prestar consultoria a um projeto alternativo. O Estado sequer [os] recebeu, nunca deu atenção, preferiu o choque, o confronto com os ambientalistas. Coisa que nós abandonamos como estratégia básica¹⁵⁷.

O entrevistado avalia que o endurecimento diante das posições dos ambientalistas, por parte do governo paranaense, dificultou uma saída negociada que poderia resultar na manutenção da estrada aberta sob certas condições. No entanto, segundo nossa avaliação, não é mencionado que o posicionamento do governo estadual era endossado e estimulado pelas lideranças políticas da região naquele momento, que também não tiveram habilidade para obter um entendimento que significasse concessões por parte de todos os agentes interessados na questão.

¹⁵⁶ ENTREVISTA: Marcos Rogério Pagani – a vitória da obstinação. **Revista Gente do Sul**. Francisco Beltrão (PR), Editora Jornal de Beltrão, nº 37, p. 7-12, jun. 1997.

¹⁵⁷ Ibid.

Retornando às mudanças táticas adotadas pela AIPOPEC (o que significa o mesmo que dizer mudanças estratégicas adotadas pelas lideranças políticas da região, atores centrais da entidade), além do teor conservacionista e de preocupação ambiental relativo ao parque, freqüentemente mencionados nos documentos da entidade, assim como nas declarações públicas de seus representantes, uma série de proposições foi colocada em curso. Entre essas, uma das principais refere-se à mudança de advogado que representava os interesses da AIPOPEC (e das prefeituras) junto ao processo judicial em curso, mudança essa que revela certos desentendimentos e disputas internas na Associação. Isso pode ser verificado pelas passagens abaixo, extraídas de uma publicação destinada a fazer apologia da reabertura da Estrada do Colono e viabilizada por políticos solidários à causa.

A primeira decisão importante foi a substituição do advogado, que, durante seis meses, não atendeu à nova coordenação da AIPOPEC, tratando dos problemas com o antigo coordenador, Isácio Donel, de Medianeira, o qual o continuava atendendo como se ainda fosse o coordenador.

Depois de insistir muito para que o atendesse, coisa que [o antigo advogado] não queria fazer, [Marcos Pagani] conseguiu falar com ele dizendo claramente que solicitava uma procuração na intenção de substituí-lo, para que pudesse ter um processo mais ágil no assunto “Estrada do Colono”. Depois de argumentar muito, conseguiu com extrema dificuldade levar uma procuração com reservas de direito ao atual advogado Pedro Henrique Chavier, o que significa que há um novo advogado na questão. Mas, o anterior continua atuando também. Depois [Marcos Pagani] surpreendeu o antigo advogado, fazendo-lhe uma visita onde conseguiu arrancar uma Procuração sem reservas de direito, sendo importante ressaltar que antes disso teve que assinar uma série de documentos os quais posteriormente geraram uma ação de execução de honorários contra a AIPOPEC. (DALLO, 1998, p. 96-97)¹⁵⁸.

Estando corretas as informações relatadas, ficam evidenciadas algumas divergências internas ao movimento de reabertura da estrada, fator que não causa estranheza face aos interesses envolvidos. Diante das relações

¹⁵⁸ DALLO, Luciano. **Caminho do Colono** – vida e progresso. Francisco Beltrão (PR): Francisco Beltrão Grafite, 4ª edição, 1998, p. 96-97. Essa parte do livro foi elaborada a partir de uma entrevista concedida ao autor pelo ex-coordenador da AIPOPEC, Marcos R. Pagani, em 5 de novembro de 1997. Merece ser mencionado que as desavenças relatadas nessa quarta edição foram suprimidas pelo autor na nona edição do mesmo livro, cujo título também foi alterado – DALLO, Luciano. **Estrada do Colono** – a luta de um povo. Francisco Beltrão (PR): Grafite, 9ª edição, 1999.

que vão sendo construídas socialmente na elaboração do projeto de reabertura, as contradições e conflitos internos tornaram-se elementos obrigatoriamente constitutivos. No entanto, esse movimento político sempre ressaltou a união entre os elementos envolvidos, para além de siglas partidárias, posicionamentos ideológicos ou de condição social (que contemplaria da mesma forma o empresário e o colono), demonstrando que a pretensa “união” entre os interessados pela reabertura era composta mais por retórica. O fato de todas as pessoas envolvidas possuírem o mesmo objetivo final – a reabertura do trajeto – não significa que compartilhavam os mesmos interesses e visões estratégicas para obter esse fim, considerando a heterogeneidade do grupo.

Merece destaque ainda a contratação, por parte da AIPOPEC, de assessorias especializadas que forneceram à entidade documentos e argumentos mais consistentes na disputa não só jurídica, mas também política e na batalha de informação da causa pró-reabertura. É nesse contexto que o engenheiro florestal Arnaldo C. Muller elaborou um documento com o título de “Integração Regional do Parque Nacional do Iguaçu”, finalizado em abril de 1997, amplamente divulgado pela entidade e base das suas propostas para o uso do parque, contemplando a estrada.

Também foram encomendados estudos sobre os prejuízos que a interdição da via trouxe para os municípios das regiões Oeste e Sudoeste do Paraná, sob responsabilidade do economista e professor titular da UFPR, Dr. Ademir Clemente, cujo trabalho foi feito a pedido da AIPOPEC, e revelou um prejuízo para o conjunto dos municípios estudados, num prazo de dez anos, no valor de R\$ 3.842,3 milhões de reais a preços de 1995¹⁵⁹. Esse estudo subsidia um pedido de ressarcimento, por parte desses municípios, na Justiça. Deve ser informado, contudo, que existe outro estudo com o título “Prejuízos Decorrentes do Fechamento da Estrada do Colono: Mitos e Manipulações”, de maio de 1999, feito por uma equipe coordenada por um professor também do Departamento de Economia da UFPR, Dr. Claus Germer, a pedido do Fórum Pró-Conservação da Natureza, que chega a conclusões completamente

¹⁵⁹ CLEMENTE, Ademir. **Prejuízos decorrentes do fechamento da Estrada do Colono (PR 495) – Avaliação Econômica**. [S.l.], maio 1996. Mais tarde, também sob encomenda da AIPOPEC, um estudo mais condensado e atualizado foi feito. CLEMENTE, Ademir. **O significado econômico da Estrada do Colono**. [S.l.], abril 1999.

diferentes do primeiro trabalho citado. Os resultados, de forma mais detalhada, a que chegou o primeiro estudo, assim como as críticas feitas a ele, contidas no segundo, estão disponíveis no subcapítulo 4.2 dessa tese.

Retomando o conjunto de iniciativas inovadoras da nova coordenação da AIPOPEC, não menos relevante, foi o trabalho de *marketing* sobre a questão (no estilo de administração empresarial moderna), criando-se uma logomarca (Figura 3) que esteve presente em todas as manifestações e materiais pró-reabertura – foram produzidos vários textos, em muitos casos, reprodução de partes do trabalho principal feito por Arnaldo C. Muller. Também foi elaborado um *slogan* muito difundido pela Associação, que era “Caminho do Colono – a vida passa por aqui”. A principal alteração, porém, nessa ofensiva desenvolvida no campo publicitário, foi a tentativa de alterar a denominação do trecho para “Caminho do Colono” em substituição à “Estrada do Colono”. De acordo com os argumentos levantados na época: “A palavra ‘estrada’ lembrava apenas o aspecto econômico enquanto que ‘caminho’ soa mais romântico adequando-se à nova proposta da Aipopec¹⁶⁰.”

¹⁶⁰ RENOVAÇÃO das lideranças ressucitou (sic) a luta. **O Presente**, Marechal Cândido Rondon (PR), 22 jan. 1999. p. 26.

FIGURA 3 – Logomarca pró-Estrada do Colono

Caminho do Colono

Parque Nacional do Iguaçu



A Vida Passa Por Aqui!

Fonte: Disponível em:

<www.medianeira.com.br/colono/pagina.html>

Acesso em: 27 ago. 2003.

A Associação, em trabalho conjunto com algumas administrações municipais, especialmente às de Capanema e Serranópolis do Iguaçu, também desenvolveu atividades ligadas à educação ambiental entre os alunos dos municípios, assim como procurou informar os agricultores vizinhos ao parque da necessidade de cuidados especiais, por exemplo, sugerindo o uso reduzido de agrotóxicos, destacando as vantagens da produção orgânica e fazendo campanhas contra a extração de palmito, caça e pesca no interior do parque.

Além de colocar à frente da contenda jurídica um outro advogado, dando novo impulso às ações e recursos, o coordenador da entidade, juntamente com o advogado, procurando conseguir apoio às suas propostas, fez uma série de viagens para Curitiba e Brasília, em visita ao IBAMA, à Procuradoria Geral da República no Estado do Paraná, aos deputados estaduais do Paraná e aos deputados federais. No entanto, não obtiveram o êxito esperado, levando-os a concluir que seria necessária uma ação mais

radical para lidar com a questão, ou seja, a organização de uma manifestação popular que reabrisse a estrada, independente de uma decisão judicial favorável.

Em texto elaborado por Luciano Dallo a partir de entrevista concedida por Marcos R. Pagani, torna-se possível entender como foi articulado o plano de ocupação da Estrada do Colono.

Trabalharam de agosto de 1996 até janeiro de 1997, articulando a estrutura desse movimento, conversando com as pessoas certas tais como os novos prefeitos, em reuniões de fins-de-semana, explicando a estratégia. Em janeiro de 1997, reuniram todos os prefeitos num hotel, em Foz do Iguaçu e apresentaram a idéia de que a Estrada teria que ser ocupada, sendo essa a única forma de reavivar o processo “Estrada do Colono” que estava morto sob o ponto de vista do envolvimento da população.

De janeiro até oito de maio trabalharam intensamente com o objetivo de organizar esse projeto de ocupação da Estrada, camuflado por um projeto maior chamado “Manifestação Popular” do dia 13 de maio. Com o apoio da população, arrecadação de fundos das prefeituras e com a participação da iniciativa privada, esse movimento teve um grande sucesso¹⁶¹.

Diante das dificuldades no campo político de reverter a situação desfavorável e da morosidade no trâmite judicial, os integrantes da AIPOPEC decidiram organizar uma mobilização da população local para “criar um fato” que representasse força política, no sentido de desenvolver uma ação que significasse uma alteração da situação, garantindo repercussão e visibilidade na imprensa, além de motivar os moradores dos municípios próximos ao parque a sentirem-se participantes de um projeto de desenvolvimento regional.

O processo de organização da mobilização, cuja proposta foi gestada ainda no ano de 1996, ficou sob a responsabilidade da AIPOPEC e dos políticos locais, atuando conjuntamente com entidades como associações comerciais. Um outro momento de destaque dentro do processo de planejamento ocorreu em 15 de abril de 1997, quando foi realizado, em Medianeira, um seminário no qual foi exposto o projeto “Integração Regional do Parque Nacional do Iguaçu”, elaborado pelo engenheiro florestal Arnaldo C. Muller, o qual serviu como referência principal nessa nova investida que estava

¹⁶¹ DALLO, Luciano. **Estrada do Colono** – a luta de um povo. Francisco Beltrão (PR): Grafit, 9ª edição, 1999. p. 138.

sendo preparada. Nesse Seminário, que reuniu prefeitos e representantes de 29 municípios da região Oeste e Sudoeste do Paraná, entidades de classe, deputados e, inclusive, representantes do IBAMA, foi divulgada a intenção de realizar uma grande manifestação no dia 13 de maio, com o objetivo de mobilizar o maior número possível de moradores dos diversos municípios vizinhos ao parque, para exigir a reabertura da Estrada do Colono.

A partir das discussões e deliberações feitas nesse seminário, foram colocadas em andamento as atividades necessárias para tornar a reabertura da estrada um fato consumado. É importante frisar que essas ações foram marcadas pelo planejamento minucioso e prévio, ao contrário de declarações que apontam uma mobilização “espontânea” da comunidade local, numa clara tentativa de eximir de responsabilidades os integrantes da AIPOPEC e os dirigentes políticos envolvidos, como se constata através da versão de Marcos Pagani: “Eu não sou a favor de invasões, e a Aipopec também não é. A ocupação da estrada ocorreria de qualquer jeito. Estávamos planejando a manifestação para o dia 13 e paralelamente houve um movimento de ocupação da estrada¹⁶².” A verdade, porém, é que a retomada da estrada foi precedida por um planejamento detalhado, e nem poderia ser diferente, por causa da dimensão do trabalho necessário para colocar a estratégia em andamento, como fica claro no noticiário da época:

A etapa seguinte para a ocupação passou a ser desenvolvida pelos prefeitos de Serranópolis do Iguaçu, Nilvo Perin e Capanema, Valter Steffens, que passaram a realizar reuniões em vários pontos dos municípios interessados, organizando moradores, vereadores e prefeitos, para a ocupação da estrada. Para tanto, montaram estrutura básica para atender milhares de pessoas. [...] O próximo passo foi difundir junto à comunidade, que no dia 13 de maio policiais estariam no local, visando impedir a entrada da população no parque. Uma “idéia” foi lançada e correu como rastilho de pólvora: “por que não ocupamos antes?” Foi o que aconteceu¹⁶³.

Considerando as estratégias adotadas pela AIPOPEC nessa nova investida, mais agressiva, somos levados a acreditar que a antecipação da

¹⁶² ENTREVISTA: Marcos Rogério Pagani – a vitória da obstinação. **Revista Gente do Sul**. Francisco Beltrão (PR): Editora Jornal de Beltrão, nº 37, p. 7-12, jun. 1997.

¹⁶³ O PRINCÍPIO da ocupação organizada pela Aipopec. **A Cidade**, Cascavel (PR), 11 maio 1997.

data para a reabertura da estrada já fazia parte de seus planos, pois havia o risco calculado de alguma contrapartida do Ministério Público ou IBAMA na data divulgada de 13 de maio.

A disputa envolvendo a Estrada do Colono entra numa nova fase, com a reabertura pela população local. Na data de 8 de maio de 1997, aproximadamente mil pessoas estiveram envolvidas com a ocupação do parque, sendo que muitas ficaram acampadas nos dois extremos da estrada, que naquele momento encontrava-se parcialmente encoberta pelo processo de regeneração natural da vegetação. Foram formados dois grupos para proceder à recuperação da estrada – através do trabalho de roçada da vegetação. Partindo dos pontos extremos, eles se encontraram no meio do caminho; assim, em poucas horas, a Estrada do Colono estava em condições de rodagem novamente. As fotos seguintes permitem a visualização da situação de regeneração da mata na estrada, desde o seu fechamento em 1986 e a estrada reaberta após as obras feitas em 1997.

Procurando contestar a acusação de ilegalidade no ato de retomada da estrada, foram divulgados argumentos como o seguinte:

A decisão de ocupar a estrada é resultado de uma brecha encontrada na sentença expedida em 12 de setembro de 1986 [que determinou no seu fechamento]. [...] Na sentença, o parecer proíbe o tráfego de veículos pela estrada, mas não diz nada sobre as pessoas transitarem a pé pelo trecho¹⁶⁴.

¹⁶⁴ AGRICULTORES usam foices para reabrir estrada. **O Paraná**, Cascavel, 9 maio 1997.

FOTO 4 – Autor: Sérgio B. Rocha



Situação da Estrada do Colono pré-ocupação de 1997: a estrada visível nessa foto dá acesso até a entrada da Estrada do Colono em Serranópolis do Iguaçu, naquele momento, retomada pela vegetação desde o seu fechamento em 1986.

Fonte: ROCHA, Sérgio Brant. **A “Estrada do Colono” e o Parque Nacional do Iguaçu.** Brasília : IBAMA/Diretoria de Ecossistemas, 1997.

FOTO 5 - Autor: Sérgio B. Rocha



Estrada do Colono, a partir da porção que corta a área verde, após a sua reabertura realizada em 1997.

Fonte: ROCHA, Sérgio Brant. **A “Estrada do Colono” e o Parque Nacional do Iguaçu**. Brasília : IBAMA/Diretoria de Ecossistemas, 1997.

Convém informar que no dia seguinte à retomada da estrada, a juíza substituta da 1ª Vara Federal de Curitiba deu parecer favorável a uma ação do Ministério Público do Paraná, concedendo reintegração de posse e autorizando o IBAMA a requisitar força policial para a retirada das pessoas do parque. No entanto, naquele momento, essa decisão só viria a somar-se às peças volumosas que compunham o processo jurídico sobre o assunto, sem que fosse cumprida.

Após reunir as lideranças políticas da região e organizar a reabertura da estrada, foi realizada a manifestação do dia 13 de maio, reunindo aproximadamente, segundo a imprensa local, 20 mil pessoas¹⁶⁵ em Capanema e Serranópolis do Iguaçu, contando com culto ecumênico, discursos de políticos locais e apresentações culturais. Após a manifestação, algumas

¹⁶⁵ REABERTURA da estrada reúne mais de 20 mil pessoas. **Costa Oeste**, Santa Helena (PR), maio 1997.

centenas de pessoas permaneceram acampadas na entrada do parque, como forma de pressão para a agilização do julgamento do processo.

A estratégia de ocupar o parque, criando uma situação de grande repercussão local e na mídia, estava vinculada ao interesse de levar o Poder Judiciário a se manifestar. Num primeiro momento, os resultados se deram em conformidade com o esperado pelo movimento pró-reabertura. Ao mesmo tempo em que a estrada era reaberta de maneira efetiva, a AIPOPEC mobilizava seus advogados para atuarem na outra frente da disputa – a jurídica. Assim, em 12 de maio de 1997 foi protocolado no Tribunal Regional Federal (TRF) pedido para que fosse derrubada a liminar que interditou a estrada.

No dia 27 de maio, o presidente do TRF (4ª Região, de Porto Alegre), juiz Paim Falcão, cassou a liminar que mantinha a estrada fechada e liberou-a ao tráfego de veículos, sob certas condições, que haviam sido propostas pela própria AIPOPEC em seu último pedido protocolado na Justiça, como consta abaixo:

- velocidade máxima no trajeto de 60 km/h;
- fechamento da estrada no período noturno (das 18h30 às 6h30);
- proibição de trânsito de cargas vivas (gado, suínos, aves, etc.), tóxicas ou inflamáveis;
- proibição de tráfego de carretas;
- proibição dos motoristas pararem ao longo da pista.

Embora a liminar que fechou a estrada tenha sido suspensa, o mérito ainda não havia sido julgado, ou seja, não se tratava de um desfecho definitivo para a questão.

Motivado pela decisão judicial favorável, o movimento pró-reabertura procurou criar rapidamente as condições para o funcionamento regular da estrada. Como tarefa primeira, foi criado o “Movimento Amigos do Parque Nacional do Iguaçu”, uma extensão extra-oficial da AIPOPEC, responsável pela administração da estrada, inclusive com a cobrança de pedágio dos motoristas que transitavam por ela.

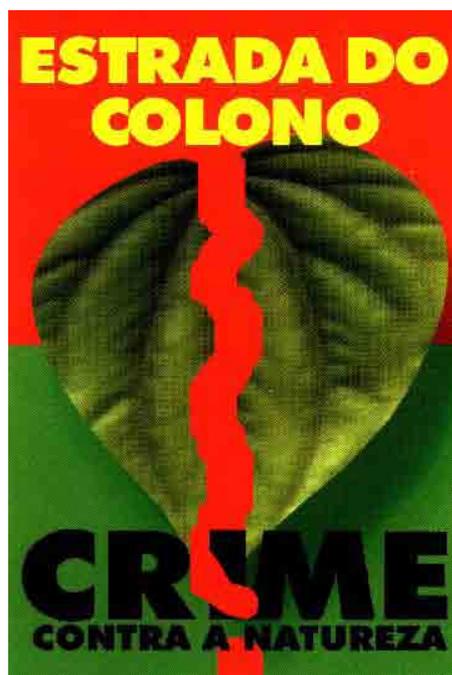
Pelo fato de efetuar atividades sem amparo legal, no caso administrar uma via dentro de uma unidade de conservação federal e cobrando pelo seu uso, o Movimento Amigos do Parque foi apresentado como sendo um agente que não se confundia com a AIPOPEC, numa clara tentativa de desvincular a Associação (que era legalmente institucionalizada) de atos irregulares.

O trabalho de viabilização da estrada para o tráfego regular de veículos foi feito, nos meses seguintes, com o uso de tratores que alargaram o seu leito original, a recuperação de pontilhões, o depósito de cascalhos no trajeto original, a instalação de placas e a construção de uma guarita na entrada do parque, no município de Serranópolis do Iguaçu. Também foi providenciada a recuperação da balsa que realizava a travessia pelo Rio Iguaçu, já utilizada durante a manifestação de 13 de maio, apesar de não possuir autorização legal e foi feita a contratação de pessoas para controlar o uso da estrada. Essas atividades, algumas das quais realizadas pelas prefeituras de Capanema e Serranópolis do Iguaçu, estavam sob responsabilidade do Movimento Amigos do Parque.

No dia 12 de junho de 1997, a estrada estava em condições satisfatórias para o uso e houve uma cerimônia de inauguração. Nesse dia de liberação de trânsito, diversos carros formaram um comboio que percorreu os 17,6 km do trecho e atravessaram o rio de balsa. Após a cerimônia, o restante do grupo que ainda ocupava o PNI desmontou o acampamento e deixou a reserva.

Diante desse novo contexto que envolvia o uso da estrada, houve reação imediata por parte dos agentes contrários aos últimos desdobramentos. Diversas ONGs ambientalistas manifestaram a sua contrariedade com a situação, através da imprensa, e do estímulo ao envio de mensagens de protesto para o ministro do Meio Ambiente (Sarney Filho) e para o presidente da República (Fernando Henrique Cardoso), sendo organizada, através da internet, uma rede de protestos que adquiriu ressonância internacional. Abaixo reproduzimos uma logomarca criada para denunciar a reabertura da estrada.

FIGURA 4 – Logomarca anti-Estrada do Colono



Fonte: Conselho Nacional da Reserva da Biosfera da Mata Atlântica.

Maio de 1999. Disponível em:

<www.unicamp.br/nipe/rbma/iguazu.htm>.

Acesso em: 28 ago. 2003.

Os representantes do IBAMA tomaram medidas mais ofensivas na tentativa de reverter à ocupação. Integrantes do instituto participaram de comissão formada com membros da AIPOPEC, ainda no mês de maio, com a intenção de discutir as reivindicações dos manifestantes, mas o impasse travou o diálogo, na medida em que o IBAMA exigia a desocupação imediata do parque e os manifestantes pretendiam que o instituto se comprometesse publicamente em garantir a manutenção da estrada no novo Plano de Manejo do parque. No período que se seguiu à ocupação, o relatório denominado “A `Estrada do Colono´ e o Parque Nacional do Iguaçu”¹⁶⁶, já mencionado no capítulo anterior, foi elaborado por técnico da diretoria de ecossistemas do IBAMA em Brasília, tendo como objetivo organizar um conjunto de argumentos que demonstrassem que a estrada comprometia a integridade dos atributos que justificaram a proteção da área.

¹⁶⁶ ROCHA, Sérgio Brant. A “Estrada do Colono” e o Parque Nacional do Iguaçu. Brasília: IBAMA/ Diretoria de Ecossistemas, 1997.

Baseado no referido relatório, o Ministério Público Federal (MPF) entra com uma reclamação junto ao Supremo Tribunal de Justiça (STJ) e este, em agosto de 1997, anula o despacho do juiz Paim Falcão que reabriu a estrada. Estava configurada mais uma derrota na esfera jurídica para o movimento pró-reabertura, no entanto, a ocupação de fato continuava, acrescida do retorno dos acampamentos no parque, como forma de resistência a uma eventual tentativa de obstrução da via pelo Estado.

Em negociações posteriores, entre os manifestantes e o IBAMA, ficou decidido que esse órgão se comprometia em elaborar o novo Plano de Manejo do parque e os manifestantes desocupariam a reserva, concedendo um prazo de 90 dias para a entrega final do plano. Havia a expectativa (na verdade, a intenção de interferir politicamente no resultado final do plano), por parte da AIPOPEC, de que o mesmo contemplasse de alguma maneira a Estrada do Colono.

Transcorrido o prazo, que teve início na data de 1º de julho de 1997, o IBAMA solicitou uma prorrogação. Durante esse período, houve alguns incidentes, como a construção, por parte do IBAMA, de cercas nas duas extremidades da estrada, assim como um momento de tensão entre fiscais do órgão e manifestantes, que retiveram os fiscais dentro do parque por algumas horas, além da reativação dos acampamentos próximos às duas entradas da estrada.

Em 12 de janeiro de 1998, a possibilidade de um acordo entre as partes envolvidas revelou-se bastante improvável. A Estrada do Colono foi novamente reaberta pela comunidade local, permitindo o tráfego de veículos, numa atitude de enfrentamento à decisão judicial. E foi nessa esfera da disputa que o IBAMA contra-atacou, ingressando, nesse mesmo dia, com um pedido de reintegração de posse da área junto à 1ª Vara Federal, em Curitiba.

A partir desse momento foi liberada a passagem de caminhões pela estrada, dentro das condições de uso pré-estabelecidas que incluía a proibição do tráfego de carretas. De acordo com informações veiculadas na época:

O movimento Amigos do Parque liberou em caráter experimental, o tráfego de pequenos caminhões (toco) pelo

Caminho do Colono, que estão fazendo o transporte de safra de mandioca para uma fábrica de fécula de São Miguel do Iguaçú. A decisão foi tomada em virtude da agregação de valor à produção, beneficiando diretamente os pequenos agricultores, que passam por grandes dificuldades pela falta de uma política agrícola. A eliminação da grande volta de mais de 200 km (sic), e a economia gerada com a redução de gasto em combustível, pneus, óleo, etc... (recursos naturais não renováveis) permitirá aos agricultores receberem 12% a mais pela tonelada de mandioca entregues (sic) para a fábrica.¹⁶⁷

Possivelmente, ao avaliarem como esgotadas as estratégias que visavam uma reabertura consentida pelo IBAMA, a AIPOPEC e as administrações municipais locais passaram a implementar seus planos para o uso da estrada, sem mais se preocupar em buscar medidas conciliatórias, o que não significou um descuido em relação à disputa na esfera judicial, que continuou em curso.

O grupo organizado sob a denominação de Movimento Amigos do Parque retoma a administração do uso da estrada, voltando a cobrar pedágio dos motoristas.

É interessante destacar que, nessa segunda ocupação da estrada, novamente é adotada a precaução de preservar os integrantes da AIPOPEC de quaisquer responsabilidades sobre as ações tomadas. De maneira persistente, era divulgada pela imprensa a alegação de que a AIPOPEC se encontrava à margem das mobilizações, como no exemplo seguinte: “A reocupação [realizada em 12.01.98] não teve a participação da Aipopec, que ignorou o movimento¹⁶⁸”. No entanto, não é possível conceber as ações relacionadas às ocupações, aos acampamentos e ao uso da estrada, desvinculadas dos integrantes da AIPOPEC, principais mentores do processo de reabertura e pessoas muito próximas às administrações públicas e aos políticos locais. Além disso, apesar de o Movimento Amigos do Parque estar na linha de frente na parte operacional das ações pró-reabertura, as duas associações se sobrepõem, envolvendo, oficialmente ou não, o mesmo grupo de pessoas.

¹⁶⁷ CAMINHO do Colono agrega valor à produção regional. **Caminho do Colono**, Capanema (PR), 30 maio 1998.

¹⁶⁸ IRRITADOS, moradores reocupam Estrada do Colono. **Gazeta do Povo**, Curitiba, 13 jan. 1998.

O fluxo de veículos que se utilizam da estrada, assim como o montante do valor arrecadado através da cobrança de pedágio (os membros do Movimento Amigos do Parque preferem o termo “contribuição”, por considerá-la voluntária) pode ser avaliado através dos dados abaixo, divulgados pelo próprio Movimento, na forma de prestação de contas.

QUADRO 11 - Movimento de veículos na Estrada do Colono nos meses de agosto e setembro de 1998*.

TIPO	AGOSTO	SETEMBRO	MÉDIA/DIA
Motos	137	110	04
Caminhão (Toco)	815	965	29
Caminhão (Truck)	1.000	1.082	34
Carros (passeio)	8.845	10.356	315
Total	10.797	12.513	382

FONTE: CAMINHO do Colono. **O Caminho**, Capanema (PR), 28 out. 1998.

*Obs. Informações publicadas no jornal pelo Movimento Amigos do Parque.

As informações divulgadas só indicavam o número de veículos, mas calculando os preços cobrados pelo uso da estrada (o valor incluía a travessia do Rio por balsa) na época, sendo de R\$ 5,00 para carros de passeio, R\$ 8,00 para caminhões de dois eixos (toco) e R\$ 12,00 para caminhões de três eixos (truck) e ônibus, a soma arrecadada com esse tráfego foi de R\$ 135.229,00, considerando que todos os motoristas pagaram os valores estipulados.

O Movimento Amigos do Parque já havia divulgado, anteriormente, outros dados referentes ao tráfego, abrangendo o período de 12 de janeiro a 21 de junho de 1998¹⁶⁹. Os veículos estavam distribuídos da seguinte forma;

- carros de passeio = 46.704
- caminhões de dois eixos = 2.090
- caminhões de três eixos = 290

¹⁶⁹ DENARDIN, Valmir. Pedágio já rendeu R\$ 250 mil para os invasores de parque. **Folha de Londrina** (PR), 11 jul. 1998.

A arrecadação total, nesses meses, calculada a partir de dados sobre o tráfego, divulgados pela própria Associação, foi de R\$ 253.720,00. Pelos valores apresentados, conclui-se que durante o período de abertura da estrada (de janeiro de 1998 a 13 de junho de 2001), essa se revelou uma fonte de consideráveis ganhos para os seus administradores, devendo-se observar que não incidia nenhum tipo de imposto direto sobre a arrecadação, pois a cobrança não era legalizada.

No início do ano de 1999, houve uma reunião organizada pela AIPOPEC com o objetivo de fazer a prestação de contas do recurso arrecadado. Nesse encontro estavam presentes os prefeitos de Capanema e Serranópolis do Iguaçu, além do coordenador da AIPOPEC e diversos empresários dos dois municípios. Os valores expostos¹⁷⁰ referem-se a uma movimentação financeira de aproximadamente R\$ 105.000,00, resultado do trânsito de 28.990 veículos em geral, entre janeiro de 1998 até 21 de fevereiro de 1999.

As informações publicadas levantam dúvidas quanto aos resultados financeiros divulgados anteriormente através da imprensa pela própria Associação. Comparando o valor total arrecadado e o número de veículos na publicação de julho de 1998, já mencionada (Folha de Londrina), com esses dados de 1999, constata-se um desencontro bastante expressivo nos resultados, principalmente quando é considerado o período que abrangem, sendo que o resultado do período mais longo expressa uma arrecadação menor do que a anterior. Além disso, ao dividirmos o valor de R\$ 105.000,00 pelo número de veículos, 28.990, temos como resultado R\$ 3,62, valor inferior a menor “taxa de pedágio” cobrada, no caso de R\$ 5,00 para carros de passeio.

Os integrantes do movimento pró-reabertura admitiam que a cobrança do pedágio era ilegal, mas afirmavam ser necessária para custear a manutenção da estrada. Como foi divulgado pelos membros do Movimento em 2001, até então não havia sido feita uma prestação de contas do que fora arrecadado com o “pedágio” por questões de “segurança”. Garantiram, porém, que, após conseguir a permissão definitiva para manter a estrada aberta, iriam

¹⁷⁰ CAMINHO do Colono. **O Caminho**, Capanema (PR), 10 mar. 1999.

mostrar onde o dinheiro arrecadado nos quatro anos de cobrança foi aplicado¹⁷¹.

Diante desse quadro, fica claro que os dados parcialmente divulgados devem ser entendidos como um referencial precário, relativo à arrecadação e ao tráfego pela estrada.

Em diversas oportunidades os administradores da estrada declararam que os recursos obtidos eram destinados à manutenção da via, pagamento de advogado e despesas como as viagens para Brasília, Curitiba ou Porto Alegre, em busca de uma solução favorável ao movimento pró-reabertura. Também se destinavam ao custo da balsa e campanhas realizadas com o objetivo de preservação do parque, como o combate à extração de palmito.

FOTO 6 - Autor: Arquivo/Jornal Gazeta do Paraná



Visão parcial de trecho da Estrada do Colono, no interior do Parque Nacional do Iguaçu.

Fonte: **Gazeta do Paraná**, Cascavel, 30 jun. 2004. Disponível em: www.gazetadoparana.com.br. Acesso em: 28 ago. 2004.

¹⁷¹ ZUCARELLI, Fátima. Estrada do Colono: população se mobiliza para evitar ação da PF. **Gazeta do Paraná**, Cascavel (PR), 09 jun. 2001.

Houve acusações de desvio do dinheiro para o financiamento de campanhas eleitorais, gerando, inclusive, uma investigação por parte da Polícia Federal¹⁷². A Assembléia Legislativa do Paraná, após o fechamento da via, aprovou pedido para que a AIPOPEC prestasse contas do recurso obtido com o pedágio.

As denúncias foram levantadas durante a campanha eleitoral do ano de 2000, para os mandatos de prefeitos e vereadores. Como iniciativa de defesa, visando oferecer transparência na administração e aplicação de recursos, a Associação organizou uma comissão intermunicipal e multipartidária. Em crítica contundente às pessoas que fizeram a denúncia, um jornalista envolvido com a AIPOPEC expressou a indignação do grupo pró-reabertura da seguinte maneira:

É claro que os Amigos do Parque têm que ser transparentes na aplicação do que se arrecada no Caminho do Colono mas, o mais ingênuo dos cidadãos sabe que, como o movimento não tem personalidade jurídica (para não dizer que é clandestino), não pode sair publicando balanço em edital. Os bem intencionados sabem que, num movimento popular, para saber das contas é preciso participar¹⁷³.

Quanto ao fluxo de veículos pela estrada, os dados evidenciam a predominância dos carros de passeio, superando largamente o número de caminhões, aqui incluindo os ônibus que trafegam pelo local.

De qualquer forma, fica difícil uma avaliação segura sobre o tráfego pela estrada, em razão do desencontro das informações publicadas, pois se fosse correto o número de veículos que utilizaram a estrada entre janeiro de 1998 e fevereiro de 1999, num total de 28.990, conforme indicado anteriormente, então a média diária seria inferior a oitenta veículos, um resultado bem abaixo da propalada média de 300 veículos por dia.

¹⁷² PF investiga responsáveis por uso da Estrada do Colono. **Gazeta do Paraná**, Cascavel (PR), 22 jun. 2001. Apesar da divulgação sobre a investigação tornar-se pública somente após o fechamento da Estrada, a Justiça informou que a mesma já se desenvolvia antes, de maneira sigilosa.

¹⁷³ OLIVEIRA, Sadi de. O inimigo mora ao lado. **O Presente**, Marechal Cândido Rondon (PR), 31 mar. 2000.

3.4. A Atuação da UNESCO Enquanto Agente de Pressão Pró-fechamento da Estrada e as Contrapartidas Políticas Pró-reabertura

No ano de 1999, os fatos mais marcantes envolvendo a questão vão ocorrer no plano político. A UNESCO havia concedido ao PNI o título de Patrimônio Natural da Humanidade em novembro de 1986, alguns meses após o primeiro fechamento da Estrada do Colono. Com a reabertura da estrada em 1997, essa instituição passou a divulgar o risco de que o título fosse retirado, acrescentando uma dimensão internacional de interferência na problemática.

Consideramos conveniente trazer algumas informações sobre o referido título. No final de 1972, mesmo ano em que ocorreu a Conferência de Estocolmo, já abordada, e provavelmente sob alguma influência dela, foi realizada a Convenção para a Proteção do Patrimônio Cultural e Natural da Humanidade, sob os auspícios da UNESCO. Conforme informações contidas em Gerster (1999, p. 32), no início de 1998, 152 Estados já eram signatários do acordo e 110 deles contribuía com 552 sítios para o patrimônio cultural e natural da humanidade. Dentre esses, quase duas dúzias faziam parte de uma Lista Vermelha, por se encontrarem em situação de grave perigo.

Gerster esclarece que o título conferido a patrimônios naturais exige, como contrapartida, à manutenção da integridade das condições naturais da área, mas o comitê do patrimônio mundial, ligado à UNESCO, viu-se obrigado a fazer concessões. Pois, dos países ricos pode-se exigir a proibição da exploração de grandes áreas, mas no caso de países pobres, o comitê tem aceitado áreas de proteção ambiental que, devido à presença humana, correm constantemente o risco de destruição ecológica. (GERSTER, 1999, p. 33).

Por fim, o autor revela o principal interesse que vai motivar vários signatários da Convenção a buscar os títulos de patrimônio natural ou cultural para os seus países:

O selo de qualidade “patrimônio da humanidade” vale ouro. O turismo é imprescindível, tudo depende do turismo: não é de admirar que os candidatos vivam num empurra-empurra. Aqui e ali o programa passa a ser vítima de sua própria fama: turismo de massa, sem qualquer respeito, faz parte dos principais inimigos do patrimônio da humanidade – em decorrência dos danos causados pelo bicho-homem, e pela profanação dos lugares sagrados. (GERSTER, 1999, p. 33).

Esses apontamentos permitem uma compreensão melhor sobre os interesses econômicos e políticos envolvidos, especialmente por parte do Estado brasileiro, que sofreria um desgaste no plano internacional, caso fosse retirado o título do PNI, o primeiro a ser conferido a uma unidade de conservação do país. Aliás, enquanto o imbróglio envolvendo a Estrada do Colono se desenvolvia, o MMA preteava o título de patrimônio natural para outras unidades de conservação, como veremos mais à frente.

No primeiro trimestre de 1999, uma equipe formada por membros da UNESCO esteve conhecendo a estrada, formulando um relatório sobre a situação, no qual se apresentava um resultado desfavorável à abertura e uso da estrada, segundo informações publicadas na imprensa local:

[...] a largura da estrada [que possuía doze metros em média] é o primeiro fator de condenação [pelo relatório]. O segundo fator complicativo (sic) é o entendimento por parte dos técnicos de que a estrada perdeu as características e importância econômica em função da inauguração de outros trechos, citando como exemplo a rodovia Capanema – Marmelândia e a futura ligação com a Argentina¹⁷⁴.

Diante da situação, o Movimento Amigos do Parque, que coordenava diretamente a ocupação do parque e administrava a estrada, enviou pela Internet, em março de 1999, uma carta-manifesto à UNESCO, fazendo-lhe críticas e solicitando que não fosse retirado o título do parque. Transcrevemos abaixo algumas passagens contidas nessa carta-manifesto:

É natural que algumas pessoas cometam enganos pela falta de conhecimento, como você Unesco, que atrasou por dois anos a concessão do título de Patrimônio da Humanidade ao nosso parque [O Parque no lado argentino recebeu o título em 1984], por achar que as Sete Quedas de Guaíra eram as Cataratas do Iguaçu e que seriam inundadas pela Usina de

¹⁷⁴ AIPOPEC reúne comunidade. **O Caminho**, Capanema (PR), 14 abr. 1999.

Itaipu. [...] Para evitar novos erros, não seria melhor dar-nos uma oportunidade para expor a nossa versão ao invés de ouvir somente aqueles que nos agridem? [...] O que é melhor para o parque, ter o povo lindeiro ao seu lado preservando-o mesmo com uma estrada em funcionamento, cujos impactos podem ser reduzidos, ou ter uma população indiferente senão inimiga?¹⁷⁵

No final de 1999, o Comitê de Patrimônio da Humanidade da UNESCO incluiu o PNI na lista de patrimônios ameaçados, a “Lista Vermelha” mencionada anteriormente, fase que antecede a retirada do título concedido. A razão principal¹⁷⁶ para essa decisão foi a reabertura da estrada, sendo estipulado às autoridades brasileiras um prazo de dois anos para a resolução dos problemas apresentados.

Esses acontecimentos repercutiram como um duro golpe ao grupo interessado na reabertura, com desdobramentos que iriam resultar numa poderosa fonte de pressão, por parte da UNESCO, afetando as decisões do governo federal (em especial do Ministério do Meio Ambiente) relativas à questão.

A AIPOPEC condenou a atitude da UNESCO e como principal argumento foi utilizado o fato de essa entidade não tomar a mesma medida contra a estrada que corta o Parque Nacional del Iguazu, no lado argentino e que também possui o título de Patrimônio Natural da Humanidade. “La Ruta Nacional 101”, usada desde a década de 1940, corta o parque argentino num trecho de 45 km, não sendo asfaltada e servindo para o escoamento da safra e transporte de madeira na Província de Misiones¹⁷⁷.

Apesar das dificuldades, o tráfego pela Estrada do Colono continuou sem interrupções, assim como a ofensiva para a sua reabertura legal

¹⁷⁵ ESTRADA do Colono – famílias voltam a montar barracas. **Mensagem**, Medianeira (PR), 4 mar. 1999.

¹⁷⁶ Também era denunciado o fato de o PNI não contar com o Plano de Manejo previsto na legislação, assim como o barulho causado pelos vãos de helicópteros sobre o parque.

¹⁷⁷ Os contra-argumentos a essa estrada que corta o Parque argentino são basicamente os seguintes: seu movimento é relativamente fraco, por ser uma área pouco povoada, e foi asfaltada outra rodovia que contorna o Parque del Iguazú e permite chegar até as cataratas pelo lado argentino, passando pela cidade de Vanda. Além disso, essa estrada que passa pelo parque não transgride a legislação argentina, e a UNESCO não interfere nas leis internas de cada país, mas exige o cumprimento da legislação corrente, que, no caso brasileiro, estava impedindo a reabertura da Estrada do Colono. (CEXIGUAÇ, 2005, p. 27).

e definitiva não retrocedeu, ao contrário. Por um lado, obteve-se a importante adesão do político paranaense Rafael Greca, que, na época, ocupava o cargo de ministro de Esporte, Turismo e Juventude. Para o então ministro era importante que a “Estrada do Colono continue aberta e seja transformada em uma estrada-parque, nos moldes da Estrada da Graciosa, que corta a Serra do Mar e liga Curitiba ao litoral paranaense¹⁷⁸.”

Sobre a situação de “estrada-parque” a ser atribuída à Estrada do Colono, deve-se ressaltar que a Estrada da Graciosa não ostenta esse título, até porque, na legislação ambiental federal, a caracterização de estrada parque é inexistente¹⁷⁹.

Ainda sobre o posicionamento do ministro, cumpre informar que, no período em que era deputado estadual no Paraná, ele situava-se entre os mais resistentes às tentativas de reabertura da estrada, quando ocorreu a primeira interdição, em 1986.

Naquele momento, o DER havia encaminhado uma proposta de cuidados que acompanhariam a pavimentação do referido trecho, com o objetivo de amenizar o impacto ambiental ao parque. Essa proposta contava com o apoio do governador Álvaro Dias, adversário político do então deputado Greca, e procurava ser uma solução que garantisse a reabertura da estrada, tramitando na Assembléia Legislativa do Estado do Paraná.

Segundo o registro de “voto em separado” solicitado pelo próprio deputado Rafael Greca, assim ele manifestou-se contra a reabertura da estrada:

Não concordamos que a Comissão de Ecologia desta Assembléia; criada com o elevado propósito de reparar no Paraná a degradação ambiental, e assegurar aos cidadãos do presente, e, sobretudo, aos que vão nascer, o direito constitucional – expresso apenas na Constituição do Paraná (ainda em vigência) – de um meio ambiente sadio e ecologicamente equilibrado; seja utilizado como instrumento de defesa de interesses políticos mesquinhos – extremamente restritos – e atrelado a grupos econômicos da região de Capanema e Medianeira.

[...]

¹⁷⁸ DENARDIN, Valmir. Greca quer a Estrada do Colono aberta. **Folha de Londrina** (PR), 5 fev. 1999.

¹⁷⁹ Retomaremos a discussão sobre **estrada parque** no último capítulo.

Tememos que a Comissão se tenha impressionado por um painel fotográfico **onde pretendeu-se legitimar a estrada pela exibição de fotos de uma maquete do projeto do DER** – (uma autêntica “gaiola”, com lombadas a cada 2 km, alambrados caríssimos e anti ecológicos, passagens de nível para animais de eficiência discutível, com custo oito vezes maior do que uma ligação de padrão normal) – **colocada aos pés da figura sorridente do Excelentíssimo Senhor Governador**, Álvaro Dias, e de seu irmão, o Excelentíssimo Secretário de Estado da Agricultura, Sr. Osmar Dias. (grifos do autor)¹⁸⁰

No documento citado, o deputado também faz algumas propostas que contemplariam os interesses regionais, como a construção ou pavimentação de rotas alternativas que compensariam a perda da Estrada do Colono, no entanto, em nenhuma seria permitido o uso da polêmica estrada.

Transcorridos 12 anos entre o posicionamento do deputado e aquele tomado pelo ministro, constatamos como as demarcações de posição diante da questão se alteram conforme os interesses políticos desencadeados em determinado momento.

Em outra frente de atuação, no Congresso Nacional, o deputado federal Werner Wanderer (PFL), com base eleitoral no Oeste paranaense, encaminhou Projeto de Lei (nº 4.080, de 1998) que tornaria de uso público (enquadrada como Zona de Uso Especial) uma faixa de 40 metros de largura de cada lado da estrada. Pela proposta original, essa área deixaria de fazer parte do PNI.

Percebendo a dificuldade de aprovação do projeto dentro das condições pretendidas, houve uma mudança de proposta, pela qual a estrada permaneceria integrada ao parque, mas com uso próprio de “Zona de Uso Intensivo”.

As modificações no projeto se confirmaram – 40 metros de cada lado da estrada seriam considerados de Uso Intensivo dentro do PNI – e o mesmo foi aprovado pela Comissão de Desenvolvimento Urbano e Interior da Câmara Federal (em dezembro de 1999), primeira instância de avaliação,

¹⁸⁰ PARANÁ. Assembléia Legislativa do Estado. **Comissão de Ecologia e Meio Ambiente**. Anexo: “Voto em Separado” do Deputado Estadual Rafael Greca de Macedo. Curitiba : 6 nov. 1987.

antes da Comissão de Meio Ambiente e da Comissão de Justiça e Redação Final, só então sendo encaminhado à votação no plenário da Câmara. Vale informar que a aprovação do projeto, nessa fase inicial de tramitação, não ocorreu sem divergências entre os deputados, que formaram uma comissão para conhecer pessoalmente a estrada e formularam as sugestões de modificações ao projeto.

No ano seguinte, o projeto foi aprovado junto à Comissão de Meio Ambiente da Câmara dos Deputados. No entanto, o relator da Comissão de Constituição, Justiça e Redação deu um parecer contrário ao projeto, no final de 2000. Para evitar que os membros dessa comissão seguissem o parecer do relator, houve a intervenção dos deputados Osmar Serraglio (PMDB-PR) e José Dirceu (PT-SP), membros titulares da comissão, que pediram vistas do parecer, alegando que o relator entrou no mérito da questão, já analisado e aprovado pelas duas comissões anteriores. Com o adiamento, a votação ficou programada para acontecer no ano de 2001¹⁸¹.

Conforme informações mais recentes, de acordo com o regulamento interno da Câmara dos Deputados, o projeto foi arquivado em 31 de janeiro de 2003, porque seu autor não foi reeleito em pleito eleitoral ocorrido no ano anterior¹⁸².

Na busca de alternativas, de acordo entre as partes contrárias envolvidas na disputa pela reabertura da Estrada do Colono, a Representação Estadual no Paraná do IBAMA elaborou, no ano de 1999, uma proposta na forma de “texto para discussão”, baseada em parâmetros amparados na “solução de mercado”¹⁸³. Por essa proposta, a saída para o confronto de

¹⁸¹ CAMINHO do Colono consegue mais uma vitória. **O Presente**, Marechal Cândido Rondon (PR), 10 nov. 2000.

¹⁸² ATALHO tem história de muitas polêmicas. **Folha de Londrina** (PR), 14 jun. 2003.

¹⁸³ De acordo com os propositores existem duas áreas conflitantes (pró e contra a Estrada), as quais podem ser traduzidas em um *trade-off*, isto é, aquela situação em que o deslocamento do ponto de equilíbrio para um lado ou para o outro causa prejuízo que pode ser valorado monetariamente. Pelo lado da reabertura da estrada a questão é colocada no âmbito da economia do transporte. Pelo lado do fechamento da estrada, devem ser considerados os benefícios ambientais que podem e devem ser mensurados pela ciência econômica que dispõe de instrumentos para esse fim. (IBAMA, 1999). Conforme o nosso entendimento trata-se de buscar uma de correlação de custo-benefício, monetariamente mensurada, para a tomada da decisão mais racional. Essa proposta reflete uma intenção por demais esquemática, e também carece de maior detalhamento, tanto no que se refere à fundamentação quanto à sua viabilidade ambiental e financeira.

interesses estaria na construção de um túnel na parte mais estreita do parque (contando com cerca de 5 km). Como consta no documento:

Este túnel, aproximadamente 10 km a frente do atual ponto de saída da estrada (na margem do Rio Iguaçu), interligado a uma estrada pavimentada deslocada de 100 metros da atual estrada do contorno (se refere à antiga estrada Guarapuava - Foz do Iguaçu, atualmente abandonada e que limita o PNI na sua porção norte), possibilitaria uma rápida chegada a Foz do Iguaçu [...]. (IBAMA, 1999).

O deslocamento até à entrada do túnel, pelo Sudoeste paranaense, não poderia ser feito por terra, pois do outro lado da margem temos o Parque Nacional del Iguazú, em território argentino. Logo, seria preciso se deslocar pelo Rio Iguaçu, com o auxílio de *ferry-boat's*, até a sua entrada. A sugestão não conseguiu receptividade junto ao grupo pró-reabertura ou mesmo dentro do próprio IBAMA ou com entidades ambientalistas. Ao menos, é o que se presume, pois a proposta não é encontrada nos documentos da AIPOPEC ou retomada em trabalhos do IBAMA, sendo ignorada no plano de manejo do PNI. Aliás, nesse ano de 1999 foi finalizado o plano de manejo do PNI, recomendando o fechamento da estrada para garantir a integridade ambiental do parque.

O início do ano de 2000 foi marcado por mais um capítulo da disputa que ocorria na esfera jurídica, com desdobramentos diretos sobre o caso. Em janeiro daquele ano a juíza Marga Inge Barth Tessler, do TRF (4ª Região, de Porto Alegre), reiterou a necessidade de cumprimento da liminar que exigia o fechamento da estrada, mesmo que para isso fosse necessário o uso da força policial.

Na busca de uma avaliação sobre os aspectos que envolveriam uma operação de fechamento da via, no dia 26 de janeiro realizou-se uma reunião na Procuradoria da República em Foz do Iguaçu, envolvendo integrantes das polícias Federal e Rodoviária Federal, IBAMA e Capitania dos Portos (essa última em razão do uso da balsa para a travessia do Rio Iguaçu). No mesmo dia, lideranças do Movimento Amigos do Parque discutiram estratégias de reação à tentativa de execução dos planos da polícia.

Como havia acontecido em outros momentos, a primeira iniciativa do movimento pró-reabertura foi convocar um grupo de pessoas para acampar nas duas extremidades da estrada, além de contar com um sistema de comunicação que tinha como objetivo reunir rapidamente o maior número de pessoas para resistir a uma eventual ação policial. Tais medidas demonstraram aos agentes do Estado responsáveis pelo cumprimento da ordem judicial que qualquer ação de desocupação do parque envolveria procedimentos bastante complexos, considerando o alto risco de conflito com a comunidade local. Esse contexto adiaria por um ano e meio a ação policial que levou ao fechamento da estrada.

O Poder Judiciário, responsável pela decisão quanto ao mérito da questão, nomeou dois peritos que, num prazo aproximado de três meses de trabalho, incluindo visitas ao local e auxiliados por técnicos indicados pelas partes, responderam vários quesitos elaborados pelo Ministério Público Federal, IBAMA, municípios e Estado do Paraná, apresentando um relatório final de 130 páginas.

A necessidade de perícia já tinha sido levantada pela Justiça em 1986, mas, por desacordo quanto aos responsáveis pelo pagamento das custas periciais (na época o governo estadual foi indicado para cobrir as despesas, mas recusou-se), só ocorreu no final de 1999.

O objetivo era avaliar o impacto da Estrada do Colono no PNI e oferecer informações técnicas ao Judiciário. No primeiro semestre de 2000, o laudo ficou pronto, sendo o seu resultado, de maneira geral, favorável às reivindicações feitas pelo movimento pró-reabertura, como se pode constatar pelas passagens abaixo:

A manutenção do tráfego na estrada, mesmo com todas as precauções e limitações citadas nas respostas aos quesitos anteriores, causará impactos ambientais negativos ao Parque. Isto não há como negar e até o mais ferrenho defensor da abertura deve admitir.

Por outro lado existem aspectos econômicos, culturais e sociais importantes para os municípios do entorno do Parque que não podem ser ignorados. É visível o progresso e o novo estado de ânimo que a abertura da estrada trouxe para os habitantes dos municípios limítrofes ao Parque, principalmente Capanema, Serranópolis do Iguaçu e Medianeira. Desta maneira chega-se à seguinte indagação: o que é melhor para

o Parque, abrir a estrada, mesmo à custa de um impacto ambiental desfavorável, mas contando com a colaboração dos vizinhos para ajudar na sua conservação ou fechar definitivamente a estrada e criar um clima de animosidade com os confrontantes, o que poderia contribuir para a degradação do Parque?

[...]

Se realmente o preço a pagar para uma efetiva mobilização da população lindeira na luta pela preservação do Parque for a abertura definitiva da “estrada do colono”, atendendo todas as sugestões e restrições para minimizar seu impacto ambiental, acreditamos que a “barganha” vale a pena.

Problema maior do que a “estrada do colono” para a preservação do Parque é o seu entorno. Atualmente o Parque Nacional do Iguaçu é uma ilha de floresta cercada de áreas de agricultura e pastagem por todos os lados¹⁸⁴.

As reações ao resultado do laudo foram as mais variadas. O Poder Executivo paranaense (sob o comando de Jaime Lerner) anteviu nesse resultado uma oportunidade de solução para o caso que gerasse para si o menor desgaste possível, pois atendia às solicitações da população e permitia que se usasse o argumento de cumprimento da ordem judicial junto àqueles descontentes com a decisão, por isso se manifestou totalmente favorável ao laudo. A AIPOPEC e as administrações municipais expuseram parecer parcialmente favorável ao laudo: ao mesmo tempo em que utilizaram o resultado favorável à manutenção da estrada, questionaram a parte que tratava dos prejuízos causados pelo fechamento da via desde 1986. O Ministério Público, contrário à reabertura, questionou o resultado final do laudo, assim como o IBAMA.

O laudo teria a função precípua de subsidiar as decisões tomadas pelo juiz sobre o assunto¹⁸⁵, cujo processo constituído de diversos documentos, provas e contra-provas, contava com diferentes interesses e argumentos que se avolumavam, sendo necessárias informações mais objetivas, formuladas por especialistas em questões ambientais que não tivessem interesses envolvidos. No entanto, todo o trabalho pericial foi comprometido com a denúncia, por parte da procuradoria do IBAMA, de que

¹⁸⁴ SOARES, Ronaldo V.; FERREIRA, Gualter L. **Laudo Pericial**. 1ª Vara da Justiça Federal em Curitiba – Seção Judiciária do Paraná. Curitiba : 17 fev. 2000. p. 23-24 e p. 89.

¹⁸⁵ Também foi utilizado no Congresso Nacional para convencer os parlamentares a aprovar o projeto do deputado federal Werner Wanderer nas Comissões em que tramitou.

membros da AIPOPEC ofereceram vantagens aos peritos, para além do valor acertado para as custas operacionais.

O que motivou a denúncia foi a comprovação, após investigações realizadas pela Polícia Federal, que a AIPOPEC pagou as despesas dos dois peritos e das suas esposas, que ficaram hospedados durante uma semana (no período que realizavam o trabalho de campo) em um hotel de luxo em Foz do Iguaçu. Nessa mesma semana, integrantes da associação também estiveram no hotel indicado¹⁸⁶. Segundo a procuradora do IBAMA, “[...] esses custos (diárias do hotel) deveriam estar incluídos nos honorários periciais, pagos [em juízo] pela Associação de Integração Pró-Reabertura da Estrada do Colono (Aipopec). Como não estão, são considerados extras. `O dinheiro tramitou fora do processo judicial`, argumenta¹⁸⁷.”

O principal desdobramento dessa denúncia foi a anulação do laudo pericial pelo TRF (4ª Região, de Porto Alegre). O despacho do TRF, divulgado em novembro de 2002, ratificava decisão tomada pela 1ª Vara Federal de Curitiba em maio do ano anterior¹⁸⁸.

A esfera da disputa judicial vai apresentar alguns desencontros e gerar mais polêmica envolvendo o assunto ainda no ano de 2000. Resgatando o contexto dessa pendência jurídica, conforme já esclarecemos anteriormente, no ano de 1997 o juiz Paim Falcão (TRF – 4ª Região) suspendeu a liminar que exigia o fechamento da estrada. Em seguida o MPF impetrou pedido de agravo para restabelecer a ordem de fechamento, sendo atendido pelo TRF (4ª Região), que cassou o resultado ordenado por Paim Falcão. Após essa última decisão, os advogados da AIPOPEC recorreram ao STF, alegando cerceamento de defesa, pois teriam sido comunicados sobre o julgamento um dia após a tomada da decisão, que lhes era desfavorável.

Em novembro do ano de 2000, o STF considerou inconstitucional o julgamento do agravo impetrado em 1997 pelo MPF e determinou a realização de um novo julgamento que garantisse o direito de manifestação por parte das administrações municipais envolvidas.

¹⁸⁶ ZUCARELLI, Fátima. Peritos receberam dinheiro da Aipopec. **Gazeta do Paraná**, Cascavel (PR), 30 jun. 2000.

¹⁸⁷ PAGAMENTO de diárias de peritos é ilegal, diz Ibama. **Gazeta do Povo**, Curitiba, 1º jul. 2000.

¹⁸⁸ PALMAR, Alexandre. Anulado laudo favorável a reabertura da estrada. **Folha de Londrina** (PR), 20 nov. 2002.

Como primeira repercussão dessa decisão houve uma ampla divulgação pela imprensa¹⁸⁹ de que o uso legal da estrada havia sido restabelecido, amparado na decisão do juiz Paim Falcão.

As manifestações imediatas foram de comemoração, organizadas pela AIPOPEC, e de protesto, como a realizada em Curitiba pela Rede Mata Atlântica. Mesmo o IBAMA afirmou que elaboraria um plano emergencial de orientação para o uso da Estrada do Colono, acatando a ordem do STF. Porém, a interpretação da decisão do STF como sendo a garantia de legalidade da via revelou-se precipitada. Em novembro de 2000, a juíza Marga Barth Tessler, do TRF (4ª Região, de Porto Alegre) publicou um esclarecimento, segundo o qual a decisão do STF não autorizava a reabertura da estrada. Até julgamento do mérito da questão, continuava vigorando a liminar que fechou a via em 1986. A decisão do STF estaria se referindo apenas à legalidade de um dos muitos julgamentos de recursos e apelações (no caso, aquele em que a AIPOPEC declarou que não teve garantia de defesa) que seriam feitos¹⁹⁰.

Apesar desse esclarecimento, os integrantes da AIPOPEC não admitiram publicamente essa interpretação, insistindo que o resultado do STF garantia o uso do trecho que cortava o parque.

Indiferente às decisões judiciais, o tráfego pela estrada não foi interrompido em nenhum momento, apesar da ilegalidade da sua condição, gerando, inclusive, através da iniciativa do MPF, o pedido de intervenção federal no Paraná em razão do descumprimento de determinação judicial. O pedido foi feito junto ao TRF (4ª Região, de Porto Alegre), porém, não chegou a ser aprovado.

Conforme declaração publicada sobre o risco de intervenção no Estado:

Maria Labarrsre, [juíza] do TRF, disse que a intervenção pode acontecer porque as forças policiais não estão agindo, sob alegação de falta de pessoal e de material para o enfrentamento dos invasores. “Já que a Polícia Militar do

¹⁸⁹ LUZ, Antônio S. STF mantém aberto o Caminho do Colono. **Gazeta do Paraná**, Cascavel (PR), 17 nov. 2000.

KÖNIG, Mauri. STF manda reabrir estrada polêmica. **O Estado de S. Paulo**, 16 nov. 2000.

¹⁹⁰ JUSTIÇA não reabriu Estrada do Colono. **O Estado de S. Paulo**, 24 nov. 2000.

Paraná, a Polícia Federal, Polícia Rodoviária Federal e a Capitania dos Portos alegam impossibilidade de ação, a intervenção federal poderá dar fim ao impasse, pois possibilitará a ação das Forças Armadas para o cumprimento da decisão judicial”, afirmou¹⁹¹.

A ameaça de intervenção federal no Estado, apesar da improbabilidade de realizar-se, demonstra o nível acelerado de polarização dos diferentes posicionamentos quanto à questão. A proposta de utilizar-se das “Forças Armadas” para o cumprimento da decisão judicial, numa situação que envolvia dezenas (em alguns momentos centenas) de pessoas que acampavam na entrada do parque a cada ameaça de fechamento, tornava bastante plausível o risco de um confronto com resultados inesperados, sendo uma medida de extrema força na qual a juíza subestimava os riscos ou mostrava-se indiferente, dentro da perspectiva legalista de cumprir a lei a qualquer preço.

No mês de março de 2001, foi eleita nova coordenação para conduzir os trabalhos na AIPOPEC, ficando a associação sob responsabilidade do então prefeito de Medianeira, Luiz Suzuke (PT), que enfrentaria ainda naquele ano os momentos mais difíceis do movimento pró-reabertura.

3.5. A Ação da Polícia Federal para o Fechamento da Estrada do Colono em 2001 e sua Repercussão entre os Grupos Sociais Envolvidos

Através da iniciativa da AIPOPEC, no dia 27 de maio de 2001, foi organizada uma manifestação comemorativa aos quatro anos da decisão judicial favorável à reabertura da estrada, expedida pelo juiz Paim Falcão em 1997. Nessa oportunidade, que contou com a presença e discursos de vários políticos que possuem base eleitoral na região, foi divulgado um projeto que seria a solução final para a polêmica envolvendo a via. Tratava-se da proposta

¹⁹¹ REINSTEIN, Israel. Pedido de intervenção no Paraná entra na pauta do Tribunal. **Folha de Londrina** (PR), 9 nov. 2000.

de construção de um túnel ao longo da extensão da estrada (Figura 5), cujo trajeto seria rebaixado em um metro e concretado.

FIGURA 5 - Esboço de como seria o projeto "Caminho do Colono", em forma de túnel, depois da obra concluída.



Fonte: Disponível em: <<http://www.celepar.br/batebyte/edicoes/2001/bb116/estagiario.htm>>
Acesso em: 14 fev. 2003.

Toda a via seria recoberta com arcos de 5,4 metros de altura, com estrutura de arame, e sobre esses arcos uma cobertura de terra permitiria o plantio de espécies nativas, extinguindo o corredor desmatado. Essa proposta foi feita por um Instituto denominado Instituto de Pesquisa e de Estudos Superiores em Turismo, Desenvolvimento Sustentável, Marketing e Lazer (IPESTML). As obras de construção do túnel e de mais uma ponte sobre o Rio Iguaçu – próxima ao Município de Capanema – seriam realizadas em, no máximo, dois anos, contando com um orçamento de US\$ 92 milhões que seria garantido pela UNESCO através de parcerias com o Banco Mundial e entidades européias¹⁹².

Em nossa avaliação, propostas como essa são desprovidas de racionalidade quanto à busca de maneiras de enfrentar o problema, pois obras dessa envergadura possivelmente criariam um impacto para a sua efetivação maior do que a própria manutenção da estrada, a não ser que estivessem previstos critérios de excepcional controle quanto aos impactos, para muito além dos utilizados nas construções tradicionais.

¹⁹² WURMEISTER, Fabíola. Projeto prevê túnel na Estrada do Colono. **Gazeta do Povo**, Curitiba, 27 maio 2001.

No mês de junho de 2001, a direção geral da Polícia Federal em Brasília enviou para a cidade de Foz do Iguaçu centenas de agentes de várias partes do país, além de helicópteros e lanchas que seriam utilizados, segundo informação divulgada à imprensa por esse órgão público, para uma grande manobra policial – chamada “Operação Porto Belo” - de combate ao contrabando e tráfico de drogas na fronteira entre Brasil e Paraguai. A direção policial negava enfaticamente o objetivo de fechar a estrada.

Com a presença desses policiais em Foz do Iguaçu houve uma expressiva queda no número de “sacoleiros” que se dirigiam às compras em Ciudad del Este, gerando protestos por parte dos comerciantes dessa cidade paraguaia, que ameaçaram interditar a Ponte da Amizade¹⁹³.

Ao mesmo tempo em que a polícia negava qualquer intenção de obstrução da via, integrantes do movimento pró-reabertura anunciavam situação de alerta, promovendo reuniões com os moradores e também se encontrando com a direção da Polícia Federal em Foz que procurou tranquilizá-los.

Em nossa interpretação, diante da situação, ou os integrantes da AIPOPEC não conseguiram arregimentar um movimento de resistência junto à população local antes da PF desencadear a ação, demonstrando que a propalada disposição de enfrentamento era superestimada, ou avaliaram que o risco de conflito, com possíveis conseqüências trágicas, era grande e seria melhor não organizar tal resistência. Podem ainda, simplesmente, ter subestimado a possibilidade de ação policial, hipótese menos provável, confiando nas declarações policiais.

O fato é que no dia 13 de junho daquele ano formou-se um comboio composto de seis ônibus e oito viaturas da PF, saindo de Foz do Iguaçu com destino a Serranópolis do Iguaçu. Enquanto isso, com o uso de dois helicópteros e duas lanchas, era ocupado pela polícia o extremo sul da estrada, que fica à margem do Rio Iguaçu, já divisa com Capanema.

Na localidade de Flor da Serra, distante cerca de sete quilômetros da entrada da estrada, no Município de Serranópolis do Iguaçu, alguns agricultores trancaram a rodovia com tratores para impedir o avanço do

¹⁹³ POLÍCIA Federal tentou despistar. **O Estado do Paraná**, Curitiba, 15 jun. 2001.

comboio, mas sem sucesso. Os prefeitos de Serranópolis do Iguaçu, Nilvo Perlin (PT) e de Medianeira, Luiz Suzuke (PT) – esse último coordenador da AIPOPEC – foram detidos por uma hora. A movimentação policial na estrada teve início às nove horas e cerca de uma hora e meia depois os acessos ao caminho que cortava o PNI estavam interditados¹⁹⁴.

Dessa forma, a Estrada do Colono encontrava-se fechada pela PF em uma operação surpresa que envolveu aproximadamente 300 agentes federais, que contaram com o apoio logístico do Exército e armamento pesado. A operação no Oeste paranaense foi organizada pelo Comando de Operações Táticas (COT) e tornou-se um laboratório para a PF, na medida em que foi a primeira experiência repressiva no país enquanto formação de tropa de choque, utilizando-se de uniforme padrão camuflagem, capacete com viseira blindada e escudos à prova de pedras. O armamento usado consistia em metralhadoras alemãs e carabinas calibre 12 italianas, além de balas de borracha, bombas de efeito moral e granadas de gás lacrimogêneo¹⁹⁵.

Pelo exposto acima, fica evidente que o aparato policial era desproporcional ao movimento de resistência, levando a uma situação de intimidação que desmotivou uma participação mais expressiva na manifestação que ocorreu no dia da operação. Assim, não se constatou a reação conflituosa e de participação massiva, propalada pelo movimento pró-reabertura para o caso de fechamento da estrada.

No primeiro domingo após a operação policial, foi organizado um culto ecumênico em frente à entrada do parque, tendo como objetivos condenar a interdição e pedir a sua reabertura. Neste evento as lideranças políticas do Oeste pretendiam reunir entre cinco e dez mil participantes¹⁹⁶, mas, conforme números divulgados pela imprensa¹⁹⁷, aproximadamente mil pessoas compareceram ao culto, que foi seguido de discursos por parte de diversos deputados estaduais e dos prefeitos de Serranópolis do Iguaçu e Medianeira.

¹⁹⁴ POLÍCIA Federal fecha Estrada do Colono. **O Presente**, Marechal Cândido Rondon (PR), 14 jun. 2001.

¹⁹⁵ PF fez batismo de fogo. **O Estado do Paraná**, Curitiba (PR), 16 jun. 2001.

¹⁹⁶ PALMAR, Alexandre. Estrada do Colono já recebeu 4 mil mudas. **Folha de Londrina** (PR), 17 jun. 2001.

¹⁹⁷ PALMAR, Alexandre. Culto pede reabertura da Estrada do Colono. **Folha de Londrina** (PR), 18 jun. 2001.

A avaliação feita acima não significa a ausência de protestos nas imediações do parque durante o desenvolvimento da ação pela PF. Moradores e lideranças políticas dos municípios de Medianeira, Capanema e Serranópolis do Iguaçu mantiveram-se vigilantes em frente à entrada da estrada e houve alguns confrontos, resultando em lesões corporais leves em 20 pessoas e prisão de algumas outras.

A estrada foi destruída pela polícia com o uso de tratores, sendo abertas valas ao longo do trecho e feito plantio de mudas de árvores nativas no seu lugar. A balsa – que pode ser visualizada pela foto 7 - foi inutilizada pela polícia com explosivos, submergindo no Rio Iguaçu, sendo essa última ação o mais duro golpe para o movimento pró-reabertura, como declara uma das pessoas que entrevistamos.

Eu acho que parado [a luta pela reabertura da Estrada do Colono] nunca vai ser deixado, [...] e tanto que hoje, o que faz deixar morrer essa questão aí da estrada é a nossa questão que nós temos a balsa do outro lado que nos impede. Agora, se a estrada fosse só o mato, eu acho que eles teriam problema com a população aí. Hoje, o grande problema é a questão da balsa. Eles quebraram, na verdade, nós, no meio aí [com a destruição da balsa]. Eles não precisavam nem ter fechado a estrada, só com a destruição da balsa, eles já deixaram nós sem saída¹⁹⁸.

Conforme veículo de divulgação oficial do MMA, a Estrada do Colono “[...] foi fechada há duas semanas por decisão judicial, numa operação policial coordenada diretamente pelo ministro Sarney Filho¹⁹⁹.”

O delegado-chefe da PF de Foz do Iguaçu declarou que somente no dia 11 de junho havia recebido ofício determinando o fechamento e a destruição da Estrada do Colono. A ordem foi emitida pela juíza Marga Tessler, do TRF (4ª Região, de Porto Alegre), mas esse despacho apenas reiterava a mesma decisão judicial expedida no ano anterior, cuja determinação não havia sido cumprida por falta de recurso financeiro²⁰⁰.

¹⁹⁸ Entrevista realizada com Ademar Simioni, comerciante, na época Presidente da Associação Comercial de Serranópolis do Iguaçu, no dia 16 de junho de 2004, em Serranópolis do Iguaçu – PR.

¹⁹⁹ MINISTÉRIO Público agradece ao presidente do Ibama o fechamento da Estrada do Colono no Parque do Iguaçu. **InforMMA** – Informativo Diário do Ministério do Meio Ambiente. Brasília, Ano II – nº 309, 28 jun. 2001.

²⁰⁰ IUNOVICH, Patrícia. Bloqueio da estrada custou R\$ 5 milhões. **O Estado do Paraná**, Curitiba, 16 jun. 2001.

FOTO 7 - Autor: Edson dos Santos Dias



Balsa que fazia a travessia do Rio Iguaçu, em direção ao Porto Lupion de Capanema, que pode ser visualizado ao fundo.

Fonte: Trabalho de campo, março de 2001.

A força policial constituída para a tarefa de interdição da via foi desmobilizada gradativamente. A permanência de policiais federais no posto de fiscalização na entrada da Estrada do Colono se deu até janeiro de 2002, quando os últimos quatro agentes destacados para o patrulhamento deixaram o local. A partir desse momento o IBAMA contratou uma empresa privada de vigilância para permanecer na área.

Diante do fechamento da estrada, os diversos agentes sociais envolvidos com a questão externaram os seus posicionamentos e indicaram o caminho a ser trilhado a partir de então. Lideranças locais do Oeste-Sudoeste paranaense, a AIPOPEC, a AMOP e a AMSOP, entre outras entidades da região, partiram para a ofensiva em várias frentes, desde a jurídica, inclusive fazendo uma reunião com a juíza²⁰¹ que determinou o fechamento da estrada,

²⁰¹ Nesse encontro com a juíza Marga Inge B. Tessler do TRF (4ª Região, de Porto Alegre), esteve presente o presidente da AIPOPEC, Luiz Suzuke. Conforme ele declarou à imprensa; “A juíza foi receptiva e afirmou que o caso pode ser revisto se houver consenso entre as partes envolvidas.” Assim,

assim como a política, buscando apoio dos parlamentares paranaenses à condenação da ação policial. Algumas dessas lideranças locais, no momento em que houve a operação policial, falaram da necessidade de “radicalizar” o movimento, reabrindo a estrada na primeira oportunidade após a retirada da PF. Nesse contexto de alta tensão emocional, várias ameaças contra a integridade do parque foram feitas de forma mais ou menos velada.

Em agosto de 2001, aconteceu um incêndio criminoso no PNI, em sua porção margeada pela BR-277 no Município de Céu Azul. O incêndio destruiu dez mil metros de mata nativa e as investigações realizadas pela PF não descartam a possibilidade de ser uma retaliação ao fechamento da estrada.

Pudemos verificar manifestações na imprensa que denunciavam que o fechamento representava uma submissão do Brasil aos interesses estrangeiros, retomando um argumento muito utilizado no momento que aconteceu a primeira obstrução, em 1986.

Alguns dias após a interdição, o IBAMA, por intermédio da sua Direção de Unidades de Conservação, divulgou uma nota na qual informava “Fechar e manter fechada esta estrada é um preço a ser pago para que o Parque Nacional do Iguaçu possa cumprir sua missão.” Ainda, segundo a nota, a existência da estrada foi “admitida” até os anos de 1980 por ser a única alternativa de circulação para os novos habitantes, mas, com as mudanças que a região sofreu, o parque passou a correr risco. Além disso, estradas asfaltadas foram construídas, ligando todos os pontos da região, tornando a Estrada do Colono desnecessária²⁰².

O governo estadual, cuja melhor definição diante da problemática apresentada seria a expressão omisso, viu-se obrigado a manifestar-se, mas de maneira marcada pela dubiedade e propostas generalistas, reforçando a nossa avaliação quanto a seu desinteresse em contribuir efetivamente para uma solução menos traumática, mas que sempre descontentaria determinados grupos envolvidos, gerando desgaste ao governo. Reproduzimos abaixo a nota oficial divulgada pelo governo paranaense:

a solução seria resultado de um acordo envolvendo IBAMA, ambientalistas e moradores das cidades representadas pela AIPOPEC. Fonte: ZUCARELLI, Fátima. Juíza quer consenso entre os envolvidos. **Gazeta do Paraná**, Cascavel (PR), 21 jun. 2001.

²⁰² IBAMA justifica fechamento da estrada. **O Estado de S. Paulo**, 18 jun. 2001.

A respeito do fechamento do trecho da Estrada do Colono que passa pelo Parque Nacional do Iguaçu, ocorrido no último dia 13, e a posterior destruição de uma balsa e da própria estrada, a Casa Civil informa que:

1 – O Governo do Estado lamenta a violência empregada contra os habitantes das regiões Oeste e Sudoeste.

2 – O Governo reconhece e alerta o governo federal que o procedimento agravou o sentimento de hostilidade da população vizinha ao parque, que antes era de natureza apenas econômica, e agora, com as cenas de agressão física aos moradores, transformou-se em questão emocional de difícil controle.

3 – O governador Jaime Lerner já se dispôs no passado, com sua equipe, a construir um projeto ecologicamente correto, que atenda as requisições ambientais e seja aceito tanto pela população quanto pelos ecologistas.

4 – O governador Jaime Lerner coloca-se à disposição para ser o mediador de uma solução entre o Ministério do Meio Ambiente, a população das regiões Oeste e Sudoeste e as organizações não-governamentais ligadas à questão ambiental.

Curitiba, 19 de junho de 2001.

Alceni Guerra – Secretário-chefe da Casa Civil²⁰³.

Ainda sobre o caráter de dubiedade com que o governo Lerner tratava essa questão, sempre que possível atribuindo a responsabilidade de forma exclusiva à União (por tratar-se de área federal), devem ser mencionados os interesses contraditórios que o executivo procurava acomodar para evitar desgaste. Por um lado havia o interesse político regional, que deveria ser tratado com cuidado para não oferecer argumentos à oposição em épocas de campanha eleitoral. Também não deve ser subestimada a preocupação em preservar a imagem do Estado diante de grupos ambientalistas, em especial do exterior. Inclusive, o governador recebeu o prêmio internacional Sir Robert Matthew, a partir da indicação de seu nome pelo Colégio Real de Arquitetos da Espanha e do Instituto dos Arquitetos do Brasil, pelo conjunto da obra à frente da prefeitura de Curitiba e do governo do Paraná. Esse prêmio foi concedido por causa dos programas voltados para o desenvolvimento do transporte coletivo, de ocupação urbana e de **defesa**

²⁰³ LERNER busca solução para a Estrada do Colono. **O Presente**, Marechal Cândido Rondon (PR), 20 jun. 2001.

ambiental. Lerner também assumiu, a partir de disputa com um arquiteto alemão, a presidência da União Internacional de Arquitetos (UIA), com sede em Paris, função que ocupa desde que deixou o governo²⁰⁴. Para quem tinha pretensões dessa natureza, partir para o enfrentamento dos grupos ambientalistas e, talvez, mesmo de setores da UNESCO, traria péssima repercussão internacional.

Diversas entidades ambientalistas (como a Rede Nacional Pró-Unidades de Conservação; a Rede Verde de Informações Ambientais; a *Conservation International*; a *BirdLife International*, entre outras) solidarizaram-se e manifestaram apoio à iniciativa do ministro José Sarney Filho de fechar a Estrada do Colono. Esse apoio também foi registrado por parte do Conselho Nacional de Meio Ambiente (CONAMA); da Comissão de Meio Ambiente da seção paranaense da Ordem dos Advogados do Brasil (OAB); do Instituto Brasileiro de Advocacia Pública (IBAP) e também pelo Ministério Público Federal. Em nossa avaliação, o principal elemento motivador para o apoio das entidades ligadas ao meio jurídico, à ação sustentada pelo MMA, está relacionado à situação de transgressão legal de funcionamento da estrada, deixando-os inconformados com o não-cumprimento da decisão judicial que ordenava o fechamento.

Seis meses após o fechamento da estrada, a UNESCO retirou a condição de “sítio em perigo” do título de Patrimônio Natural da Humanidade do PNI. A decisão foi tomada durante a reunião anual da UNESCO, realizada em dezembro na cidade de Helsinque, na Finlândia. Naquele mesmo mês, atendendo ao pleito do MMA, o Comitê de Patrimônio da UNESCO, sediado em Paris, havia conferido o título de Patrimônio Natural da Humanidade a quatro unidades de conservação brasileiras – Parque Nacional Marinho de Fernando de Noronha (PE); Reserva Biológica do Atol das Rocas (RN); Parque Nacional da Chapada dos Veadeiros (GO) e Parque Nacional das Emas (GO)²⁰⁵.

A UNESCO divulgou sua satisfação com o desfecho apresentado à questão, como pode ser constatado pela informação expedida pelo Bureau do Comitê do Patrimônio Natural, reproduzido na íntegra, abaixo:

²⁰⁴ LERNER vai presidir ONG internacional de arquitetos. **Gazeta do Povo**. Curitiba, 30 jul. 2002.

²⁰⁵ UNESCO: Brasil tem mais 4 patrimônios naturais. **O Estado de S. Paulo**, 14 dez. 2001.

COMITÊ DO PATRIMÔNIO MUNDIAL INSCREVE SÍTIOS NO EGITO E NAS FILIPINAS NA LISTA DOS PATRIMÔNIOS DA HUMANIDADE EM PERIGO E REMOVE O PARQUE NACIONAL DO IGUAÇU, NO BRASIL, DA LISTA DE PERIGO.

Helsinki, Finlândia – 12 de dezembro de 2001. Na sua revisão anual do estado de conservação dos sítios da Lista dos Patrimônios da Humanidade, o Comitê do Patrimônio Mundial decidiu hoje incluir dois sítios adicionais na Lista do Patrimônio da Humanidade em Perigo, ao mesmo tempo removendo um terceiro sítio. Como resultado, a Lista do Patrimônios da Humanidade em Perigo agora inclui 31 sítios.

PARQUE NACIONAL DO IGUAÇU (BRASIL)

O Comitê concordou em remover o Parque Nacional do Iguaçu da Lista do Patrimônios da Humanidade em Perigo. O Iguaçu foi inscrito na Lista do Patrimônios da Humanidade em Perigo em 1999, depois das notícias da abertura ilegal de uma estrada através do Parque. O Brasil recentemente fechou a estrada e mostrou evidências suficientes das ações empreendidas, de forma que o Comitê decidiu remover o sítio da Lista de Perigo. O Governo Federal também fez esforços para minimizar os impactos sociais causados pelo fechamento da estrada e elaborou projetos relacionados a atividades sustentáveis tais como o turismo ecológico e a agricultura orgânica.

O representante brasileiro [presente à reunião] enfatizou a importância do processo de inclusão na Lista de Perigo para provar às autoridades brasileiras que alguma medida devia ser tomada. **“Esse é um excelente exemplo”, ele disse, “de como a Convenção pode ser usada para a proteção dos sítios do Patrimônio da Humanidade”**²⁰⁶. (grifo nosso)

Essa nota divulgada pela UNESCO é um indicativo de como esse conflito é percebido no exterior e sinaliza que as informações repassadas ao comitê ocorrem basicamente a partir dos órgãos do governo federal e, possivelmente, da participação de entidades ambientalistas. A tomada de decisão pelo fechamento da Estrada do Colono revestiu-se de uma significância exemplar diante dos agentes contrários à sua reabertura, tornando-se uma “conquista” necessária de ser mantida.

Em nossa avaliação, a repercussão quanto ao risco de perder o título de Patrimônio Natural Mundial foi decisiva para a tomada de decisão pelo fechamento da Estrada do Colono. A pretensão de obter este título para outras unidades de conservação no país certamente esbarrava na posição “incômoda” de estar com o seu parque nacional mais conhecido no exterior inserido na “Lista Vermelha”. Além disso, um argumento muito utilizado pelos opositores da

²⁰⁶ Nota informativa oficial do Comitê do Patrimônio Mundial – UNESCO, conforme reprodução e tradução encontrada em CEXIGUAÇ (2005, p. 25).

estrada é que uma suposta perda do título poderia trazer dificuldades na captação de recursos voltados a projetos de cunho ambiental. Segundo Celso Schenkel, coordenador de meio ambiente da UNESCO para o Brasil, “[a perda do título conferido ao PNI] provocaria uma reação negativa em países, em organismos e organizações não-governamentais – ONGs internacionais que têm tradição em doar ou em emprestar recursos na área de meio ambiente.” (CEXIGUAÇ, 2005, p. 22).

Dentro da iniciativa judicial, os advogados da AIPOPEC apelaram ao STF (sendo este órgão o responsável por todas as ações não resolvidas nos tribunais regionais ou em primeira instância nos Estados), logo após o fechamento da estrada. No dia 17 de agosto de 2001, o ministro Carlos Velozzo, do STF, negou a concessão de liminar que garantisse a reabertura da via, desferindo mais uma derrota à AIPOPEC.

Após a obstrução do trecho e da movimentação da população local nos dias seguintes à ação policial, não houve mais manifestações que contassem com uma participação massiva, ou seja, aglomerando milhares de pessoas. Nem por isso protestos mais restritos e isolados deixaram de acontecer, sendo que ao longo dos meses seguintes à interdição, por diversas vezes, houve a ameaça, divulgada pela imprensa, de que um movimento de retomada da estrada estaria por acontecer.

Ainda no final de 2001, a AIPOPEC realizou uma assembléia em Capanema que reuniu aproximadamente 500 pessoas, sendo formada nessa ocasião uma comissão com 40 integrantes representando os diversos municípios limieiros ao parque, tendo como objetivo desencadear mais uma ofensiva nas frentes jurídica e política, buscando reverter a situação. Essa comissão também tinha a atribuição de definir uma estratégia para reabrir o trecho, independente de autorização legal para esse fim²⁰⁷.

No ano de 2002, um incidente que merece ser relatado foi o ataque ao posto de fiscalização construído na entrada da estrada, onde ficam os guardas contratados pelo IBAMA, em substituição aos policiais federais, para inibir alguma tentativa de reabertura da via. Na noite de 17 de junho, um grupo composto por aproximadamente 30 pessoas, algumas encapuzadas e

²⁰⁷ PARO, Denise. População planeja invadir novamente a Estrada do Colono. **Gazeta do Povo**, Curitiba, 4 set. 2001.

portando revólveres e espingardas, rendeu os guardas e colocou fogo no posto de fiscalização, deixando no local uma faixa com o seguinte teor: “Estrada do Colono – essa luta é para sempre”. Representantes da AIPOPEC negaram envolvimento com a ação e declararam que esta não seria a melhor maneira de agir para se ter o caminho reaberto²⁰⁸.

Consideramos que o principal obstáculo para a ocupação e a reativação da estrada relacionava-se a impedimentos de ordem operacional, no caso, além das valas feitas e o replantio de árvores ao longo de parte do trecho, havia também a falta de uma embarcação para transpor o Rio Iguaçu.

Outra dificuldade levantada refere-se a uma divisão no movimento quanto à forma anterior de administração da estrada, com cobrança pelo seu uso, tentando-se novas investidas no âmbito político, apostando nas mudanças do quadro geral de formação do atual MMA, sob administração petista, tendo à frente desse ministério, desde janeiro de 2003, a senadora Marina Silva. Dentro do contexto que se descortina, uma decisão na esfera judiciária que garantiria a reabertura da estrada parecia improvável, a menos que surgisse algum fato novo. Logo, era indicada a busca de avanços no campo político, pois o apoio do MMA poderia influenciar na decisão legal. Quando, porém, o novo presidente do IBAMA afirmou que a decisão encontrava-se mesmo junto ao Poder Judiciário, temos um círculo de repasse de responsabilidades que dificulta a perspectiva de alternativas, amparadas legalmente, de mudança da situação.

²⁰⁸ WURMEISTER, Fabíula. PF abre inquérito sobre vandalismo contra Ibama. **Gazeta do Povo**, Curitiba, 18 jun. 2002.

3.6. Ano de 2003 – Nova Ocupação do Parque, Novo Fechamento da Estrada pela Polícia Federal

Como afirmamos anteriormente, a ação policial que interditou a estrada, em junho de 2001, não representou o desfecho para a situação que está sendo analisada no presente estudo. No ano de 2003, a problemática envolvendo a Estrada do Colono emergiu novamente, em razão de mais uma tentativa forçada de reabertura da via, fato esse que, por algum tempo, ocupou o espaço de cobertura na mídia nacional e, principalmente, paranaense, com repercussões políticas e desdobramentos dramáticos sobre os moradores da cidade de Capanema.

Antes de passarmos ao relato dos acontecimentos gerados por mais essa tentativa de reabertura, parece relevante apontar determinados posicionamentos surgidos no transcurso desses dois anos e três meses que separam a ação policial que fechou a via em 2001 e a busca de sua abertura em 2003.

Após os acontecimentos de junho de 2001, apesar do aparente estado de letargia das forças envolvidas na busca da reabertura, essas continuaram atuando nos bastidores da política paranaense e federal, em Brasília. Houve um período de “desaquecimento” do assunto, marcando o ritmo de espera do novo cenário político que se firmaria a partir das eleições de 2002²⁰⁹. Aqui é interessante ressaltar como o caráter **político** é essencial no contexto da problemática estudada, indicando mesmo os movimentos táticos a serem adotados pelo grupo pró-reabertura, conforme determinada conjuntura estivesse configurada.

Nesse sentido, a estrada continuou fazendo parte da pauta de reivindicações das lideranças políticas do Oeste-Sudoeste paranaense. No período de campanha eleitoral para o governo do Estado, em 2002, a exigência de reabertura do trecho constava entre as principais reivindicações dessas lideranças (prefeitos, vereadores, empresários) feitas aos candidatos, ao lado da solicitação de maior investimento na agroindustrialização do interior do

²⁰⁹ No final do ano de 2002 foi realizado um escrutínio para os cargos de presidente, senador, deputado federal, governador e deputado estadual em todo o país.

Estado, duplicação da BR-277, extensão dos trilhos da Ferrovia do Oeste (FERROESTE) até Guaíra e Foz do Iguaçu, entre outras.

Com a ascensão do Partido dos Trabalhadores ao governo federal, parte-se para a estratégia de utilizar as ligações partidárias²¹⁰ com a União para reverter a obstrução da estrada. Entre abril e maio de 2003, foram feitas três reuniões com representantes do MMA, sendo que um dos encontros contou com a presença da ministra Marina Silva. O grupo de políticos tinha planos de se reunir com o chefe da Casa Civil, José Dirceu, para buscar uma “decisão política” junto ao governo. Conforme declaração do diretor da AIPOPEC, Luiz Suzuke, “Queremos ser parceiros na preservação do parque, mas queremos um elo do Oeste ao Sudoeste, seja em forma de estrada histórica ou estrada turística²¹¹.”

A busca de apoio do governo federal a um processo que resultasse na reabertura do caminho não se revelou uma tarefa fácil, considerando que a proposta de uso da estrada nunca foi consensual dentro do PT, havendo especial resistência por parte de militantes mais próximos dos movimentos ambientalistas.

Nossa avaliação é confirmada pelo depoimento do próprio presidente do diretório do Partido dos Trabalhadores no Paraná, deputado estadual André Vargas, ao ser questionado sobre o tema:

Respeito esta bandeira [de reabertura da Estrada do Colono] de alguns integrantes do PT do Paraná, mas tenho que dizer que ela não é a bandeira do PT. Temos posições divergentes dentro da própria legenda. O assunto tem repercussão nacional e até internacional. O partido ainda não tem uma posição oficial em torno deste assunto²¹².

Essa divergência interna do partido, sobre a Estrada do Colono, pode ser também constatada nas declarações do presidente do IBAMA, Marcus Barros, empossado pelo governo petista:

²¹⁰ Os deputados federais e prefeitos mais envolvidos diretamente com a tentativa de reabertura pertencem ao PT.

²¹¹ PALMAR, Alexandre. Políticos articulam reabertura da Estrada do Colono. **Folha de Londrina** (PR), 14 jun. 2003.

²¹² ENTREVISTA com André Vargas. **O Presente**. Marechal Cândido Rondon (PR), 23 set. 2003.

Ele [o presidente do IBAMA] sobrevoou a reserva [PNI] e disse estar satisfeito com a situação atual da estrada, fechada há um ano e meio por determinação do Tribunal Regional Federal da 4ª Região. A vegetação já está cobrindo o antigo leito do caminho. Barros disse que a opinião do governo federal sobre o assunto é o cumprimento da decisão judicial. Ele, particularmente, é contra a reabertura.

O presidente do Ibama comentou que a estrada só será reaberta caso haja uma decisão em instância superior à do TRF²¹³.

Prevalecendo essa avaliação do presidente do IBAMA, é possível constatar o grau de dificuldade do movimento pró-reabertura em conseguir uma mudança na atual situação.

Quanto aos sinais de uma nova ocupação do parque para forçar a introdução da problemática na pauta política e do judiciário, e alçá-la às manchetes dos jornais, esses foram numerosos e apresentaram-se em diferentes ocasiões.

A diretora de ecossistemas do IBAMA-Brasília, Cecília Ferraz, declarou aos jornais que foi surpreendida pela medida tomada pelos moradores do Oeste. Assim como essa diretora, o presidente do IBAMA e funcionários do MMA também divulgaram surpresa com a situação²¹⁴. No entanto, a ação de ocupação desencadeada no início de outubro de 2003, definitivamente, não se deu de forma inesperada. Ao contrário, os organizadores do movimento e lideranças locais comunicaram as autoridades em nível estadual (o chefe da Casa Civil – Caíto Quintana) e nacional (o ministro chefe da Casa Civil – José Dirceu) que a tentativa de reabertura da estrada ocorreria até o final do mês de setembro.

Em diversas oportunidades foi ventilada a possibilidade de retomada da estrada, como nos exemplos que seguem abaixo.

Em duas reuniões realizadas ontem, uma em Pérola do Oeste (Sudoeste) e outra em São Miguel do Iguaçu, as lideranças que buscam a reabertura do Caminho do Colono, ligando os municípios de Serranópolis do Iguaçu e Capanema, discutiram

²¹³ KÖNIG, Mauri. Presidente do Ibama descarta reabertura da estrada. **Gazeta do Povo**, Curitiba, 23 fev. 2003.

²¹⁴ JOHN, Liana. Invasores do Iguaçu dizem estar armados e continuam a refazer rodovia e balsa ilegais. **O Estado de S.Paulo**, 06 out. 2003. Disponível em: <www.estadao.com.br>. Acesso em: 10 out. 2003.

estratégias que deverão ser adotadas para a reabertura da estrada.

Durante a manhã, em Pérola do Oeste, as lideranças decidiram atuar numa frente política que vai levar o pleito da região ao chefe da Casa Civil, Caíto Quintana, **e ao governador do Paraná, Roberto Requião que, por diversas vezes manifestou-se contrário à reabertura da estrada.** À tarde outro encontro realizado em São Miguel do Iguazu, reuniu prefeitos, secretários municipais, vereadores, presidentes de sindicatos e clubes de serviço.

Na reunião ficou decidido que serão intensificadas as ações de mobilização da comunidade para a reocupação do Caminho do Colono ainda na primeira quinzena de setembro²¹⁵. (grifo nosso)

Sobre a passagem grifada, consideramos importante destacar que o então governador, Roberto Requião (PMDB), deixou evidenciado o seu posicionamento contrário a tentativas forçadas de reabertura da estrada. O governador ordenou, inclusive, que a PM participasse da ação de reintegração de posse, oferecendo apoio às forças da PF. Trata-se de um estilo diferente ao do governador anterior, Jaime Lerner, que foi marcado por uma posição de dubiedade e hesitação diante da questão em foco.

Dois dias após as reuniões anunciadas na citação anterior, o deputado federal Irineu Colombo (PT), com base eleitoral em Medianeira e uma das principais lideranças políticas pró-reabertura, concedeu uma entrevista na qual garantia que a Estrada do Colono seria reaberta, “nem que seja à força”. Ainda segundo a matéria, o deputado afirmou que os novos dirigentes do governo federal foram informados deste desejo da população²¹⁶.

As reuniões e mobilizações voltadas para a organização da ocupação do parque, que contava até com a divulgação do mês específico que iria ocorrer – em setembro – definitivamente não encerravam segredos, com exceção dos detalhes da operação. Tanto isso é verdadeiro que os coordenadores da AIPOPEC, como já havia acontecido em situações semelhantes anteriores, tiveram a preocupação de proteger a entidade e seus membros de eventuais implicações penais sob a acusação de ter incitado e organizado a ocupação. Isso se deu através de entrevistas concedidas à

²¹⁵ LUZ, Antonio Santos da. Reocupação do Caminho do Colono é tema de reunião. **Gazeta do Paraná**. Cascavel (PR), 15 jul. 2003.

²¹⁶ ESTRADA do Colono será reaberta à força. **O Presente**. Marechal Cândido Rondon (PR), 17 jul. 2003.

imprensa do Estado, afirmando que “é o povo que vai reabri-la”, e mesmo através de uma “Nota Pública” divulgada na imprensa local, reproduzida parcialmente abaixo.

A Aipopec (Associação de Integração Comunitária Pró-Reabertura do Caminho do Colono), a respeito de notícias veiculadas nos últimos dias, dando conta da possibilidade de ocupação do Caminho do Colono vem a público esclarecer que:

[...]

2- Não há em curso nenhum trabalho coordenado pela Aipopec no sentido de promover outras ações que não as previstas no seu estatuto e reconhecidas no âmbito do direito. Nos últimos dias, a entidade promoveu reuniões de esclarecimento com os integrantes da associação a respeito do andamento do processo e dos contatos políticos realizados pela entidade no sentido de promover a abertura legal da estrada²¹⁷.

Apesar de essa nota pública expressar o objetivo de eximir preventivamente a AIPOPEC de responsabilidades legais quanto à tentativa de reabertura que estava por acontecer, consideramos evidente a participação direta e decisiva de integrantes da associação no processo de organização do empreendimento.

A ocupação do PNI, na entrada da estrada obstruída pelo lado de Serranópolis do Iguaçu, foi deflagrada por volta das 22h40 do dia três de outubro. Fazendo a segurança no local, havia dois guardas de uma empresa de vigilância contratada pelo IBAMA, além de um policial florestal, que foram expulsos.

Longe de representar uma ação espontânea e intempestiva da população, a estratégia de ocupação evidencia um planejamento meticuloso que pode ser constatado pelo relato da imprensa sobre o episódio. O noticiário indicava que, após um grupo de pessoas ocupar a entrada da estrada na noite do dia três, no dia seguinte, aproximadamente 500 pessoas encontravam-se nas imediações. Na operação pró-reabertura, foram utilizadas cinco retroescavadeiras, cortada a linha telefônica e destruídas as instalações do

²¹⁷ AIPOPEC, Nota Pública. **O Presente**. Marechal Cândido Rondon (PR), 22 jul. 2003.

posto de fiscalização²¹⁸. Para dificultar uma possível ação policial, foram montadas barricadas no acesso de entrada da via, com pneus e arame farpado, além de barracas no interior do parque para abrigar parte dos manifestantes.

Após a ocupação do parque, ato contínuo da execução do plano, tem-se a presença de políticos locais para intermediar o conflito entre os manifestantes e a Polícia Federal²¹⁹, que ameaçava cumprir ordem de reintegração de posse expedida pela Justiça dois dias após a ocupação, em resposta ao pedido feito pelo MMA.

FOTO 8 - Autor: Arquivo/Jornal O Paraná



Os manifestantes fizeram barricadas com arame farpado e pneus na entrada da Estrada do Colono, para dificultar a ação policial.

Fonte: CLIMA de guerra na Estrada do Colono. **O Paraná**. Cascavel (PR), 7 out. 2003.

Disponível em: <www.oparana.com.br/geral/principal.htm#16>. Acesso em: 7 out. 2003.

²¹⁸ MARQUES, Jairo. PF deve desocupar hoje parque invadido no Paraná. **Folha de S. Paulo**. 6 out. 2003.

²¹⁹ A PF organizou uma operação de retomada da estrada, convocando agentes de vários Estados do país para compor uma força-tarefa com cerca de 150 policiais.

A linha de frente do grupo político que orquestrou as negociações junto à PF e manteve os contatos políticos em Brasília e Curitiba, era formada pelos prefeitos de Medianeira, Luiz Suzuke²²⁰, de Serranópolis do Iguaçu, Nilvo Perlin, pelo deputado federal Irineu Colombo e pelo deputado estadual Elton C. Wélter, além do vice-prefeito de Capanema, Carlos Carboni, todos pertencentes aos quadros do PT.

Nesse sentido, o diferencial da mobilização resultante na tentativa de reabertura da estrada, em comparação com a ocorrida em 1997, foi o papel predominante da participação de políticos filiados ao mesmo partido, mesmo contando com o apoio de prefeitos e deputados da região ligados a outras siglas. Na mobilização de 1997, apesar de ser também capitaneada por políticos do PT, o arco de aliança para o empreendimento era mais amplo, argumentando-se mesmo que se tratava de um movimento suprapartidário. Na mobilização de 2003, porém, a própria ação de reabertura da estrada confundia-se com a iniciativa do chamado PT local, forma utilizada para distinguir o posicionamento do PT em nível nacional, sendo que a situação criada no Sudoeste paranaense exteriorizou uma divergência polarizada de postura entre o PT local e o PT de “Brasília”, no caso, representado pelos petistas com cargos no MMA, no Ibama e deputados federais ligados ao movimento ambientalista.

A participação de políticos petistas assumiu contornos mais polêmicos a partir da declaração feita pelo deputado Colombo à imprensa, aludindo a um suposto apoio do presidente da República à causa de reabertura da estrada, como segue:

O deputado federal Irineu Colombo (PT) destaca uma conversa que teve com Lula recentemente. “Pessoalmente, ele (Lula) é favorável à reabertura. Evidentemente que, na qualidade de presidente da República, tem de ter uma posição de estadista, não indo de encontro a uma decisão judicial. O que pode gerar uma crise entre os Poderes.” explica²²¹.

²²⁰ Coordenador da AIPOPEC e presidente da Associação dos Municípios do Oeste do Paraná (AMOP).

²²¹ SALES, Romero. “Reabertura é definitiva”, garantem lideranças que ocupam a estrada. **Gazeta do Iguaçu**. Foz do Iguaçu (PR), 06 out. 2003. Disponível em: <www.gazeta.inf.br/>. Acesso em: 7 out. 2003.

A reação do MMA, diante da situação criada no PNI, foi imediata e taxativa, entrando com pedido de reintegração de posse na Justiça, contactando a PF para cumprir a decisão judicial e solicitando ao governo paranaense o envio de tropas da Polícia Militar ao local, no que foi atendido prontamente.

Em nota oficial, o MMA qualificou a ação pró-reabertura nos seguintes termos: “O ato constitui **crime ambiental** de enorme impacto negativo e viola a legislação federal. [...] Se for efetuada, a reabertura da Estrada do Colono pode provocar, além do prejuízo ambiental, a perda do status de Patrimônio da Humanidade²²².” (grifo nosso)

Houve também manifestação a respeito da posição do presidente Lula sobre o assunto:

Ao final da entrevista Barros [Marcus Barros, presidente do Ibama] afirmou que o Ibama não vai admitir negociação em torno da questão Estrada do Colono. “O senhor presidente da República jamais negociou ou faria qualquer negociação envolvendo área de um Parque Nacional e a Ministra Marina Silva e nós, jamais negociaríamos a possibilidade de uma ‘ferida’ na Unidade de Conservação”²²³.

O governo estadual também emitiu uma nota oficial expressando publicamente o seu descontentamento com os últimos acontecimentos em curso no Oeste do Estado:

O Governo do Paraná entende as razões que levam pessoas a tentarem a reabertura da Estrada do Colono. Todavia, entende também que o Parque Nacional do Iguazu é o último remanescente florestal significativo do Estado e assim deve ser preservado. Portanto, não aceita a desobediência, discorda de qualquer tentativa de reabertura da Estrada, bem como trabalha em entendimento com o Governo Federal, a quem compete a responsabilidade sobre a área, para que a saída dos ocupantes venha a ser rápida, pacífica e em bom termo.

Governador do Estado do Paraná

²²² Ascom/MMA. Nota Oficial sobre a invasão do Parque Nacional do Iguazu. **Notícias Ambientais**. Brasília, 6 out. 2003. Disponível em: <www.ibama.gov.br> Acesso em: 10 out. 2003.

²²³ IBAMA. Ibama anuncia desocupação da Estrada do Colono. **Notícias Ambientais**. Brasília, 8 out. 2003. Disponível em: <www.ibama.gov.br>. Acesso em: 10 out. 2003.

Roberto Requião²²⁴

Diversas ONGs ambientalistas, como a WWF-Brasil, a SOS Mata Atlântica e a Rede Nacional Pró-Unidades de Conservação, entre outras, também denunciaram a ocupação e exigiram providências das autoridades constituídas para reverter a situação e punir os políticos envolvidos.

Os manifestantes que acamparam dentro do parque, pelo lado de Serranópolis do Iguaçu, rapidamente passaram a proceder a restauração das condições originais da estrada, através da retirada de parte das árvores plantadas pelo IBAMA no leito da via, assim como utilizando retroescavadeiras das prefeituras próximas para tampar as valetas feitas pela PF em 2001.

Numa demonstração de que a operação de retomada da estrada foi meticulosamente planejada, até mesmo o problema da falta de balsa para transpor o Rio Iguaçu estava sendo contornado. Um grupo de pessoas, em Capanema, trabalhava na soldagem de duas balsas que substituiriam aquela afundada pela PF.

Diante da possibilidade de uma ação policial para efetuar a reintegração de posse, a situação no local de conflito ficou muito tensa. Conforme o noticiário, o IBAMA recebeu telefonemas avisando que os manifestantes estavam armados e resistiriam. Policiais apreenderam 15 coquetéis *molotov* próximo à entrada do parque, em Serranópolis do Iguaçu. Supostamente, esse material foi preparado para o caso de um conflito com a polícia²²⁵.

Nas reuniões feitas entre os prefeitos da região e o comando das Polícias Federal e Militar do Paraná, ficou evidente a disposição policial de cumprimento da ordem judicial. Diante desse contexto de conflito iminente, a disposição de resistência do grupo pró-reabertura passou por uma reavaliação, e divergências internas ao movimento levam à decisão de desocupar pacificamente o parque, conforme é explicado a seguir: “A saída dos manifestantes foi definida durante reuniões entre moradores e lideranças de

²²⁴ PARANÁ, Agência Estadual de Notícias. Governo do Estado repudia invasão da Estrada do Colono. **Meio Ambiente**. Curitiba, 4 out. 2003. Disponível em: <www.pr.gov.br>. Acesso em: 8 out. 2003.

²²⁵ EC: denúncia de resistência armada à reintegração de posse da rodovia. **Ambiente Brasil**. 7 out. 2003. Disponível em: <www.ambientebrasil.com.br>. Acesso em: 10 out. 2003.

Capanema (Sudoeste) e de Serranópolis do Iguaçu (no Oeste). Os agricultores de Serranópolis, que pretendiam resistir à ação policial, decidiram rever a posição após o lado de Capanema optar pela trégua²²⁶.”

Utilizando o nome do Movimento Amigos do Parque²²⁷, foi divulgada uma nota pelos líderes do movimento, explicando os motivos do recuo da iniciativa de resistência à desocupação a ser empreendida pela força policial. O seu conteúdo é reproduzido abaixo:

A decisão ocorreu diante da iminente operação policial militar, autorizada pelo governador Roberto Requião e pela Polícia Federal, com o objetivo de retirar, à força, os agricultores que desde sexta-feira reabriram a estrada. Os moradores aceitaram entregar a estrada a fim de evitar um confronto com a polícia e mesmo porque consideram que não haverá condições do Ibama manter permanentemente um aparato tão grande a fim de manter a estrada fechada²²⁸.

Como fica explícito ao final da nota, evidencia-se a ameaça de uma outra ocupação da área, em algum momento mais favorável.

No dia oito de outubro, a PF retomou a estrada utilizando grande aparato de apoio e todos os agentes convocados para a operação. No local, só permaneciam os jornalistas, pois os manifestantes haviam se retirado, conforme prometeram nas negociações com a direção da PF. Na entrada do parque, foram deixadas diversas faixas com frases pró-reabertura e prometendo o retorno da ocupação. Foram também incendiadas as instalações do IBAMA que abrigavam os seguranças contratados pela direção da reserva.

Quando se acreditava que os momentos mais tensos e próximos de um embate tinham sido superados, desdobra-se mais um capítulo dessa longa disputa. Certamente o momento mais dramático desde o primeiro fechamento, em 1986, e demonstrativo de como a problemática é eivada por decisões precipitadas, autoritárias e despreparadas pelas diversas partes envolvidas na contenda, em especial os órgãos de Estado.

²²⁶ MANIFESTANTES deixam Estrada, mas não o objetivo. **O Presente**. Marechal Cândido Rondon (PR), 9 out. 2003.

²²⁷ Em nossa avaliação, uma organização criada com o exclusivo objetivo de eximir de responsabilidades legais a AIPOPEC, apesar de se confundir com essa, no que se refere à composição de seus membros e objetivos perseguidos.

²²⁸ MARQUES, Elson. Invasores recuam e deixam a estrada. **Gazeta do Iguaçu**. Foz do Iguaçu (PR), 8 out. 2003. Disponível em: <www.gazeta.inf.br> . Acesso em: 8 out. 2003.

O estopim do conflito foi a balsa que estava sendo soldada em Capanema para viabilizar a travessia de veículos pelo Rio Iguaçu. Mesmo com a desocupação do parque, no lado de Serranópolis do Iguaçu, a Justiça manteve a exigência de apreensão e destruição da balsa, que os manifestantes haviam transportado para a praça central da cidade, sob o argumento de que ela simbolizava o movimento de resistência diante do fechamento da Estrada do Colono. A AIPOPEC protocolizou, na Justiça, pedido de reconsideração quanto à decisão judicial apontada acima, mas a operação policial de apreensão encontrava-se em curso. Segundo Palmar:

Uma balsa inacabada motivou o confronto entre cerca de 150 policiais e 1,5 mil moradores em Capanema (Sudoeste), no desfecho da desocupação da Estrada do Colono, caminho que corta o Parque Nacional do Iguaçu. [...] Seis manifestantes foram hospitalizados e cinco agentes ficaram feridos.²²⁹ [...] O conflito entre policiais e moradores que se recusavam a entregar a balsa começou perto da meia noite [do dia nove]. A polícia teria tentado isolar a área onde estava a embarcação, mas o grupo de 20 moradores reagiu. O tumulto se alastrou. Durante quase uma hora, policiais atiraram (alguns deles de um helicóptero) balas [de borracha] e bombas de efeito moral nos manifestantes com objetivo de dissolver a resistência, enquanto moradores jogaram pedras e paus nos agentes. Quatro viaturas tiveram vidros quebrados²³⁰.

Na versão do vice-prefeito de Capanema, Carlos Carboni:

A situação estava tranqüila; havia até um acordo para se esperar uma liminar contra a destruição da balsa. Entretanto, **a situação fugiu do controle** quando chegaram caravanas de moradores de outros municípios, que entraram em conflito com a Polícia Federal²³¹. (grifo nosso)

As imagens transmitidas por uma equipe de televisão da região, que cobria o confronto relatado, não deixam dúvidas quanto ao excesso das ações repressoras por parte da força policial sobre os manifestantes.

²²⁹ Os jornais voltados para a cobertura do conflito apresentam números divergentes sobre a quantidade de feridos, sendo noticiado também que 22 pessoas, entre manifestantes e policiais, sofreram algum tipo de ferimento.

²³⁰ PALMAR, Alexandre. Conflito deixa 11 feridos em Capanema. **Folha de Londrina** (PR), 10 out. 2003. Disponível em: <www.bonde.com.br/folha>. Acesso em: 16 out. 2003.

²³¹ LUZ, Antonio da. Confronto com a PF deixa 22 feridos em Capanema. **Gazeta do Paraná**. Cascavel (PR), 10 out. 2003.

Especialmente quando mostram o helicóptero fazendo vôos rasantes sobre a praça central da cidade, ao mesmo tempo em que os agentes transportados pelo aparelho fazem disparos de bombas de efeito moral sobre a multidão, causando grande tumulto e pânico entre as pessoas. De acordo com o relato de um morador de Medianeira:

Só que tu vai fazer o que, quando vem a força [policia], o coitado do agricultor vai fazer o quê? Ele não tem força, tem coragem, mas quando põe uma metralhadora na sua boca, você vai fazer o quê? É que nem eles fizeram da última vez que fecharam. Veio a polícia, veio helicóptero parecia uma operação de guerra²³².

Após o confronto, os manifestantes ficaram intimidados e não houve reação quando, no dia seguinte, os policiais retiraram a balsa da cidade²³³. No entanto, as imagens do combate certamente permanecerão, por muitos anos, na memória dos moradores dessa pequena cidade.

Avaliamos que os integrantes da AIPOPEC e demais lideranças pró-reabertura desencadearam a ocupação em um momento bastante adverso para criar as condições favoráveis à sua causa. Essa adversidade apresentava-se em razão do desgaste do Governo Lula, nos seus nove meses à frente da máquina administrativa, no que se refere às políticas ambientais. O movimento ambientalista, formado por setores próximos ao PT, demonstrava insatisfação com relação a uma série de decisões governamentais que iam contra as reivindicações dos ambientalistas, em pouco tempo de administração petista.

Entre as censuras mais freqüentes constava: a desmobilização parcial da comissão do Ministério da Ciência e Tecnologia que articulava no país o Protocolo de Kyoto (após críticas, a comissão foi rearticulada); a decisão de exportar urânio enriquecido; o noticiário confuso sobre a possível importação de pneus usados; a falta crônica de recursos destinados ao MMA; a

²³² Entrevista realizada com Ivonir Lodi, agricultor, na época presidente do Sindicato Rural de Medianeira, no dia 15 de junho de 2004, em Medianeira – PR.

²³³ A Justiça reverteu à decisão de destruição da balsa, que foi transportada para Foz do Iguaçu e ficou sob a responsabilidade da Capitania dos Portos.

liberação do plantio de organismos geneticamente modificados, estando essa última decisão sob o impacto do debate nacional, na véspera em que ocorreu a ocupação da reserva.

Esse conjunto de medidas desfavoráveis ao meio ambiente, entre outras, somado à tentativa de retomada da Estrada do Colono, levou o deputado federal Fernando Gabeira a tomar a decisão de abandonar o PT. Segundo declaração atribuída ao deputado:

Gabeira disse que a gota d'água para o seu afastamento [do PT] foi a invasão do Parque Nacional Iguaçu (PR) por dois prefeitos e um parlamentar do PT: "Um deputado federal do PT e dois prefeitos do partido invadem dizendo que têm o apoio do governo. Seria necessário que o governo e o PT se manifestassem claramente sobre isso, uma vez que o parque é patrimônio da humanidade e não podemos deixar que uma estrada seja construída a revelia da lei", disse²³⁴.

A decisão do deputado de sair do partido governista elevou o tom de repreensão usado pelos ambientalistas para a avaliação do governo Lula. Esse episódio veio somar-se aos outros argumentos utilizados por aqueles que pressionavam os órgãos de Estado para uma posição contra a reabertura.

Conforme nossa interpretação, desencadeada a ocupação, inicialmente havia a expectativa de o movimento contar com algum "trunfo" político favorável ao seu objetivo, que seria revelado no momento adequado, como, por exemplo, a articulação de um apoio estratégico, com ressonância desde o primeiro escalão do governo federal. No entanto, ao final da conturbada operação promovida pelo grupo pró-reabertura, verificamos a inexistência de alguma iniciativa decisiva, que poderia provocar uma reversão repentina na situação em foco.

Todos os indícios demonstram que os líderes do movimento nortearam suas estratégias exclusivamente na busca de ressaltar a sua reivindicação, a qual se encontrava excluída do debate no Paraná e em nível nacional, em especial no que se refere à cobertura pela imprensa. Esse

²³⁴ DEPUTADO Fernando Gabeira deixa o PT. **Ambiente Brasil**. 7 out. 2003. Disponível em: <www.ambientebrasil.com.br> . Acesso em: 10 out. 2003.

objetivo já era divulgado pelo coordenador da AIPOPEC, antes mesmo da ocupação, como pode ser comprovado a seguir:

“Até agora não houve nenhum avanço quer no campo jurídico, quer no campo político”, disse o prefeito, argumentando que depois de vários encontros com autoridades em Brasília, nada ficou definido. “A solução é reabrirmos a estrada e **criarmos um fato** para que o processo volte para a ordem do dia na Justiça”, diz Suzuke²³⁵.” (grifo nosso)

Essa estratégia nem ao menos se revelou inédita, pois em 1997 foi dessa forma, criando um “fato” – ocupando a estrada e reabrindo a questão no judiciário, que se obteve liminar favorável e várias manifestações de apoio da parte de políticos paranaenses, como já expusemos no início deste capítulo.

No atual contexto, entretanto, sem perspectiva de êxito junto à Justiça, sofrendo críticas e pressões da Justiça, dos governos federal e estadual, e das ONGs ambientalistas, somado a uma conjuntura de adversidades políticas para o governo federal, os líderes do movimento optaram pelo recuo – algo certamente previsto em seus planos. No relatório elaborado pela Comissão Temporária Externa da Câmara dos Deputados, consta a seguinte passagem sobre o conflito de 2003:

Percebendo a radicalização da população, que já havia quebrado e destruído as instalações do posto de fiscalização e derrubado a guarita, prefeitos e lideranças do Movimento decidem intervir e participar do diálogo com as autoridades federais e estaduais ligadas à questão para evitar o acirramento do conflito. (CEXIGUAÇ, 2005, p. 16).

Essa passagem endossa a mesma avaliação expressa antes na versão do vice-prefeito de Capanema, para quem “a situação fugiu do controle”. A dimensão tomada pelo conflito, com a destruição das instalações do IBAMA na entrada da estrada, a apreensão de coquetéis *molotov*, a disposição de resistência armada, por parte de algumas pessoas, e o incidente

²³⁵ LUZ, Antonio Santos da. Reocupação do Caminho do Colono é tema de reunião. **Gazeta do Paraná**. Cascavel (PR), 15. jul. 2003.

em Capanema indicavam a eminência de um confronto com conseqüências imprevisíveis. Tornava-se necessário um recuo para retomar o controle da situação, pois a morte de alguém durante um possível confronto teria uma repercussão negativa para todos os agentes sociais envolvidos com a questão.

Ao final, o movimento pró-reabertura tinha a seu favor somente a repercussão de suas ações, no plano político e da mídia, mas o tempo corre contra, pois a imprensa, de cobertura estadual e nacional, não continuará abordando o assunto, a menos que fatos relevantes e de “impacto” venham a acontecer. E a imprensa local é insuficiente para oferecer maior abrangência, em termos de público, que alimentaria o debate²³⁶. Também existe o risco do apoio manifestado por alguns políticos, no calor dos acontecimentos, revelar-se oportunista, e esvaír-se com o passar do tempo e do interesse da imprensa, restando só o núcleo que detonou a operação.

No desenrolar de todos esses fatos, as chamadas lideranças pró-reabertura direcionaram seus esforços para a construção política de uma agenda que favorecesse seus pleitos. O mais próximo disso foi a constituição de uma comissão formada por deputados federais e um senador, que estiveram no Oeste do Paraná para acompanhar a situação, entre 14 e 15 de novembro de 2003. Os parlamentares reuniram-se com o diretor do PNI, com prefeitos, com vereadores e com agricultores e comerciantes da região.

Após essa incursão pelo local de conflito, a comissão continuou seu trabalho em Brasília, conforme é relatado abaixo, assim como são demonstrados seus objetivos:

Os deputados que fazem parte da comissão externa criada pela mesa diretiva da Câmara dos Deputados foram recebidos ontem na sede da Unesco, em Brasília, para discutir a situação da Estrada do Colono. De acordo com o deputado Assis Couto (PT-Sudoeste), a audiência foi muito proveitosa. Couto afirma que já é consenso entre os integrantes da comissão a apresentação de um relatório que venha contemplar os interesses tanto das populações do Oeste e do Sudoeste, como também dos ambientalistas e do Ibama. “A solução seria a criação de uma estrada-parque, com tráfego controlado e que obedeça todas as normas ambientais e de segurança”, destaca o deputado. [...] “Nossa intenção foi justamente conhecer as relações da entidade [Unesco] com as

²³⁶ Quanto à cobertura da imprensa sobre o assunto, ver a parte inicial deste capítulo.

leis ambientais brasileiras e propor a criação da estrada-parque sem que isso implique na cassação do título de Patrimônio da Humanidade”, diz. A comissão da Câmara também manteve audiência com a Fundação Mata Atlântica, responsável pelo assessoramento técnico ao Ibama nas ações de reintegração de posse da Estrada do Colono. [...] O próximo passo da comissão será uma audiência com a ministra Marina da [sic] Silva, do Meio Ambiente. A comissão fará um relato à ministra sobre todos os problemas causados em função desta disputa. O deputado aposta que na revisão do plano de manejo do Parque Nacional do Iguaçu, que vai acontecer no próximo ano, será possível incluir a Estrada do Colono como uma estrada-parque controlada e mantida pelo próprio Ibama²³⁷.

Quanto ao propósito de aproveitar a revisão do plano de manejo do PNI para conseguir inserir nele a criação de uma estrada-parque (esse tema será retomado no último capítulo), a proposta dá margem para uma ampla discussão. E, assim como a estratégia de “criar um fato” através da ocupação do parque, a proposta acima também não é inovadora. Ao contrário, às vésperas da aprovação do atual plano de manejo, tal intento foi buscado, como já apresentamos nesse capítulo. Aliás, podemos mesmo expor algumas passagens elaboradas pela ambientalista Teresa Urban (uma das principais opositoras à reabertura da Estrada do Colono), **escritas em 1998**, mas que parecem responder à proposta do deputado feita em 2003.

Nas últimas semanas, os meios de comunicação têm repetido dezenas de vezes declarações de políticos, empresários e técnicos mal informados, atribuindo à revisão do Plano de Manejo do Parque Nacional do Iguaçu o poder de abrir a Estrada do Colono. Estas declarações têm desviado o centro da discussão que é o seguinte: existe ou não dano ou comprometimento da integridade natural da área com a abertura e uso da estrada? É importante reafirmar, sempre, que a flexibilidade e dinamismo de um plano estão relacionados à obrigação de se fazer o melhor pela proteção do parque e não para atender os inúmeros e diversificados interesses conflitantes que surgem a cada momento. [...] A estrada não está fechada porque o plano em vigor defende seu fechamento: sua interdição liminar ocorreu por força de uma ação civil pública em que o Ibama é réu e não autor. É verdade que o fato de haver no plano uma menção explícita à questão ajudou na decisão judicial, mas mesmo que estivesse escrito ali que a estrada deveria ser mantida aberta, ela poderia ser fechada pelas mesmas razões que levaram à

²³⁷ LUZ, Antonio da. Estrada-parque pode ser a saída. **Gazeta do Paraná**. Cascavel (PR), 28 nov. 2003.

decisão tomada. O que importa é se existe ou não dano ou comprometimento da integridade dos atributos naturais da área e isto não pode ser mudado pelo plano de manejo²³⁸.

Apesar da contundente defesa de seus argumentos, demonstrativos mesmos de coerência em alguns pontos – como a exigência de o plano de manejo não ser modificado conforme os interesses circunstanciais -, somos levados a discordar da sua opinião de que o plano não possa ser modificado para contemplar uma “estrada-parque”, pois qualquer documento desse tipo, além de sua dimensão técnica, possui porosidade para acomodar intervenções políticas. Todo instrumento de planejamento, como é o caso do plano de manejo, é resultado de uma tensão entre forças distintas que procuram influenciar as decisões nele contempladas.

A elaboração do plano do PNI, finalizada em 1999, ocorreu em um dos momentos mais conflitantes da história do parque, justamente quando a estrada permanecia aberta, sem sustentação legal. Nesse sentido, parece-nos que a intenção da direção do IBAMA em respaldar a decisão de constar no plano o fechamento da estrada já estava tomada no momento em que indicou Lourdes M. Ferreira como uma das consultoras responsáveis pela coordenação do trabalho que resultaria no plano²³⁹. Essa consultora era membro da Rede Nacional Pró-Unidades de Conservação, ONG que participava da campanha pelo fechamento da estrada e escreveu um artigo (FERREIRA, 2000), atacando duramente a “politicagem” manifestada pela reivindicação de reabertura.

Nossa intenção é ressaltar que as tomadas de decisões, por parte de integrantes dos órgãos de Estado, por mais que estejam balizadas por critérios técnicos, também estão sob constante pressão política – e em nosso estudo específico são diversos os atores sociais envolvidos, como demonstrado.

²³⁸ URBAN, Teresa. Plano de Manejo: instrumento técnico ou arma política? **Notícias do Meio Ambiente**. 10 mar. 1998. Disponível em: <www.bsi.com.br/bsi/servicos/serverde4.html>. Acesso em: 15 maio 2003.

²³⁹ Ela e Margarene Beserra são apontadas como consultoras responsáveis pela elaboração do Plano de Manejo. IBAMA. Anexo 33 – Relatório da Oficina de Planejamento. In : **Plano de Manejo do Parque Nacional do Iguaçu**. Brasília : 1999. Disponível em: <www2.ibama.gov.br/unidades/parques/planos_de_manejo/17/html/index.htm>. Acesso em: 14 jan. 2004.

Atendendo a prerrogativas legais para a elaboração do plano, a direção do IBAMA realizou três seminários externos (em Foz do Iguaçu, Serranópolis do Iguaçu e Santa Tereza do Oeste) para consultar os interessados em expor seu posicionamento sobre o parque. No final de 1998, ocorreu uma Oficina de Planejamento, em Toledo, encontro mais reservado, com a participação de técnicos do IBAMA e representantes das prefeituras dos municípios lindeiros ao parque. Na avaliação do moderador da oficina: “Foi observado que em alguns momentos, principalmente quando se focalizava a Estrada do Colono, os interesses e as visões tendenciosas e radicalizadas de alguns participantes impediam e comprometiam o melhor desenvolvimento dos trabalhos de análise e planejamento²⁴⁰.” A questão foi um dos pontos específicos de discussão durante a oficina e, ao final, foi organizado o Quadro 12 no qual se identificava, por parte dos participantes da oficina, os possíveis impactos – positivos e negativos – decorrentes da reabertura do trecho.

Quanto aos impactos previstos, gostaríamos de fazer menção à avaliação da estrada como “nova fonte de recursos”, uma referência à proposta formulada para a AIPOPEC, pela qual a Estrada do Colono seria transformada em um ponto turístico, motivadora do desenvolvimento regional, proposta essa analisada ao final do próximo capítulo.

QUADRO 12 – Possíveis impactos resultantes da reabertura da Estrada do Colono, conforme participantes da Oficina de Planejamento realizada em Toledo, entre 28 nov. e 2 dez. 1998.

Impactos Positivos	Impactos Negativos
<ul style="list-style-type: none"> • Nova fonte de recursos • Fator de integração entre população lindeira e PNI • Oportunidade de pesquisas científicas sobre fragmentação • Co-responsabilidade da comunidade lindeira pela preservação do Parque • Aumento das oportunidades de educação ambiental • Oportunidade de valorização cultural (da história original) 	<ul style="list-style-type: none"> • Abertura de precedente para outras intervenções semelhantes • Fragilização da gestão de unidades de conservação • Aporte de sedimentos em corpos d'água – transformação do leito • Prejuízo à biodiversidade local • Riscos ambientais às águas • Eliminação de maior número de espécies

²⁴⁰ Ibid.

- Facilitador da fiscalização no parque
- Aumento de pressão por novas formas de uso e ocupação no parque
- Perda de funcionalidade, como unidade de conservação, para alguns segmentos de sua fauna
- Necessidade de monitoramento contínuo
- Reações internacionais negativas
- Tendência crescente de uso: estrada de chão – pavimentada – asfalto – ponte
- Redução do sucesso reprodutivo em peixes, anfíbios e macroinvertebrados bentônicos
- Fragmentação do hábitat
- Divisão de populações de espécies nativas
- Atropelamento de animais
- Conurbação na borda do parque
- Facilitação para o acesso de caçadores
- Penetração no PNI favorecendo retirada dos recursos naturais.

Fonte: Anexo 33 – Relatório da Oficina de Planejamento. In : **Plano de Manejo do Parque Nacional do Iguaçu.** Brasília : 1999. Disponível em: www2.ibama.gov.br/unidades/parques/planos_de_manejo/17/html/index.htm. Acesso em: 14 jan. 2004.

Sobre os impactos negativos, além das implicações diretas à unidade (como o comprometimento dos cursos d'água próximos e atropelamento dos animais), foi levantado o risco de se abrir um precedente a outras situações pelo país e a tendência, uma vez aberta a estrada sob certas condições, de haver mais exigências de flexibilização do seu uso, com o passar dos anos e conseqüente aumento do tráfego pelo local. A preocupação, especialmente com o último aspecto - a flexibilização do uso da estrada, depois de reaberta (estrada de chão – pavimentada – asfalto – ponte), mostra-se procedente, pois qualquer normatização do uso da estrada, mesmo que elaborada sob rígidos padrões técnicos, estará sujeita às pressões políticas que vão se acomodando ou se transformando com o passar dos anos.

De qualquer forma, considerando os argumentos de Urban expostos anteriormente, é possível prever que, mesmo com o plano de manejo sendo alterado para incluir a proposta de uma “estrada-parque”, a batalha judicial poderia continuar. Também é certo que o conteúdo do plano de manejo possui grande influência na orientação dos pareceres emitidos pela Justiça.

Entre os acontecimentos mais recentes ligados à disputa pela reabertura da Estrada do Colono, temos a proposta, feita por um engenheiro integrante de uma associação ambientalista de Cascavel, de se construir um eco-viaduto (uma via elevada) sobre o PNI, acima do leito da Estrada do Colono. Conforme o proponente, o projeto conta com estudos prévios de viabilidade técnica, ambiental e econômica. O eco-viaduto ficaria na altura das copadas das árvores, com duas pistas, num total de 6,6 metros de largura. As lideranças políticas locais, assim como os membros da comissão parlamentar criada no final de 2003 para acompanhar o caso, manifestaram apoio à proposta. A idéia é construir, além da ponte, um complexo turístico nas proximidades da entrada do parque, procurando atrair parte dos turistas que se dirigem a Foz do Iguaçu. A dúvida maior, no entanto, sobre essa alternativa refere-se à viabilização econômica de sua construção, com custo estimado em US\$ 33 milhões²⁴¹. Apesar do apoio manifestado pelos integrantes da comissão parlamentar, o custo do eco-viaduto apresenta-se como o primeiro obstáculo a impedir o avanço da proposta, sem considerar as fontes de financiamento e a avaliação do impacto de construção dessa obra sobre o parque.

Mais importante foi a mudança do quadro político nos três municípios mais diretamente envolvidos com a demanda da estrada, a partir das eleições para prefeitos e vereadores, que se deu em 2004. Nos municípios de Capanema, Medianeira e Serranópolis do Iguaçu, os candidatos apoiados pelo PT foram derrotados. Como expusemos ao longo do estudo, as lideranças políticas locais ligadas a esse partido estiveram na linha de frente do movimento pró-reabertura, especialmente depois de chegarem ao poder municipal, nas eleições de 1996.

²⁴¹ HENRIQUE, Luis. Ecologista tem alternativa para a Estrada do Colono. **Gazeta do Paraná**. Cascavel (PR). 8 jan. 2004.

Com a reconfiguração das forças políticas, houve também uma revisão dos posicionamentos e estratégias quanto aos encaminhamentos para se conseguir a reabertura da estrada, como fica claro na entrevista concedida pelo prefeito eleito de Serranópolis do Iguaçu, para um jornal da região:

O prefeito de Serranópolis do Iguaçu, José Sehn, disse que não vai fazer como fez o seu antecessor. Ele culpa os prefeitos dos três municípios pela violência e pelo fechamento da Estrada depois que ela foi reaberta pela população. “Se não tivessem cobrado pedágio, somente passagem pela balsa, talvez a justiça não teria mandado fechar a Estrada. Eles nunca prestaram conta do pedágio e com isso deram mais um motivo para o fechamento. Eu vou fazer diferente do [ex] prefeito Nilvo, vou trabalhar junto com o pessoal do meio ambiente. Vamos pegar tudo que esse pessoal nos oferece para ajudar os moradores e construir infra-estrutura no local. Sabemos que o ex-prefeito se negou a pegar recursos do Ibama, que queria construir uma escola de educação ambiental exatamente no ponto onde começa a Estrada. Nós vamos pegar tudo que temos direito, mas não deixaremos de lutar pela reabertura. Vamos usar outros métodos”, disse José Sehn²⁴².

Com o início dos mandatos dos novos prefeitos eleitos, a AIPOPEC também passou por uma mudança em sua diretoria. Em março de 2005 foi realizada uma assembléia, que decidiu pela organização de uma comissão provisória responsável pela reestruturação da AIPOPEC. Como coordenador geral dessa comissão foi escolhido o prefeito de Capanema, como vice-coordenador o prefeito de Serranópolis do Iguaçu e como secretário o prefeito de Medianeira²⁴³. O deputado federal Irineu Colombo (PT-PR), político que mais se notabilizou no movimento pró-reabertura nos anos de 1990, atualmente mostra-se pessimista quanto à possibilidade da estrada retomar o seu funcionamento, conforme declarou recentemente:

O deputado petista Irineu Colombo, em visita a Marechal Rondon, declarou que não acredita na abertura da Estrada do Colono. Segundo ele, as decisões jurídicas complicaram a possível abertura. “As decisões jurídicas foram todas

²⁴² ESTRADA do Colono: um sonho cada vez mais distante? **O Presente**. Marechal Cândido Rondon (PR), 28 dez. 2004.

²⁴³ AIPOPEC reestruturada. **O Presente**. Marechal Cândido Rondon (PR), 1º mar. 2005.

contrárias à abertura”, lamenta. Segundo o deputado, apesar de regionalmente existir a intenção da abertura, nacionalmente a opinião é diferente. “A ecologia é uma causa internacional”, pontuou²⁴⁴.

Pela importância conferida ao contexto político local sobre a reivindicação pela reabertura, como procuramos demonstrar ao longo de todo este capítulo, é possível deduzir que o movimento pró-reabertura passa por profunda mudança, caracterizada por um refluxo nos discursos e nas ações. Aparentemente, a estratégia baseada em ocupações forçadas do parque, com o objetivo de reabrir a estrada mesmo sem sustentação legal, está abandonada ou, no mínimo, encontrará maior dificuldade na sua organização, caso não possa contar com o aparato e apoio das administrações municipais, como explicitamente aconteceu nas outras ocasiões.

Avaliamos ainda que as lideranças do movimento, que se confundiam com os próprios administradores locais, sofreram um processo de “desgaste” político ao longo dos dois mandatos a frente das administrações municipais. A própria “bandeira” da reabertura sofre e gera, ao mesmo tempo, esse desgaste, na medida em que ocorrem as manifestações e ocupações, mas o objetivo principal não é atingido. Ao contrário, a cada ocupação, o risco de confronto com conseqüências incertas torna-se maior. Somado a isso, as estratégias adotadas durante a primeira ocupação e que mantiveram a estrada aberta²⁴⁵, entre 1998 e 2001, receberam cada vez mais críticas internas (de representantes políticos e empresariais locais), o que configura uma maior dificuldade de repetir a forma de organização, a estrutura montada e apoio amplo daquele momento. Além disso, com o fechamento da Estrada do Colono pela PF, em julho 2001, a organização do movimento pró-reabertura certamente passou a ter dificuldades de obtenção de recursos adicionais para custear os encargos gerados pela disputa jurídica e eventuais campanhas para a reabertura definitiva da estrada, pois parte da arrecadação com o “pedágio” era utilizada para esse fim.

Uma última informação sobre o assunto, veiculada na imprensa, refere-se à nomeação, pela Justiça Federal, de um conjunto de quatro peritos

²⁴⁴ NÃO acredita na abertura. **O Presente**. Marechal Cândido Rondon (PR), 13 dez. 2005.

²⁴⁵ Estamos nos referindo principalmente à cobrança de pedágio.

responsáveis para formular um laudo que servirá de base para uma decisão definitiva sobre a situação da Estrada do Colono, fechada sob efeito de liminar²⁴⁶. Com o objetivo de demonstrar à equipe de peritos que a população local mantém o interesse na reabertura da estrada, houve um evento em Serranópolis do Iguaçu denominado, pelos seus organizadores, de “Mobilização sem Invasão”. Este reuniu aproximadamente 1,8 mil pessoas e para não haver conotação política, somente autoridades eclesásticas puderam se manifestar²⁴⁷.

FOTO 9 - Autor: Edson dos Santos Dias



Entrada interdita da estrada, na divisa do PNI localizada no município de Serranópolis do Iguaçu.

Fonte: Trabalho de campo, junho de 2004.

Por fim, o tempo corre contra aqueles interessados na reabertura da estrada, pois, quanto mais tempo ela permanecer fechada, provavelmente haverá mais dificuldade para conseguir a sua reabertura, o trecho será tomado pela vegetação, assim como a mobilização tende a ficar mais difícil. Porém, essa situação que hoje representa desvantagem, também foi utilizada pelo

²⁴⁶ ESTRADA do Colono. RPC TV Paranaense. Disponível em: <www.ondarp.../noticia.phtml?id=35198&data='2005-10-24>. Acesso em: 16 nov. 2005.

²⁴⁷ ABERTURA da Estrada do Colono. **O Presente**. Marechal Cândido Rondon (PR), 11 dez. 2005.

movimento pró-reabertura, que acreditava que quanto mais tempo a estrada permanecesse aberta, mesmo de forma ilegal, maior seria a dificuldade para fechá-la novamente, tornando a situação irreversível. Assim como os fatos mostraram que essa interpretação estava equivocada, os fechamentos realizados em 2001 e 2003 não significam que a questão esteja definitivamente resolvida. A pré-disposição pela reabertura da estrada existe de maneira generalizada entre a população dos municípios mais atingidos pela sua interdição e haverá a possibilidade, conforme o contexto político, de canalizar essa insatisfação para novas mobilizações.

Uma decisão definitiva sobre o caso, expressa pela Justiça Federal, terá repercussão que poderá variar desde um cenário no qual o uso da estrada seja legalizado, sob responsabilidade do IBAMA e com provável rejeição por parte de entidades ambientalistas, até a confirmação definitiva da atual liminar, pelo fechamento, significando uma situação de difícil reversão, até porque, a manutenção da estrada aberta só se sustenta a longo prazo de forma legal.

Neste capítulo, fizemos a apresentação, da maneira mais detalhada possível, dos principais acontecimentos relacionados à reivindicação pela reabertura da Estrada do Colono, tendo como principal fonte de informações a imprensa escrita. No próximo capítulo, vamos fazer uma abordagem voltada para a identificação dos principais municípios atingidos pelo fechamento dessa via, em 1986, e as propostas de exploração turística feitas para o entorno do PNI e mesmo ligada ao uso da estrada. Antes, elaboramos uma caracterização econômica e demográfica do Oeste-Sudoeste paranaense, que permite ao leitor situar melhor o contexto regional em que se organiza o movimento pró-reabertura.

4. ANÁLISE SOBRE A IMPORTÂNCIA DA ESTRADA DO COLONO PARA OS MUNICÍPIOS LOCALIZADOS NO ENTORNO DO PARQUE NACIONAL DO IGUAÇU

Neste capítulo, fazemos uma análise sobre a suposta importância da Estrada do Colono para o Oeste-Sudoeste do Paraná, enquanto eixo que contribua para o desenvolvimento regional, abordando a especificidade de alguns municípios, cujas forças políticas e sociais encontram-se mais mobilizadas e diretamente interessadas nesse processo de reabertura. Para desenvolvermos essa análise, deparamo-nos com a necessidade de, primeiramente, fazer um levantamento geral relativo às Mesorregiões Geográficas do Oeste e do Sudoeste paranaense, com o objetivo de traçar um perfil básico de entendimento dessa porção do Estado, onde se insere a problemática da Estrada do Colono.

Esse perfil, apesar de restrito ao propósito de fornecer um quadro geral para a análise da nossa problemática específica, pretende levantar as características (demográfica, socioeconômica, fundiária, etc.) que conferem proximidade e diferenciação entre as duas mesorregiões, às quais passaremos a denominar nas páginas seguintes apenas como **Oeste** ou **Sudoeste**, ficando subentendido tratar-se das mesorregiões paranaenses.

Em seguida, no segundo subcapítulo, redimensionamos nosso foco de análise para os municípios localizados no entorno do PNI, que sofrem algum tipo de influência mais direta, em razão da proximidade com o parque, ou exercem algum tipo de ação sobre ele. Também incluímos nessa delimitação alguns municípios do Sudoeste por onde passa a BR-163, que, até o ano de 1986, tinha a sua continuidade em direção ao Oeste do Estado pelo trecho que cortava o PNI. Do conjunto de municípios selecionados, destacamos os dois municípios que avaliamos possuírem as forças políticas e sociais com maior interesse e participação no processo reivindicatório de abertura da Estrada do Colono, que são os municípios de Serranópolis do Iguaçu e Capanema. Demonstramos as razões das especificidades desses municípios na questão em pauta, assim como a pertinência ou não, dos argumentos utilizados pelo movimento pró-reabertura para a restauração da Estrada do Colono.

No terceiro subcapítulo apresentamos as propostas de condições de uso para a reabertura da estrada formuladas pela AIPOPEC e as ações e planos do IBAMA para o entorno do PNI.

4.1. Caracterização Socioeconômica e Demográfica das Mesorregiões Oeste e Sudoeste Paranaense

A economia paranaense sempre teve como importante base de apoio o setor agropecuário, produzindo alimentos e matérias-primas para fomentar a dinâmica das atividades agroindustriais, setor também relevante no Estado, e para impulsionar o comércio e serviços, especialmente nas cidades que mantêm vínculos mais estreitos com a produção rural, como ocorre no Oeste e Sudoeste do Estado.

No ano-safra 2002/2003, o setor agropecuário paranaense movimentou R\$ 28,03 bilhões, resultado do desempenho da produção e comercialização dos 492 principais produtos/itens agropecuários – cultivos diversos, pecuária, produtos florestais, fruticultura, floricultura, hortaliças e especiarias. Houve um incremento de 14,1% em relação à safra 2001/2002, considerando os preços constantes. O bom desempenho deve-se ao expressivo aumento de faturamento dos produtos soja, milho e frango, os quais participaram com 47,2% no valor bruto da produção agropecuária paranaense (VBP) da safra 2002/2003, apresentando um crescimento de 63,5%, 63,4% e 54,2%, respectivamente, favorecidos pela maior quantidade produzida da diversificada base de produção. (SEAB, 2004, p. 2).

Discorrendo especificamente sobre o Oeste e Sudoeste paranaense, ressaltamos que o perfil econômico predominante entre os municípios das duas mesorregiões, com exceção de Foz do Iguaçu, está amparado na agropecuária e na agroindústria²⁴⁸, mas com particularidades que demonstram algumas diferenças entre elas. Como exemplo, essas

²⁴⁸ Estando inseridos no contexto do chamado Brasil Agrícola, por Milton Santos. “No Brasil agrícola, há tendência a que a área de exportação, isto é, de produção que procura um mercado distante, seria, sobretudo, a área rural, e isso tanto mais quanto a agricultura regional seja moderna.” (SANTOS, 1993, p. 67).

mesorregiões têm em comum a interligação com as cidades de Foz do Iguaçu e Cascavel, os principais centros urbanos de referência mais próxima tanto para os municípios do Oeste quanto do Sudoeste. Por outro lado, indicadores relativos ao grau de urbanização e participação no valor adicionado fiscal²⁴⁹ do Estado (como será possível acompanhar pelo Quadro 13) demonstram especificidades marcantes para cada uma.

O Oeste paranaense é formado por um conjunto de 50 municípios que ocupam uma área total de 22.840 km² e, segundo o Censo Demográfico de 2000, com uma população total de 1.138.626 habitantes²⁵⁰, dos quais 929.016 residiam em área urbana e 209.610 (18,4%) na rural. Sua participação junto à população total do Paraná era de 11,9%, compondo o segundo maior agrupamento populacional do interior do Estado. O Sudoeste possui uma configuração territorial com um número menor de municípios, sendo 37 ao todo, distribuídos por uma área que corresponde à metade da mesorregião anterior, no caso, 11.687 km². Em 2000, possuía uma população de 472.626 habitantes (4,94% da população do Estado), sendo que 283.004 residiam na área urbana e 189.622 (40,1%) na rural, ou seja, mais que o dobro equiparado com o Oeste.

O Quadro 13 oferece alguns indicadores gerais da composição diferenciada das duas mesorregiões, assim como permite a comparação com outras porções do Estado.

²⁴⁹ Valor adicionado fiscal (VAF) é a diferença entre os valores das operações de saídas (VS) de mercadorias e serviços, sujeitos ao ICMS, em relação aos valores de entrada (VE). (IPARDES, 2003, p. 64).

²⁵⁰ Todos os dados sobre população, utilizados nesse capítulo, foram retirados dos Censos Demográficos do IBGE, cujas informações nos permitiram organizar os Quadros 1A e 2A (População residente por situação de domicílio: 1970-2000) e 1B e 2B (Evolução demográfica – média acumulada no período: 1970-2000), que constam ao final dessa tese, no Apêndice.

QUADRO 13 – Mesorregiões Geográficas Paranaenses: indicadores demográficos e econômicos – 2000.

Mesorregião	Número de Municípios	População Total	Taxa crescimento pop.total 1991-2000(% a.a.)	Grau de urbanização	Participação Valor Adicionado Fiscal do Estado %
Oeste	50	1.138.582	1,28	81,6	13,8
Sudoeste	37	472.626	- 0,13	59,9	3,5
Noroeste	61	641.084	- 0,25	77,3	3,7
Centro-Occidental	25	346.648	- 1,24	72,6	2,2
Norte Central	79	1.829.068	1,24	88,4	14,3
Norte Pioneiro	46	548.190	- 0,15	75,1	2,8
Centro-Oriental	14	623.356	1,46	81,2	7,6
Centro-Sul	29	533.317	0,69	60,9	3,9
Sudeste	21	377.274	0,89	53,6	2,3
Metrop.Curitiba	37	3.053.313	3,13	90,6	45,9
PARANÁ	399	9.563.458	1,40	81,4	100,0

Fontes: IBGE – Censo Demográfico 2000; SEFA.

Extraído de: IPARDES. **Leituras Regionais**: mesorregiões geográficas paranaenses – sumário executivo. Curitiba, 2004.

Parece interessante destacar o distinto grau de urbanização (porcentagem da população residente no meio urbano) entre o Oeste e Sudoeste. Enquanto a primeira mesorregião apresenta o terceiro maior índice de urbanização do Estado, o Sudoeste é formado por uma expressiva população domiciliada na área rural, com grau de urbanização bem abaixo da média paranaense de 81,4%.

Como informa trabalho feito pelo Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA), 70,27% dos municípios do Sudoeste paranaense são rurais de pequena dimensão, muitos com grau de urbanização entre 20% e 30%. (IPEA, 2000, p. 112).

Para permitir a visualização do tipo de configuração urbana das pequenas cidades marcadas pela influência do meio rural que predomina no Sudoeste, utilizamos a tomada aérea do núcleo urbano de Pérola do Oeste (conforme foto 10), localizado no eixo rodoviário (BR 163) que dava acesso ao parque até o fechamento da Estrada do Colono.

FOTO 10 - Autor: Divulgação – Paranacidade.



Vista área do núcleo urbano de Pérola do Oeste (Mesorregião Sudoeste), criado e instalado em 1961, quando foi desmembrado do município de Capanema. Conforme Censo de 2000, a área rural contava com 4.364 habitantes e a urbana com 2.720.

Fonte: Disponível em: <<http://paranacidade.org.br/municipios/municipio.php>>. Acesso em: 10 set. 2005.

O Sudoeste, apesar da incorporação de transformações significativas na sua base produtiva desde o início do processo de ocupação, mantém ainda como característica relevante o predomínio da agricultura familiar baseada na pequena propriedade²⁵¹, com produção diversificada. Trata-se do legado do modo de produzir dos colonos gaúchos e catarinenses, que formaram os principais grupos migratórios para essa porção do Estado, nas primeiras décadas de ocupação.

Esta configuração, na qual se destaca grande número de pequenos e médios proprietários, tem sua origem com o projeto de colonização implementado pelo governo federal nessa região através da Colônia Agrícola Nacional General Osório (CANGO), em 1943, assim como do processo histórico de resistência, por parte dos colonos, às tentativas de “grilos” feitas por companhias de terras que atuavam na região, o que resultou no Levante de 1957, conforme já abordamos no primeiro capítulo. Também o fato de

²⁵¹ Estão sendo considerados agricultores em regime de economia familiar aqueles com estabelecimentos de até 50 hectares, conforme critério definido pelo IPARDES (2003, p. 60).

apresentar um relevo mais acidentado, o que dificulta o emprego da mecanização, contribui para o desestímulo do plantio, em larga escala, de culturas que, geralmente, estão associadas às grandes propriedades, como a soja.

Quanto à morfologia, na Mesorregião Sudoeste prevalece o relevo classificado como de forte ondulado a montanhoso, ocupando 38% do total da área, contando ainda com 37% de área com relevo ondulado. Já em relação à textura, 100% do total da área é ocupada por solos argilosos. Em decorrência das características de relevo e da ocorrência de solos pouco profundos e pedregosos, menos de 50% da mesorregião tem possibilidade de ser explorada com o uso da mecanização, uma vez que 36% da área apresenta limitação ligeira para a mecanização e o restante tem forte a muito forte impedimento para a mecanização. Com relação à fertilidade dos solos, 33% do território dessa mesorregião necessita de exigência mínima de fertilizantes para a manutenção da fertilidade. No restante da área, as exigências de fertilizantes são altas e as de corretivos de moderadas a altas. As características apresentadas determinam limitações para a exploração dos solos e, por conseqüência, um potencial moderado para absorver tecnologias inovadoras e para diversidade de empreendimentos agropecuários. (EMATER, 2004, p. 15).

De acordo com a análise do perfil econômico do Sudoeste, realizado pelo IPEA, com dados de 1996, essa mesorregião produz com desvantagem, comparativamente a outras mesorregiões do Estado, já que seu relevo é mais acidentado e seu clima, mais frio. Isso não impede, porém, que se encontre inserida no moderno mercado do *agribusiness*, com produtores integrados a grandes empresas ou associados a cooperativas, principalmente na produção de aves – atividade que coloca a região entre as principais produtoras do Estado – e, secundariamente, na de suínos e leite – atividade que vem ganhando importância. (IPEA, 2000, p. 114).

Conforme dados fornecidos pelo Quadro 14, demonstrativos da situação fundiária em 1995, em todas as mesorregiões do Estado do Paraná, a agricultura em regime de economia familiar era majoritária quanto ao número de estabelecimentos, mas isso não se refletia na área ocupada pelos pequenos agricultores, pois a maior parte das terras pertencia aos empresários rurais.

QUADRO 14 – Mesorregiões Geográficas Paranaenses: participação da agricultura familiar e da agricultura empresarial no total de estabelecimentos e da área – 1995 (em %)

Mesorregião	Agricultura Familiar		Agricultura Empresarial	
	Nº Estab. %	Área (ha) %	Nº Estab. %	Área (ha) %
Oeste Paranaense	88,3	38,9	11,7	61,1
Sudoeste Paranaense	92,8	58,1	7,2	41,9
Noroeste Paranaense	81,9	19,7	18,0	80,3
Centro-Occidental Paranaense	83,2	25,7	16,8	74,3
Norte-Central Paranaense	83,9	27,6	16,0	72,4
Norte Pioneiro Paranaense	84,2	25,9	15,8	74,1
Centro-Oriental Paranaense	79,2	11,6	20,8	88,4
Centro-Sul Paranaense	83,5	21,8	16,5	78,2
Sudeste Paranaense	88,0	38,0	12,0	62,0
Metropolitana de Curitiba	89,0	31,0	11,0	69,0
TOTAL DO ESTADO	85,9	27,7	14,1	72,3

Fonte: IBGE – Censo Agropecuário – 1995.

Extraído de: IPARDES. **Paraná**: diagnóstico social e econômico. Curitiba: IPARDES, 2003. p. 60.

Tomando a média estadual como parâmetro, as mesorregiões com maior presença da agricultura familiar, inclusive em termos de área dos estabelecimentos, eram: Sudoeste, Oeste, Sudeste e Metropolitana de Curitiba, com destaque para a primeira.

Considerando os dados do Quadro 14, o Oeste paranaense possuía, de maneira geral, um perfil fundiário que reservava condição menos concentrada de terras, quando comparada com outras mesorregiões e a média do Estado, apesar de a área em posse da agricultura empresarial ser representativa, com 61,1%.

É no Sudoeste, no entanto, que os indicadores deixavam explícitos um contexto de diferenciação em relação ao restante do Paraná. Nessa mesorregião a agricultura familiar se sobressaía pelo número de estabelecimentos enquadrados nessa categoria (92,8%), mas o que desperta a atenção é a sua predominância quanto à área atingida (58,1%), bem superior à média do Estado, que tinha apenas 27,7% de sua área agricultável nas mãos dos pequenos agricultores. Por conseqüência, também era a única onde a agricultura empresarial se encontrava num patamar inferior a 50% da posse da área voltada para a agropecuária.

Segundo avaliação feita pelo IPARDES para o Paraná como um todo, logo, contemplando a situação do Oeste e Sudoeste, os indicadores sociais disponíveis demonstram a persistência da pobreza rural, a ponto de a aposentadoria rural ter se convertido na principal fonte de renda de muitas famílias. Ainda, de acordo com essa avaliação, os agricultores empresariais e uma pequena parcela dos agricultores familiares articulados às agroindústrias adotam técnicas avançadas de produção e obtêm elevados rendimentos. No entanto, os agricultores em regime de economia familiar com maiores rendas são poucos, e no extremo inferior estão os agricultores que praticamente não possuem renda, apenas subsistem. Estes últimos representam mais de 45% dos agricultores paranaenses e detêm menos de 15% da área. (IPARDES, 2003, p. 54-55).

Nos anos de 1990, o setor primário era responsável por mais de 50% da ocupação em quase todos os municípios do Sudoeste. A atividade industrial era pouco representativa nessa porção do Estado, com uma das menores participações na indústria de transformação: 2,33% do valor adicionado fiscal do setor secundário em 1996. Na base dessa estrutura, estavam as atividades do gênero alimentos, que representavam 49,79% da indústria regional. Compreendiam basicamente dois segmentos – o primeiro insere a mesorregião como parte do pólo agroindustrial do Oeste de Santa Catarina, onde atuam algumas das principais empresas do setor (como o grupo Sadia), voltando-se ao abate e industrialização de aves. O segundo segmento é formado por unidades de pequeno porte, tendo nas cooperativas uma participação importante, principalmente na produção de leite. Essas atuam no fortalecimento da bacia leiteira regional com melhoramento genético do rebanho e organizam-se em centrais, criando marcas próprias e ampliando espaços de mercado. (IPEA, 2000, p. 114-115).

O Quadro 13, apresentado no início deste subcapítulo, demonstra, através de dados referentes a 2000, que o Sudoeste não se encontra entre as posições mais representativas no tocante à participação no valor adicionado fiscal do Estado (3,5%), ao contrário do Oeste, que ocupa a segunda melhor posição entre as mesorregiões do interior do Estado (13,8%).

Com a pretensão de expor algumas características do Oeste paranaense, recorreremos à passagem abaixo, extraída de um trabalho realizado pelo Instituto Paranaense de Desenvolvimento Econômico e Social (IPARDES):

[...] o mercado de trabalho regional [do Oeste Paranaense] vem apresentando significativa expansão do emprego formal, com ocorrência generalizada em todos os municípios. Contribuem, ainda, nesse sentido, as condições edafoclimáticas excepcionais e os efeitos indiretos proporcionados por uma moderna base produtiva agropecuária, que tem sido capaz de compatibilizar uma agricultura pautada em mão-de-obra familiar a um alto desempenho produtivo. Comandada pelo desenvolvimento sobretudo do agronegócio cooperativado, a região vem sustentando ganhos crescentes frente à economia estadual em atividades do setor primário. Vale lembrar que, em 2000, no interior do Estado, apenas as mesorregiões Oeste e Norte Central contribuíram com proporções superiores a 10% no VAF estadual. (IPARDES, 2004, p. 23).

Nessa mesma linha de interpretação quanto à situação econômica do Oeste, o estudo desenvolvido pelo IPEA indica o destaque representado por uma especialização na produção de grãos (soja, trigo e milho) que responde por mais de 20% do valor da produção de grãos comercializados no Estado, bem acima das demais regiões produtoras, e com as maiores participações no valor da produção agrícola e pecuária do Paraná. Juntamente com a agricultura, a mesorregião especializa-se na produção de aves e suínos, e também de leite, com alto nível tecnológico e forte integração agroindustrial, através do regime de cooperativas, sendo que, da totalidade dos produtores cooperativados no Paraná, quase 50% estão nessa mesorregião. Internamente, é uma das que apresenta maior grau de concentração de atividades na agroindústria e, dentro desta, na produção de alimentos. Isso a coloca como a terceira mesorregião com maior participação no gênero de alimentos do Estado. As atividades da indústria de transformação repercutem no emprego formal, com a quarta maior concentração do Estado, sendo o gênero de alimentos o principal empregador. (IPEA, 2002, p. 366-367).

O Oeste destaca-se pela proporção de terras consideradas de melhor qualidade para o cultivo mecanizado, com poucas limitações para a exploração dos solos e um alto potencial para absorver tecnologias inovadoras

e investimentos na diversidade agropecuária. É o que se deduz das informações contidas no parágrafo seguinte.

Na Mesorregião Oeste prevalece o relevo plano a suave ondulado que ocupa 45% do total da área, apresentando ainda 33% de relevo ondulado. Com relação à textura, 96% do total da área é ocupada por solos argilosos. Em decorrência das características de relevo, grande parte da mesorregião tem possibilidade de ser explorada com o uso da mecanização, uma vez que 45% da área não apresenta nenhuma limitação para o uso de máquinas e 35% apresenta ligeira limitação. Quanto à fertilidade dos solos, 51% do seu território demanda exigência mínima de fertilizantes para a manutenção da fertilidade e 44% tem moderada exigência de fertilizantes e baixa necessidade de corretivos. (EMATER, 2004, p. 13).

Em estudo recente sobre o valor bruto da produção agropecuária paranaense, referente à safra 2002-2003, a Secretaria de Abastecimento do Paraná (SEAB) publicou uma série de dados sobre o setor, dos quais selecionamos (conforme Quadro 15) aqueles referentes aos núcleos regionais que correspondem, aproximadamente²⁵², às Mesorregiões do Oeste (Núcleos de Cascavel e Toledo) e Sudoeste (Núcleos de Francisco Beltrão e Pato Branco) paranaense.

QUADRO 15 – Participação dos Núcleos Regionais selecionados no Valor Bruto da Produção Agropecuária Paranaense - Safras 2001/2002 e 2002/2003 (Em R\$ 1,00)

Núcleo Regional	Safr 2001/2002		Safr 2002/2003	
	Valor (R\$)	% PR	Valor (R\$)	%PR
Cascavel	1.970.400.136,67	10,34	2.886.191.842,60	10,29
Toledo	1.915.478.340,28	10,06	2.791.253.653,71	9,96
Francisco Beltrão	1.535.854.600,84	8,06	2.288.142.277,19	8,16
Pato Branco	778.210.134,04	4,09	1.158.799.386,88	4,13

Fonte: SEAB/DERAL - DEB

Extraído de: PARANÁ, Secretaria de Estado da Agricultura e do Abastecimento. Departamento de Economia Rural. **Valor bruto da produção agropecuária paranaense – safra 2002/2003**. Curitiba: SEAB/DERAL, 2004. Disponível em: <www.pr.gov.br/seab>. Acesso em: 5 out. 2005.

²⁵² A delimitação territorial conferida aos núcleos regionais é muito próxima daquela das mesorregiões, mas há diferença. É o caso do Núcleo Regional (conforme divisão da SEAB) de Pato Branco, que abrange a Microrregião Geográfica de Palmas, a qual, na divisão oficial do IBGE, pertence à Mesorregião do Centro Sul Paranaense.

Comparando os dados expostos na tabela acima com o conjunto dos demais núcleos regionais do Estado²⁵³, temos a seguinte situação: na safra 2002/2003, o Núcleo Regional de Cascavel manteve a liderança, já alcançada na safra anterior, quanto à participação no VBP total do Estado (10,29 %), com destaque para os municípios de Cascavel, Nova Aurora e São Miguel do Iguçu. O segundo Núcleo Regional em participação no VBP estadual é Toledo (participando com 9,96% do total do Estado). O Núcleo Regional de Francisco Beltrão participa com a quarta melhor contribuição ao VBP estadual, com 8,16%, gerando R\$ 2,28 bilhões, e Pato Branco apresenta uma contribuição mais modesta, de 4,13% do VBP, ficando em décimo lugar na participação geral no Estado, que se encontra dividido em 20 núcleos regionais.

As informações disponíveis revelam claramente o papel de destaque alcançado no setor agropecuário pelos diversos municípios das Mesorregiões Oeste e Sudoeste paranaenses, especialmente no caso da primeira. De acordo com a classificação geral dos municípios de todo o Estado, quanto à participação no VBP estadual (safra 2002/2003), dos 20 primeiros melhor colocados, dois (F. Beltrão e Dois Vizinhos) pertenciam à Mesorregião Sudoeste e nove à Mesorregião Oeste (Assis Chateaubriand, Cafelândia, Guaraniaçu, Marechal Cândido Rondon, Nova Aurora, Palotina, São Miguel do Iguçu, Toledo e Cascavel). Os dois últimos municípios mencionados ocupam a primeira e segunda melhor posição, respectivamente, no *ranking* estadual, quanto ao VBP agropecuária, mantendo a mesma classificação obtida nas duas safras anteriores.

Através dos dados do Quadro 16, fica evidente a importância da cultura da soja e produção de frangos para a economia agropecuária das duas mesorregiões em estudo.

²⁵³ Conforme consulta ao relatório indicado ao final da tabela, de onde foram extraídas as informações.

QUADRO 16 – Cinco principais produtos que contribuem com o total do Valor Bruto da Produção Agropecuária Paranaense, conforme os Núcleos Regionais selecionados – Safra 2002/2003.

Núcleo Regional	1º	2º	3º	4º	5º
Cascavel	soja	frango	Milho safrinha	milho	Leite
Toledo	soja	frango	Milho safrinha	suíno	Leite
Francisco Beltrão	frango	soja	milho	suíno	Leite
Pato Branco	soja	milho	frango	leite	Pinus

Fonte: SEAB/DERAL

Extraído de: PARANÁ, Secretaria de Estado da Agricultura e do Abastecimento. Departamento de Economia Rural. **Valor bruto da produção agropecuária paranaense – safra 2002/2003**. Curitiba: SEAB/DERAL, 2004. Disponível em: <www.pr.gov.br/seab>. Acesso em: 5 out. 2005.

Organização: Edson S. Dias.

No caso do frango, forma-se um complexo agroindustrial organizado em torno de uma cadeia produtiva que envolve, além da criação de frangos, a produção e comércio de ração, de equipamentos para a construção de aviários, criação de pintainhos e frigoríficos para o abate e processamento das aves, destinados aos mercados nacional e internacional. Merece menção a presença de grandes frigoríficos voltados para o abate e processamento de aves nos municípios de Dois Vizinhos e Francisco Beltrão, no Sudoeste, assim como em Toledo, Palotina, Cafelândia e, recentemente inaugurado, em Marechal Cândido Rondon, entre outros. Segundo informações publicadas pela imprensa, o Paraná já se constitui no maior exportador de carne de frango do país, com um faturamento, entre janeiro a setembro de 2005, de US\$ 668 milhões em exportações nesse setor²⁵⁴.

No processo de abertura econômica, o país buscou ampliar sua participação no mercado mundial de produtos agrícolas, sendo a soja uma *commoditie* de destaque na balança exportadora brasileira e, em especial, paranaense. Nas décadas de 1970 e 1980, o extremo Oeste paranaense, acompanhando tendência verificada no Rio Grande do Sul e Santa Catarina, tornou-se área privilegiada quanto aos investimentos públicos e privados destinados à produção da soja, levando a uma elevação significativa da

²⁵⁴ EXPORTAÇÃO de frango do PR bate recorde. **Gazeta do Povo**, Curitiba, 18 out. 2005.

produção, que posteriormente se expandiu para outras partes do país, como o Centro-Oeste brasileiro.

Suzuki Júnior, ao abordar o crescimento da produção paranaense de soja e milho, afirma que esse crescimento não está relacionado unicamente aos ganhos de produtividade, decorrentes do investimento em tecnologia, mas também do seu avanço em área plantada, substituindo outras lavouras. Na safra 1999/2000, as culturas do algodão, arroz, feijão e trigo ocuparam uma superfície 39,3% menor que a registrada na temporada 1989/1990, atingindo redução de 51,4% na comparação com a área colhida no ano-safra 1979/1980. Em contrapartida, o milho e a soja passaram a ocupar áreas maiores no Estado, saltando de uma participação de 54,9% da superfície total colhida (considerando somente a área destinada à produção de grãos) na safra 1979/1980 para 77,3% na temporada 1999/2000. (SUZUKI JÚNIOR, 2001, p. 16). A partir desses dados, deduz-se que a expansão da lavoura da soja, também incluindo o milho (essencial para a avicultura), não obstante o seu aumento de produtividade por hectares, ocorreu em detrimento de cultivos tradicionalmente destinados à cesta básica de alimentação.

É interessante observar que os dois principais produtos citados na tabela, soja e frango, têm em comum a sua participação no complexo de produção voltado para o comércio exterior, ou seja, são produtos de exportação, indicando a inserção das relações de produção que se processavam nessa porção do Estado a uma dinâmica associada ao mercado internacional. Como resultado dessa situação, mudanças na conjuntura internacional, do capital ligado ao agronegócio, como o preço (cotado em dólar) da soja no mercado externo, repercutem diretamente na economia agrícola paranaense, afetando parcialmente²⁵⁵ o comércio, prestação de serviços e investimentos em geral, nas cidades, influenciando o mercado imobiliário e a valorização da terra, rural ou urbana.

O processo econômico, social e espacial de transformação no campo, foi motivado por novas exigências colocadas pelo capital nacional e internacional, cujas políticas públicas e ações do mercado que concretamente

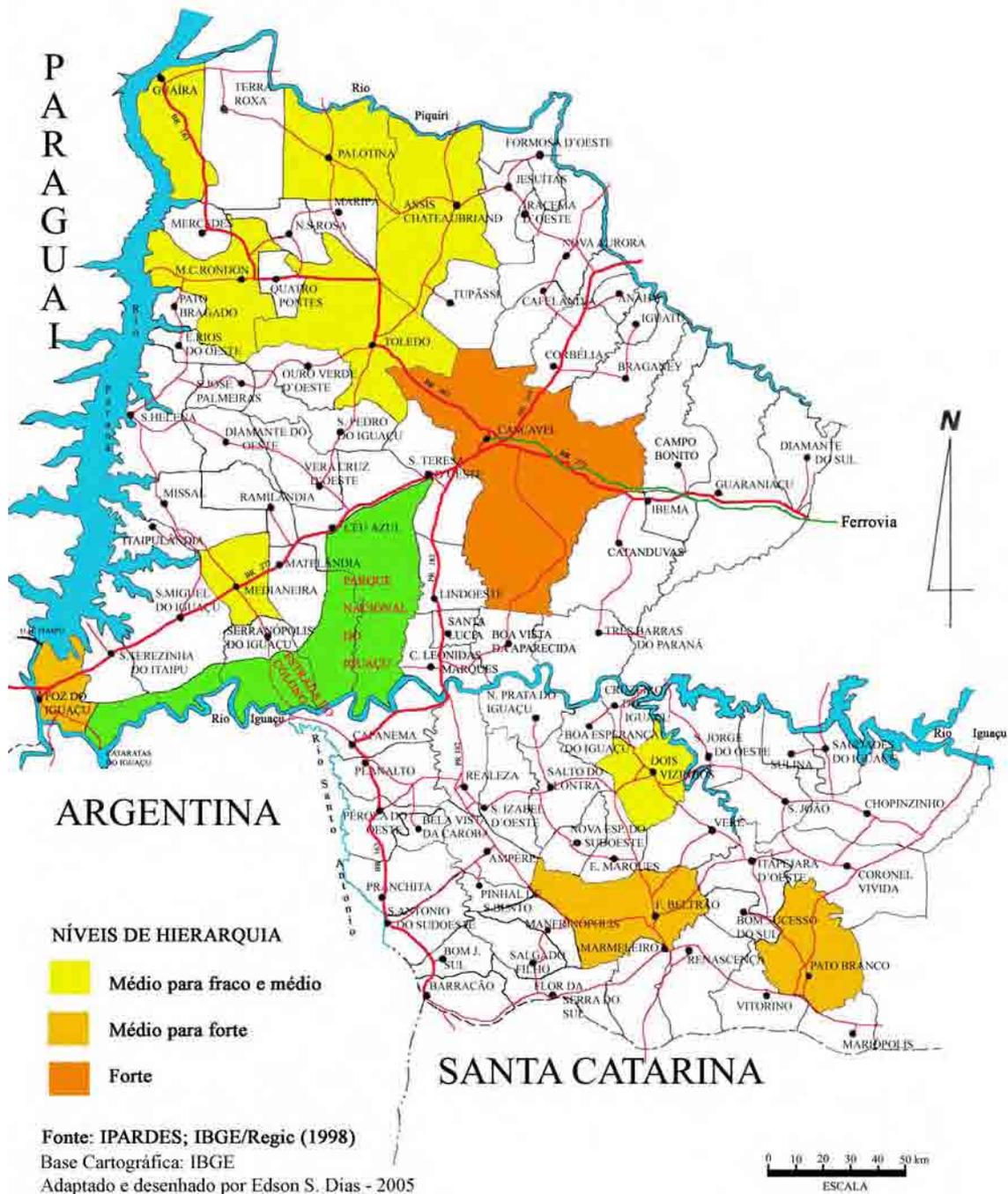
²⁵⁵ Apesar da importância predominante desses produtos (soja e frango), deve-se considerar que o Oeste e Sudoeste possuem uma produção diversificada que, no caso de centros urbanos como Cascavel e Foz do Iguaçu, extrapolam a produção agrícola, o que torna o cenário para a economia regional mais complexo.

alteraram as condições sociais e de produção no Oeste e Sudoeste estão vinculadas à modernização agrícola, que abordaremos no próximo subcapítulo.

Como é possível visualizar pelo Mapa 5²⁵⁶, no Sudoeste, os municípios que adquirem alguma representatividade, conforme o nível de centralidade em relação ao seu entorno, são Francisco Beltrão e Pato Branco (Centralidade Média para Forte), e Dois Vizinhos (Médio para Fraco e Médio). No caso dos dois primeiros, possuem funções diversificadas e de maior expressão na região, e sem uma diferença populacional significativa entre si. Conforme o Censo de 2000, Francisco Beltrão apresentava uma população urbana de 54.831 habitantes e Pato Branco, de 56.805 habitantes, com a especificidade de esse último município registrar um crescimento positivo no cômputo da população total, ao longo da década de 1990 (11,8%), ao contrário de Beltrão, que perdeu população no mesmo período (-9,6%). Dois Vizinhos contava com a metade da população dos outros dois municípios e com um ritmo decrescente de crescimento, comparado com o Censo de 1991 (-20,6% da taxa de crescimento no período (TCP) junto à sua população total).

²⁵⁶O qual demonstra a Hierarquia da Centralidade nos Municípios do Oeste e Sudoeste Paranaense - 1998. Esse mapa foi elaborado pelo IPEA, tendo como referência as “Regiões de Influência das Cidades”. Conforme o estudo: “Regiões de influência das cidades é um quadro de referência do sistema urbano brasileiro utilizado para fins de gestão do território, planejamento regional e/ou municipal, estudos de urbanização e racionalização de decisões quanto à localização de diferentes tipos de atividades econômicas ou de infra-estrutura social, quer na esfera pública ou privada. Neste quadro, as cidades brasileiras aparecem classificadas e hierarquizadas segundo seus níveis de centralidade, bem como são definidas suas ligações espaciais e mapeadas suas áreas de atuação ou mercado. Outros indicadores socioeconômicos sucintos, tais como tamanho e crescimento populacional, atividades produtivas predominantes, rendimento, características das condições de vida (abastecimento de água, energia elétrica e esgotamento sanitário e analfabetismo), são agregados, procurando caracterizar a estrutura das áreas de mercado definidas na pesquisa, formando um painel das cidades e municípios brasileiros.” (IPEA, 2002a, p. 250). Para obter mais detalhes sobre os aspectos metodológicos empregados na classificação das Regiões de influência das cidades, consultar IPEA (2002a, p. 251-252).

MAPA 5 - Hierarquia da Centralidade nos Municípios do Oeste e Sudoeste Paranaense (1998)



A atividade industrial no Sudoeste encontra-se numa situação incipiente e limitada, havendo um arranjo produtivo que leva à concentração em Francisco Beltrão e Pato Branco de empresas voltadas para o segmento de abate e processamento de aves, madeireiro e mobiliário. Também merece menção a cidade de Ampére, onde pequenas empresas ligadas ao setor do vestuário vêm sendo criadas nos últimos anos.

Ao fazer um levantamento sobre os aspectos da territorialização da indústria no Sudoeste paranaense, Saquet et al (2004, p. 46), após destacar o papel conferido a Francisco Beltrão e Pato Branco, constata no restante do Sudoeste uma industrialização limitada, com a constituição recente, a partir dos anos 1990, de pequenos parques industriais em algumas cidades, sendo o mais significativo aquele localizado em Dois Vizinhos (com destaque para os ramos madeireiro e metalúrgico), e outros bastante restritos, como os de Salto do Lontra e São Jorge do Oeste, formados por unidades produtivas de pouca expressão.

Na conjuntura que se apresentava em 2000, apenas Pato Branco possuía estrutura ocupacional nitidamente terciária e com pequeno peso na indústria, caracterizando-se como o principal centro de atividades terciárias da região e destacando-se no comércio em geral e de máquinas e veículos. Francisco Beltrão e Dois Vizinhos tinham peso significativo na indústria, mesmo assim, inferior ao do terciário. (IPEA, 2000, p. 115).

A infra-estrutura viária da Mesorregião Sudoeste expressa a intensa fragmentação da mesma em municípios de pequena dimensão territorial e a conseqüente proximidade entre as respectivas sedes. O mais importante acesso se dá por meio da BR – 373, que promove o escoamento de boa parte da produção regional, e que se complementa com uma densa malha de estradas, predominantemente municipais, numa configuração radial das rodovias. (IPARDES, 2004, p. 25)

No caso da Mesorregião Oeste, esta possui uma capacidade de crescimento econômico e populacional que imprime particular dinamismo a essa porção do Estado. Apesar de esse crescimento obter maior visibilidade em razão de sua concentração em Cascavel, Foz do Iguaçu e Toledo, outros municípios contribuem com o destaque quanto à produção econômica e

aumento da população urbana. Nesse sentido, deve se ressaltar o conjunto de municípios localizados ao longo de dois eixos, que têm como mesmo vértice a cidade de Cascavel: são os eixos Cascavel–Foz do Iguaçu e Cascavel–Guaíra. Esses eixos de produção e circulação comandam as atividades regionais, com elevado fluxo de circulação de mercadorias – com destaque para a soja produzida no extremo Oeste do Paraná, no Mato Grosso do Sul e no Paraguai, com destino ao Porto de Paranaguá. E também grande fluxo de pessoas com destino a Foz do Iguaçu, procurada por muitos turistas interessados em conhecer as Cataratas ou fazer compras no Paraguai.

Conforme informação observada pelo mapa anteriormente citado, sobre a centralidade dos municípios, no Oeste paranaense, destaca-se o município de Cascavel (classificado como de forte centralidade), seguido por Foz do Iguaçu (médio para forte). Os municípios que apresentam níveis de centralidade médios (médio para fraco e médio) são Toledo, Medianeira, Marechal Cândido Rondon, Assis Chateaubriand, Palotina e Guaíra. Os demais figuram como municípios com maior inserção na atividade e estrutura rural, com pouca expressão urbana.

Cascavel destaca-se como pólo regional, desempenhando funções de alta e média complexidade para o atendimento de demandas dos municípios do Oeste e, com freqüência, do Sudoeste do Estado. Estrategicamente localizada, essa cidade encontra-se próxima de fronteiras internacionais com dois países membros do Mercado Comum do Sul (MERCOSUL), no caso, Paraguai e Argentina, e é local de convergência das principais rodovias do Oeste do Estado - BR 277, BR 467, BR 369 e PR 182.

Ao abordar a situação do sistema ferroviário no país, Santos e Silveira citam o caso da Estrada de Ferro Paraná Oeste S/A (FERROESTE) como exemplo de um dos grandes projetos de expansão ferroviária que ainda não foram concretizados. Esse projeto (que data de 1979) refere-se a “ferrovia da soja”, que pretende unir o Oeste paranaense e o Mato Grosso do Sul ao Porto de Paranaguá (SANTOS e SILVEIRA, 2001, p. 63). Contudo, atualmente, essa ferrovia tem como final de seus trilhos a cidade de Cascavel. Com freqüência é anunciada, pelos sucessivos governos do Paraná, a intenção de seu prolongamento em direção a Guaíra e a Foz do Iguaçu.

O segundo município do Oeste com maior representatividade, de acordo com os critérios utilizados para verificar o nível de centralidade pelo IPEA, é Foz do Iguaçu, que apresenta algumas particularidades marcantes, ao ser comparado com os demais municípios da mesorregião. Entre essas particularidades, temos o seu papel de pólo turístico privilegiado, com *status* de divulgação internacional – contando com fatores de atração como o PNI, as Cataratas e a Usina Hidrelétrica de Itaipu –, possuindo uma das maiores estruturas hoteleiras do país e o único aeroporto de padrão internacional localizado no interior do Paraná. Destaca-se ainda como centro comercial de fronteira, atraindo pessoas de diversas partes do país interessadas em fazer compras em Ciudad del Este, motivadas pelos preços mais vantajosos dos produtos na cidade paraguaia, resultando no turismo de compras. Esses consumidores são conhecidos, na linguagem coloquial, como “sacoleiros”. Entre esses, muitos adquirem mercadorias para revenda em suas cidades de origem, não declarando suas compras na Receita Federal e, conseqüentemente, não pagando os impostos exigidos, tornando-se alvos de constantes operações feitas pelas polícias brasileiras.

As potencialidades econômicas de Foz do Iguaçu revertem-se também em sérios problemas, como o contrabando generalizado, local de entrada ilegal de drogas e armas, alto índice de violência associada à busca de controle das atividades ilegais e sérios problemas urbanos, próprios de uma cidade que cresceu de forma intensa num curto período de tempo, como demonstraremos pelos dados populacionais, mais à frente.

Cascavel e Foz do Iguaçu polarizam uma mesorregião formada por diversos municípios que vêm perdendo população total ao longo das últimas décadas.

Tendo como base os dados demográficos organizados nos quadros disponíveis no Apêndice, elaboramos os Quadros 17 e 18, procurando identificar a proporção de municípios que apresentam perda de população total nas mesorregiões estudadas.

QUADRO 17 – Classificação dos municípios da Mesorregião Oeste Paranaense conforme população total e declínio demográfico – 2000.

Classes de municípios	Número de municípios	Municípios com declínio demográfico*
Até 5 mil habitantes	13	2
De 5 mil a menos de 10 mil habitantes	14	9
De 10 mil a menos de 20 mil habitantes	13	7
De 20 mil a menos de 50 mil habitantes	7	7
De 50 mil a menos de 100 mil habitantes	1	-
De 100 mil a menos de 500 mil habitantes	2	-
Total	50	25

*Comparativo com o Censo Demográfico de 1991.

Fonte: IBGE. Censo Demográfico, 2000.

Organização: Edson dos Santos Dias/2005.

QUADRO 18 – Classificação dos municípios da Mesorregião Sudoeste Paranaense conforme população total e declínio demográfico – 2000.

Classes de municípios	Número de municípios	Municípios com declínio demográfico*
Até 5 mil habitantes	9	1
De 5 mil a menos de 10 mil habitantes	13	10
De 10 mil a menos de 20 mil habitantes	10	8
De 20 mil a menos de 50 mil habitantes	3	3
De 50 mil a menos de 100 mil habitantes	2	1
De 100 mil a menos de 500 mil habitantes	-	-
Total	37	23

*Comparativo com o Censo Demográfico de 1991.

Fonte: IBGE. Censo Demográfico, 2000.

Organização: Edson dos Santos Dias/2005.

Na interpretação dos dados dos Quadros 17 e 18, no que se refere ao declínio demográfico da **população total** de alguns municípios, deve-se alertar que o pequeno número de municípios com menos de 5.000 habitantes que apresentam perda de população não significa que essa classe de municípios não é afetada pelo fenômeno de perda populacional. Ocorre que, do total de 13 municípios integrantes desse grupo, no Oeste, 11 foram emancipados após o Censo de 1991, não permitindo a comparação no período

compreendido entre 1991-2000. Logo, o baixo índice de declínio demográfico nessa classe de municípios certamente está subestimado.

A mesma observação vale para o Sudoeste, pois, dos 9 municípios integrantes dessa classe, 8 também só apresentam dados a partir do Censo de 2000. Ainda sobre esse conjunto (menos de 5.000 habitantes), consultamos os dados da Contagem da População de 1996, feita pelo IBGE, e chegamos ao seguinte resultado: no Oeste, dos 11 municípios criados após 1991, 4 apresentaram perda de população entre a Contagem de 1996 e o Censo de 2000. Outros 6 tiveram acréscimo populacional, apesar de reduzido, e apenas um, Serranópolis do Iguaçu, não permitiu a comparação por ser emancipado apenas em 1995. Já no Sudoeste, dos 8 municípios, 4 tiveram perda populacional, 3 não permitiram a comparação por serem muito recentes e apenas um apresentou crescimento. Em resumo, esses dados demonstram um forte indicador de perda populacional nessa classe de municípios, seguindo uma tendência de esvaziamento das pequenas cidades encontrada na maior parte do país.

Como é perceptível pela análise dos Quadros 17 e 18, metade da totalidade de municípios que compõem o Oeste paranaense vem perdendo população entre 1991 e 2000. Entre os municípios do Sudoeste essa situação é mais acentuada, pois 62,16% apresentam declínio demográfico no mesmo período.

A análise dos dados demográficos das duas mesorregiões selecionadas em nosso estudo permite perceber uma configuração de similaridade em diversos aspectos delas, seguindo a tendência predominante no conjunto do Estado. É o caso, por exemplo, do visível declínio populacional na área rural, cujo vetor de crescimento apresenta constantes taxas negativas desde a década de 1970. Esse fenômeno vai acentuando-se ao longo das décadas, até chegar a uma situação na qual apenas dois municípios localizados no Oeste, Cascavel e Santa Tereza do Oeste, têm algum aumento na população que reside no meio rural²⁵⁷, comparando os números de 1991 e 2000, e, mesmo assim, em taxas inferiores ao crescimento urbano.

²⁵⁷ Cascavel: crescimento da população rural = 9,7% e da população urbana = 28,6%;
Santa Tereza do Oeste: crescimento da população rural = 14,5% e da população urbana = 127,8%.
Dados do período compreendido entre 1991 e 2000.

A explicação para o aumento da população rural em Cascavel nos anos de 1990 está no reassentamento nesse município de 450 famílias, em 1997, vindas de Boa Vista da Aparecida, Três Barras do Paraná e Nova Prata do Iguaçu. O remanejamento se deu em função da construção da Usina Hidrelétrica de Salto Caxias, no Rio Iguaçu, e foi resultado de um acordo entre a Comissão dos Atingidos por Barragens no Rio Iguaçu (CRABI) e a Companhia Paranaense de Energia Elétrica (COPEL). (MENEZES, 2003, p. 121).

No Sudoeste, para os municípios que permitiram a comparação entre os dados de 1991 e 2000, não há exceção para o quadro de perda populacional no campo, como se percebe pelo Quadro 1B (ver Apêndice).

Para uma melhor avaliação desse processo, vamos recorrer aos dados do Quadro 2A (ver Apêndice), que demonstram a seguinte situação: em 1970, na Mesorregião Oeste, 604.331 pessoas residiam na área rural, compondo 80,31% da população total daquele período. Em apenas três décadas, temos a inversão desse quadro, pois, em 2000, a população fixada no campo era formada por 209.610 pessoas, o mesmo que 18,4% da população total constatada para aquele censo.

O declínio da população rural constatado no Sudoeste, que também foi significativo, possui suas particularidades. Contrastando com o ritmo de queda detectado na outra mesorregião, no Sudoeste esse fenômeno não teve a mesma intensidade, como demonstram os números: em 1970, 81,98% da população sudoestina (365.959 habitantes) residia no campo, passando para 40,12% (189.622 habitantes) de acordo com o Censo de 2000.

As informações expostas anteriormente, sobre a perda de população rural, podem ser complementadas pelo fenômeno de crescimento da população urbana nos municípios estudados, no mesmo período, havendo a inversão da distribuição da população rural, quando comparados os Censos de 1970 e 2000. Nesse caso, podemos afirmar que estava havendo um acompanhamento de tendência verificada em escala nacional. De acordo com Santos (1993, p. 29), os dados demográficos de 1940 a 1980, demonstram como a população total do Brasil triplicou naquele período, ao passo que a população urbana se multiplicou por sete vezes e meia no mesmo interstício.

No caso paranaense focalizado em nosso estudo, os dados mais recentes (Censo Demográfico de 2000) apontam para uma realidade em que a população rural ainda é maior que aquela da cidade em 12 municípios do Oeste, representando 24% dos municípios.

No Sudoeste, esse quadro é mais significativo, com 19 municípios (51%) com população predominantemente rural, sendo que uma observação atenta ao Quadro 1A (Apêndice) demonstra um equilíbrio entre a ocupação rural e urbana em pelo menos outros 14 municípios, constatação essa menos freqüente no Oeste paranaense.

Esses últimos dados demonstram como é expressiva a atividade rural no Sudoeste e sua importância para a economia regional, possuindo uma relação direta com a importância adquirida pela agricultura familiar na região.

O Sudoeste apresenta também uma configuração com relativo equilíbrio na distribuição da população urbana entre seus municípios, constatando-se um maior adensamento populacional em três cidades²⁵⁸, sendo que nenhuma delas superava a cifra de 60 mil habitantes até o ano de 2000.

O Oeste paranaense ocupa uma situação diferenciada daquela encontrada na outra mesorregião, com um quadro de urbanização concentrada nas cidades de Cascavel, Foz do Iguaçu e Toledo, que, juntas, possuíam, em 2000, 61,5% de toda a população urbana do Oeste. Outras quatro cidades - Assis Chateaubriand, Marechal Cândido Rondon, Medianeira e Palotina, formam um conjunto em que a população urbana de cada uma oscilava entre 20 e 35 mil habitantes.

É visível o significativo aumento da população urbana nos anos de 1970, demonstrando o forte fluxo da população rural em direção às cidades. Aliás, uma informação relevante é que o Paraná, entre os anos de 1970 e 1980, foi o Estado que apresentou maior perda de população rural no país (SANTOS, 1993, p. 33).

Ao selecionarmos os dados absolutos dos Censos de 1970 e 2000 e transformá-los em dados proporcionais, obtivemos os seguintes indicadores gerais, quanto à dinâmica populacional das mesorregiões em estudo, nas últimas três décadas: enquanto a população total do Oeste

²⁵⁸ Era o caso de Pato Branco (56.805 habitantes) e Francisco Beltrão (54.831 habitantes), com Dois Vizinhos numa classificação populacional inferior (22.382 habitantes).

aumentou 33,91% nesse período (próximo da média paranaense de 27,54%), o Sudoeste teve um acréscimo bem mais modesto, contando com aumento de 5,55%. Já a migração para as cidades foi expressiva nas duas mesorregiões, como demonstram as cifras de aumento da população urbana em 84,05% e 71,59% para o Oeste e Sudoeste, respectivamente. Em situação inversa, os domicílios rurais indicam perda de população, de maneira mais significativa no Oeste, onde a população rural diminuiu em 65,31%, nos 30 últimos anos, assim como o Sudoeste, com perda de 48,18% do conjunto da população que habitava o meio rural em 1970. A perda de população rural registrada no Sudoeste foi menor que a média estadual, que apresentou decréscimo de 59,73% nas últimas três décadas.

No período compreendido entre os Censos de 1970 e 1980, 13 municípios localizados no Oeste tiveram crescimento acima de 150% em sua população urbana. A comparação entre os Quadros 1A (Mesorregião Sudoeste) e 2A (Mesorregião Oeste), disponíveis no Apêndice, permite constatar que, de modo geral, o Sudoeste apresenta taxas mais modestas de crescimento da população urbana nesse mesmo período, com 5 municípios com taxas superiores a 150%.

É relevante apontar a especificidade de Foz do Iguaçu, cujos dados sobre a taxa de crescimento no período de 1970-1980 indicam aumento na expressiva ordem de 301,4% da população total, 406,1% da população urbana e 150,4% da população rural. Esses dados são reflexos diretos da ação do Estado, através da construção da Usina Hidrelétrica de Itaipu.

Considerando as mudanças que a construção da usina acarretou sobre diversos municípios do Oeste do Paraná, parece indispensável fazer alguns comentários sobre a Itaipu. A UH Itaipu é resultado de um acordo entre Brasil e Paraguai, cujas primeiras negociações ocorreram na década de 1960. O início efetivo das obras deu-se em 1975 e, em outubro de 1982, a usina atingiu um estágio em sua construção que permitiu o fechamento das comportas, formando, em 14 dias, o seu reservatório, conhecido como Lago de Itaipu.

Os municípios que tiveram área alagada para a formação do reservatório da Itaipu recebem mensalmente uma compensação financeira

(cotada em dólar), resultando num diferencial quanto à receita disponível às administrações municipais na região.

Com base na chamada Lei dos *Royalties*, a Itaipu pagou, desde 1991 até outubro de 2005, mais de US\$ 2,12 bilhões, dos quais cerca de 75% ficaram no Paraná, distribuídos paritariamente entre o governo do Estado e os municípios limítrofes ao lago. Na data de 31 de outubro de 2005, a Itaipu efetuou o repasse de *royalties* ao Tesouro Nacional, no valor de US\$ 5,79 milhões, para distribuição aos Estados, municípios e órgãos federais que têm direito ao benefício. O governo do Paraná e os 15 municípios paranaenses que fazem divisa com o reservatório receberam o equivalente a US\$ 4,38 milhões. Para o governo do Mato Grosso do Sul, o montante foi de US\$ 51,9 mil, e para o município de Mundo Novo, US\$ 31 mil. O Ministério de Minas e Energia, Ministério de Meio Ambiente e Fundo Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico, repartiram US\$ 579 mil, enquanto os Estados e municípios localizados a montante do reservatório dividiram US\$ 31 mil²⁵⁹.

O Quadro 19 (Ver em Apêndice) permite visualizar o montante do repasse pago pela Itaipu aos municípios paranaenses, todos localizados na Mesorregião Oeste. Pelos valores encontrados nesse quadro, podemos fazer uma seleção dos municípios com maior volume de repasse acumulado desde 1991, a título de indenização²⁶⁰, tendo como resultado, em ordem decrescente do valor total repassado, o seguinte: Santa Helena, Foz do Iguaçu e Itaipulândia absorveram, juntos, 61% do valor total repassado durante o período de 1991 e outubro de 2005, expressando a concentração desse tipo de recurso.

Ao fazermos uma correlação entre a população estimada para o ano de 2005 e valor do repasse feito em outubro daquele ano, configura-se um impacto ainda mais representativo para o orçamento dos municípios de Itaipulândia (US\$ 44,61) e Santa Helena (US\$ 25,87). Para os demais municípios incluídos no plano de pagamento pela produção de energia da Itaipu, esses repasses também se apresentam como importante fonte de receita para a composição de sua receita, sendo essa participação

²⁵⁹ Informações consultadas junto ao site oficial da U.H. de Itaipu. Disponível em: <www.itaipu.gov.br>. Acesso em: 20 nov. 2005.

²⁶⁰ Considerando somente aqueles que receberam mais de US\$ 100 milhões.

insignificante no caso de Terra Roxa e Medianeira. Essa fonte adicional de recursos propicia a formação de uma situação peculiar favorável às administrações públicas da maioria dos municípios integrantes desse conjunto, quando comparado com o restante do Oeste paranaense.

Pela sua grande dimensão²⁶¹, a Usina Hidrelétrica de Itaipu (com potência instalada de 12.600 MW e previsão de ampliação para 14.000 MW) alterou significativamente a paisagem natural – o reservatório possui uma área de 1.350 Km² e provocou o desaparecimento das “Sete Quedas”, localizada no município de Guaíra. Também trouxe mudanças sob o aspecto social, pois aproximadamente 40 mil pessoas, no lado brasileiro, foram deslocadas para a formação do lago do extremo Oeste paranaense²⁶².

O trecho do Rio Paraná onde se encontravam as “Sete Quedas” estava inserido no Parque Nacional de Sete Quedas, criado em 1961 e com uma área protegida de 233 hectares, diminuta para essa modalidade de unidade de conservação. Com a submersão das Sete Quedas e parte de seu entorno, o referido Parque Nacional foi extinto em 1980. Como compensação, em 1997, foi criado o Parque Nacional de Ilha Grande, composto por um complexo de mais de 300 ilhas e ilhotas que formam um arquipélago fluvial ao longo do Rio Paraná, a montante do Lago de Itaipu, com área total de 78.800 hectares.

Quanto à remoção dos moradores que ocupavam a área que foi alagada para a formação do reservatório, essa não ocorreu sem divergências e dificuldades para os agricultores atingidos. Na década de 1980, constata-se um acirramento dos conflitos envolvendo a posse da terra no extremo Oeste, em decorrência do surgimento do Lago de Itaipu, levando muitos dos desapropriados a se organizarem para garantir as suas reivindicações. Essa avaliação é ratificada pela seguinte passagem:

A proposta da Itaipu era indenizar os proprietários em dinheiro. Mas um grande número de famílias não aceitou a oferta, dando início a um movimento denominado “Terra e Justiça”, o qual reivindicava o pagamento das indenizações em terras no

²⁶¹ Em 2000, a produção de energia gerada pela usina foi responsável pelo suprimento de 95% da energia elétrica consumida no Paraguai e 24% de toda a demanda do mercado brasileiro.

²⁶² Informações consultadas junto ao site oficial da U.H. de Itaipu. Disponível em: <www.itaipu.gov.br>. Acesso em: 20 nov. 2005

próprio Estado do Paraná e melhores preços por suas benfeitorias e áreas inundadas. É dessa experiência que foi criado, em julho de 1981, o Movimento dos Agricultores Sem-Terra do Oeste do Paraná – MASTRO. (CASTELANO, 2000, p. 37).

Procedemos a um levantamento sobre outras usinas hidrelétricas localizadas nas mesorregiões Oeste e Sudoeste, pelo qual constatamos a existência de três usinas importantes dentro do sistema de produção de energia no Estado, todas localizadas no Rio Iguaçu, ao longo do limite entre as mesorregiões²⁶³. São elas a U.H. de Salto Caxias (com potência instalada de 1.240 MW), no município de Capitão Leônidas Marques, próxima ao PNI; U.H. de Salto Santiago (com potência de 1.420 MW), no município de Saudade do Iguaçu e U.H. Salto Osório (com potência de 1.078 MW), no município de Quedas do Iguaçu²⁶⁴ - o último município mencionado não faz parte das mesorregiões selecionadas em nosso estudo, mas se encontra na divisa delas.

Em razão da demanda crescente por energia elétrica e o potencial de uso gerador fornecido pelo Rio Iguaçu, é ele objeto de freqüentes estudos visando avaliar a possibilidade de instalação de novas usinas ao longo de seu curso. Aqui, interessa-nos abordar um projeto em especial, o de construção de uma nova barragem nesse rio, que poderia vir a afetar a área reservada ao PNI.

No início dos anos de 1980, cogitou-se pela primeira vez, através de iniciativa da Eletrosul Centrais Elétricas S/A, subsidiária da Eletrobrás Centrais Elétricas Brasileiras S/A, vinculada ao Ministério de Minas e Energia (MME), a possibilidade de aproveitar o potencial hidráulico do Rio Iguaçu para a construção da Hidrelétrica de Capanema, no seu trecho que se constitui em limite entre o município de Capanema e o PNI. A área total prevista a ser inundada era de 8.050 hectares, incluindo uma porção da unidade de conservação federal, às margens do Rio Iguaçu. (BIGARELLA, 1986, p. 59).

Em 1984, técnicos da Eletrosul tentaram fazer um levantamento das condições da área, mas encontraram resistência por parte dos agricultores

²⁶³ Deve ser mencionado que existem outras usinas a montante, nesse rio que corta todo o Estado no sentido Leste-Oeste

²⁶⁴ Informações consultadas junto ao site oficial da Agência Nacional de Energia Elétrica. Disponível em: <www.aneel.gov.br>. Acesso em: 20 nov. 2005.

de Capanema que recebiam pelo alagamento de suas terras, manifestando-se contrários à obra, organizando passeatas e acionando os seus representantes políticos para impedir a construção. Segundo Menezes (2003, p. 53), logo no início do levantamento do terreno para a construção da barragem do Salto Capanema, houve a mobilização dos agricultores que teriam as suas terras atingidas pela obra. O movimento foi organizado pelo Sindicato dos Trabalhadores Rurais, pelas Igrejas, por entidades ecológicas e envolveu aproximadamente 2000 pessoas, forçando o cancelamento da obra por tempo indeterminado e tornando-se referência para a mobilização de grupos de pessoas atingidos pela construção de barragens em outras partes do Paraná.

Uma das conseqüências dessa obra, com repercussão negativa junto aos grupos ambientalistas do Estado, seria a inundação de uma parte do PNI, razão que os levou a pressionar pela não efetivação da usina. O interessante dessa situação é verificar a convergência de esforços com o mesmo objetivo, por parte de grupos e organizações que anos mais tarde estariam em confronto direto por conta do fechamento da Estrada do Colono.

Para melhor dimensionamos a área que seria afetada pela barragem, transcrevemos algumas passagens do discurso feito na Assembléia Legislativa do Estado do Paraná pelo deputado estadual Caíto Quintana, em 1984, no auge do debate sobre essa questão:

São mais de 18 Km² do Parque Nacional do Iguaçu que serão atingidos [pela formação do reservatório], senhor Presidente, num verdadeiro desastre ecológico que será praticado naquela região. [...] Preocupa-me profundamente que o IBDF, que se nega sistematicamente a autorizar o asfaltamento de uma estrada que já existe [refere-se à Estrada do Colono que, naquele momento, encontrava-se aberta], nada tenha feito, mantendo-se em surdina, sem ouvir as populações prejudicadas, num verdadeiro ato de omissão, de arbítrio, de prepotência, ao concordar com a construção da hidrelétrica de Capanema. [...] Não podemos permitir a destruição de 4.420 hectares em Capanema; 1.750 hectares em Capitão Leônidas Marques e 1.370 hectares no Parque Nacional do Iguaçu, em Céu Azul. (QUINTANA, 1984, p. 50-54).

Em razão da repercussão contrária à usina, o levantamento e projeto de construção foram suspensos, porém, não cancelados de maneira definitiva. As propostas visando aproveitar o potencial hidráulico daquela parte

do rio continuam em andamento, como é possível constatar por reportagem publicada no início do ano de 2003, que fazia referência a estudos que uma empresa privada, a Desenvix S/A, estava fazendo para reativar a proposta de construção da usina²⁶⁵. Sobre esse assunto, procedemos a consulta à Resolução nº 362, de 24 de agosto de 2005, emitida pela Agência Nacional de Águas (ANA), na qual se declara reservada as vazões do Rio Iguaçu (na seção de coordenadas constante na resolução) para a finalidade de garantir a disponibilidade hídrica necessária à viabilidade do aproveitamento hidrelétrico Baixo Iguaçu – Municípios de Capitão Leônidas Marques e Capanema. Entre as exigências para que a ANA concedesse a autorização para o uso do potencial de energia hidráulica, constava a apresentação (Conforme artigo 7º, inciso IV da referida Resolução) da manifestação do órgão responsável pela administração do Parque Bi-Nacional do Iguaçu, sobre os limites de usos da água na área de amortecimento da unidade de conservação²⁶⁶. Como não foi possível o acesso ao projeto de construção da usina, o qual se encontra ainda em fase de busca de outorga, não sabemos que alterações foram feitas e até que ponto ele comprometeria o PNI. Algum tipo de impacto é previsível, considerando a exigência de manifestação por parte do IBAMA, o que leva a pressupor que a usina poderia ser construída na zona de amortecimento - faixa de 10 km ao longo da delimitação do parque.

Após termos exposto alguns dos principais delineamentos que conferem uma caracterização geral do Oeste e Sudoeste, consideramos estarem dadas as condições para centrarmos nosso foco sobre os municípios localizados no entorno do PNI, destacando, dentro desse conjunto, aqueles que são os mais diretamente interessados na reabertura da Estrada do Colono, no caso, Serranópolis do Iguaçu e Capanema. Conforme nossos estudos, as forças políticas e a mobilização pró-reabertura estão concentradas essencialmente nesses dois municípios, encontrando a participação efetiva também em Medianeira, mas havendo uma “diluição” dessa reivindicação junto aos demais municípios, cuja participação fica restrita ao apoio por parte de políticos e imprensa locais.

²⁶⁵ PARQUE Nacional do Iguaçu pode ser inundado. **Nossa Folha**. Medianeira (PR), 22 a 28 jan. 2003.

²⁶⁶ Informações consultadas junto ao site oficial da Agência Nacional de Energia Elétrica. Banco de Informações de Geração. Disponível em: <www.aneel.gov.br>. Acesso em: 20 nov. 2005.

4.2. Análise dos Impactos Resultantes do Fechamento da Estrada do Colono sobre os Municípios Localizados no Entorno do Parque Nacional do Iguaçu

No subcapítulo anterior apresentamos uma caracterização geral dos aspectos socioeconômicos e demográficos das Mesorregiões Oeste e Sudoeste paranaense. Tomando como referência aquelas informações, enquanto contexto mais abrangente, pretendemos definir a área em que a existência do PNI e da Estrada do Colono resulta em algum tipo de correlação mais direta, no sentido de possível dependência dessa estrada e das particularidades conferidas aos municípios²⁶⁷ pelo fato de contar com uma unidade de conservação próxima.

Adotamos nesse trabalho a delimitação de uma área (a localização pode ser feita utilizando-se o Mapa 6) que corresponde aos municípios cujos limites se sobrepõem aos do parque²⁶⁸, os que fazem divisa com ele²⁶⁹, ou estão localizados próximos, afetando a rede de drenagem que escoar pela unidade de conservação²⁷⁰. Além desses, selecionamos um segundo conjunto de municípios, localizados no Sudoeste paranaense, por onde passa o eixo rodoviário - BR 163 - que tinha parte de sua continuidade dentro do parque, no trecho conhecido como Estrada do Colono²⁷¹.

O primeiro conjunto é formado por municípios interligados por uma rede de drenagem que corta o parque em direção ao Rio Iguaçu. Todos fazem parte da Bacia Hidrográfica do Rio Iguaçu, cujo divisor de águas pode ser acompanhado pelo traçado da BR-277²⁷², que foi construída sobre esse divisor. Consideramos esse critério válido porque muitas das nascentes de rios

²⁶⁷ Como o repasse do ICMS-Ecológico, regulação no uso do solo na faixa de transição no entorno do parque, comprometimento da drenagem direcionada ao parque, etc.

²⁶⁸ Como é o caso de Céu Azul, Serranópolis do Iguaçu, Matelândia, São Miguel do Iguaçu e Foz do Iguaçu.

²⁶⁹ São os municípios de Santa Tereza do Oeste, Lindoeste, Capitão Leônidas Marques e Santa Terezinha do Itaipu.

²⁷⁰ Medianeira e Santa Lúcia.

²⁷¹ Esses municípios são: Capanema, Planalto, Pérola do Oeste, Pranchita, Santo Antonio do Sudoeste, Bom Jesus do Sul e Barracão.

²⁷² Aqui, estamos nos referindo ao trecho da BR-277 que se estende de Foz do Iguaçu até Cascavel. Após essa cidade, essa rodovia federal tem a sua continuidade até Paranaguá, onde se localiza o principal Porto do estado do Paraná.

que cortam o parque localizam-se fora de seu perímetro e as atividades econômicas agrícolas ou urbanas desses municípios vão afetar a qualidade da água que será drenada para dentro do parque, seja através do uso de agrotóxicos sobre as lavouras, do processo erosivo ou pelas diversas formas de contaminação doméstica ou industrial²⁷³. Além disso, em razão da proximidade com o PNI, esses municípios possuem prioridade nas ações voltadas para uma melhor conservação do parque, tanto de forma preventiva, no combate à caça, pesca e retirada de palmito, como na implantação de projetos de educação ambiental, trilhas interpretativas, turismo ecológico, produção orgânica, entre outras ações.

No segundo conjunto de municípios, todos localizados na Mesorregião Sudoeste paranaense, apenas Capanema faz divisa com o parque, na margem esquerda do Rio Iguaçu. Os demais foram selecionados por estarem localizados ao longo da interligação rodoviária que formava, junto com trecho do parque – Estrada do Colono, um dos eixos de ligação entre as Mesorregiões Oeste e Sudoeste, até o ano de 1986.

Na busca de uma visão geral, quanto a alguns aspectos desses dois conjuntos de municípios selecionados, elaboramos os Quadros 20 e 21 (constam no Apêndice), que permitem extrair algumas interpretações relacionadas à sua dinâmica demográfica entre 1970 a 2000.

²⁷³ Esses problemas foram constatados nos estudos realizados para o Plano de Manejo de 1999, conforme apresentamos no subcapítulo “Caracterização geral do PNI e as condições ambientais do seu entorno.”

MAPA 6 - Oeste e Sudoeste do Paraná: Municípios localizados no entorno do Pq. Nacional do Iguaçu e na BR-163



As décadas de 1950 e 1960 marcaram a intensificação do processo de imigração para o Oeste e Sudoeste paranaense, conforme abordamos no capítulo primeiro. Como a consulta ao Quadro 21 permite observar (no item Ano de Instalação), dos 18 municípios, 10 foram emancipados entre os anos de 1950 e 1960, sendo os demais instalados nos anos de 1980 e 1990, com exceção de Foz do Iguaçu, o mais antigo. Foi esse o contexto em que se deu a abertura da Estrada do Colono, através de obras que permitiram a passagem de carros e caminhões, na primeira metade da década de 1950²⁷⁴.

Tendo como referência os 18 municípios selecionados (Mapa 6) percebemos que, em 1970, o conjunto possuía uma população total superior a 261 mil habitantes, havendo um relativo equilíbrio na distribuição dessa população entre eles, variando entre o menor tamanho demográfico, encontrado em Pérola do Oeste (com 15.273 habitantes) e o maior, em Foz do Iguaçu (com 33.966 habitantes). Esse último apresentava também o diferencial de ter a maioria da sua população na cidade, ao contrário de todos os demais, marcados pelo nítido caráter rural, com a maioria da população de todo o conjunto selecionado residindo no campo (79,3%)²⁷⁵.

Na esteira das rápidas mudanças impulsionadas pela modernização do setor agropecuário, temos a intensificação da saída do campo, como pode ser percebido pelos dados disponíveis no Censo de 1980 e, principalmente, nos de 1991 e 2000.

Quanto à mudança da composição demográfica, os municípios que fazem parte do recorte deste subcapítulo acompanham a tendência de esvaziamento do meio rural, encontrada no Oeste e Sudoeste do Estado e no Paraná como um todo, como já tratamos anteriormente. Esse fenômeno pode ser verificado no Censo de 1980, que apresenta 69,77% da população desses municípios residindo no campo (excluindo-se dessa mensuração Foz do Iguaçu²⁷⁶), indicando uma queda moderada, se comparada com o Censo da década anterior.

²⁷⁴ A análise sobre esse contexto histórico encontra-se disponível no Capítulo Primeiro.

²⁷⁵ Os dados na forma de números absolutos estão disponíveis no Quadro 20.

²⁷⁶ Se o Censo de 1970 demonstra uma distribuição equilibrada da população entre os municípios selecionados, o de 1980 e os seguintes refletem as conseqüências que as obras de instalação da U.H. de Itaipu teve sobre Foz do Iguaçu, imprimindo tal ordem de especificidade para esse município que seus

Pelos dados dos censos, deduz-se que, em 1986, quando houve o primeiro fechamento da Estrada do Colono, a maioria desses municípios contava ainda com uma população predominantemente rural, sendo que cinco deles, ver Quadro 21, tiveram sua instalação efetivada após aquele ano.

Os números do Censo de 1991 revelam a consolidação da tendência de continuidade de esvaziamento rural, com 50,75% da população no campo, chegando a apenas 36,31% no levantamento de 2000, entre os municípios selecionados, exclusive Foz do Iguaçu.

Elaboramos o Quadro 21 com o objetivo de melhor identificar as mudanças no perfil rural e urbano que ocorreram junto aos municípios selecionados, no período compreendido entre 1970 a 2000, disponibilizando a média acumulada ao longo de três períodos organizados a partir dos censos demográficos. Como se percebe pelos números expostos neste quadro, entre 1970 a 1980, a população total do conjunto de municípios apresenta, de forma predominante, taxas positivas de crescimento. Desperta a atenção que, ao fazermos uma comparação entre os municípios das Mesorregião Oeste e Sudoeste, torna-se nítido que esse crescimento é mais moderado entre os municípios desta última, sendo expressivo entre aqueles do Oeste, particularmente em Foz do Iguaçu. As duas mesorregiões, contudo, superam o crescimento médio verificado para todo o Estado do Paraná, que ficou em 10,1%.

Ao compararmos os dados do Censo de 1991 com os de 1980, constatamos que apenas Foz do Iguaçu registra ganho de população, mesmo assim, numa escala de crescimento bem mais reduzida que aquela detectada no período anterior. As perdas, no caso de Céu Azul e Capitão Leônidas Marques, superam os 50% da população total. Entre 1980 e 1991, todos os municípios selecionados apresentaram perdas significativas de sua população rural, com índices mais acentuados que as médias de suas respectivas mesorregiões e do Estado do Paraná. Pelas taxas de crescimento positivo da população residente nas cidades, nesse mesmo período, deduz-se que uma parcela dessas pessoas migrou para os centros urbanos próximos. Essa análise é reforçada quando constatamos que os municípios de Foz do Iguaçu e

dados resultam em interferência significativa na análise do conjunto, comprometendo o esclarecimento da real situação de todos os demais municípios. Por isso a escolha de excluí-lo nesse momento.

Cascavel²⁷⁷ apresentaram as maiores taxas conjuntas de crescimento da população total e urbana na sua mesorregião. Considerando os dados absolutos, Foz do Iguaçu teve acréscimo em sua população urbana de 84.847 pessoas entre 1980 e 1991, e Cascavel, de 54.110 pessoas, números significativos para o contexto do Oeste paranaense.

A taxa de crescimento no período 1991-2000 indica uma desaceleração do processo de esvaziamento nos municípios, mas ainda predominam as taxas negativas. Merece destaque o crescimento registrado em Santa Tereza do Oeste (75,8%) e Santa Terezinha do Itaipu (29,8%), impulsionados pelo aumento da população urbana²⁷⁸.

Após analisarmos os vários dados disponíveis sobre como se vem processando o movimento migratório rural-urbano nos municípios selecionados, surge à necessidade de compreender o contexto socioeconômico que motivou essas transformações.

O primeiro conjunto de municípios, que se encontram no Oeste, seguiu a tendência predominante na conjuntura econômica de produção no campo que se formava nos anos de 1970 e 1980, com a inserção e expansão da cultura da soja consorciada ao milho. No Sudoeste, o cultivo da soja também se tornou importante, mas com particularidades que garantiram maior participação de uma produção mais diversificada, como indicamos no subcapítulo anterior.

A nova conjuntura produtiva, mencionada acima, é resultado de um contexto amplo de transformações que ocorriam no campo, sob o impacto de um processo de desenvolvimento econômico que tem relação estreita com o declínio da população rural nas últimas três décadas. É para entender um pouco melhor esse gradiente de mudanças que se faz necessário apresentar alguns apontamentos sobre o processo de modernização agrícola e as suas contradições, que se consolidou no Centro-Sul do país e, atualmente, avança para outras regiões.

A modernização agrícola ocorrida no Paraná está inserida num conjunto de escalas muito mais amplo, ligado a uma série de fatores de ordem

²⁷⁷ As taxas de crescimento no período de 1980-1991 para Cascavel são: população total = 18,1%; população urbana = 43,8%. Os dados para Cascavel foram retirados do Quadro 2B – Apêndice.

²⁷⁸ Em dados absolutos, esse crescimento significou a inclusão de aproximadamente 4.500 pessoas em cada um desses dois municípios, entre 1991-2000.

nacional e internacional. Porém, se é necessário concebê-la como fazendo parte da organização de uma nova conjuntura socioeconômica, com reflexos marcantes na produção agrícola e nas relações sociais no campo, também se devem levar em consideração as particularidades regionais e locais dentro dos contextos nacional e internacional.

A partir da década de 1970, a agricultura paranaense vem passando por transformações profundas, resultado de uma nova conjuntura socioeconômica que vinha se delineando no país, marcada pelo maior estreitamento entre a agricultura e a indústria. Essa aproximação representava uma nova fase de inserção no campo dos interesses ligados ao capital industrial e também financeiro (via política de concessão de créditos), movidos pela dinâmica de acumulação da economia que abrangia todo o país e, particularmente, o Sul e Sudeste brasileiro. Tratava-se de mudanças em curso conforme o modelo econômico implantado no decorrer da ditadura militar, em especial na sua fase denominada de “milagre econômico”, que teve seu auge no período de 1968 a 1973.

Assim, através do emprego de expedientes como o favorecimento de crédito, por parte do governo, para uma parcela dos agricultores, e da utilização de novas tecnologias oferecidas pela indústria, ocorreu o processo conhecido como modernização agrícola. Esta, mais do que um movimento de transformações nas práticas agrícolas, caracteriza-se por mudanças substanciais nas relações sociais de trabalho no campo e no quadro que compõe a estrutura fundiária brasileira. Conseqüência relevante dessa fase de penetração das relações capitalistas no campo, foi a subversão da dinâmica populacional, quanto ao domicílio cidade-campo, havendo a intensificação do processo de urbanização da sociedade brasileira, fenômeno que também pode ser constatado no Oeste-Sudoeste paranaense.

Aqui, faz-se necessário ressaltar que não consideramos a urbanização da população como resultado exclusivo da modernização agrícola. Ao contrário, esta sim é resultante de um conjunto de mudanças socioeconômicas que se operavam nas escalas nacional e internacional. Nesse sentido, é mister fazer referência a Santos (1993, p. 36), quando este interpreta que, após a Segunda Guerra Mundial, as condições começam a ser dadas para a constituição, em áreas cada vez mais vastas do território brasileiro, do

meio técnico-científico-informacional²⁷⁹, condições essas aceleradas após o golpe de Estado de 1964. Ainda sobre essa temática, temos a seguinte contribuição:

Inovações técnicas e organizacionais na agricultura concorrem para criar um novo uso do tempo e um novo uso da terra. O aproveitamento de momentos vagos no calendário agrícola ou o encurtamento dos ciclos vegetais, a velocidade da circulação de produtos e de informações, a disponibilidade de crédito e a preeminência dada à exportação constituem, certamente, dados que vão permitir reinventar a natureza, modificando solos, criando sementes e até buscando, embora pontualmente, impor leis ao clima. Eis o novo uso agrícola do território no período técnico-científico-informacional. (SANTOS e SILVEIRA, 2001, p. 118).

A implantação do “modelo” de modernização da agricultura brasileira teve seu início fortemente direcionado pelo Estado, através de ações diretas como a liberação de recursos na forma de crédito rural, sistema reformulado em 1966 e que concedia financiamentos com juros subsidiados. Um aspecto importante desse instrumento foi a obrigatoriedade do uso de insumos modernos e assistência técnica para a produção, por parte dos agricultores que recebiam o crédito rural. (SANTOS e SILVEIRA, 2001, p. 118). Essa informação demonstra como a política econômica do Estado estava imbricada com os interesses das indústrias fornecedoras de produtos para o campo, naquele momento, majoritariamente formadas por multinacionais.

As conseqüências sociais decorrentes da forma como foi implementada a modernização do campo, no Brasil, podem ser sintetizadas na seguinte avaliação:

Como conseqüência desse tipo de modernização, as desigualdades sócio-econômicas entre os produtores se acentuam, porque se antes já não dispunham de condições homogêneas de produção, com a introdução de técnicas produtivas externas ao meio rural as diferenças se intensificam. (FLEISCHFRESSER, 1988, p. 12).

²⁷⁹ Esse meio técnico-científico-informacional é marcado pela presença da ciência e da técnica nos processos de remodelação do território essenciais às produções hegemônicas, que necessitam desse novo meio geográfico para sua realização. (SANTOS, 1993, p. 35-36).

As diferenças mencionadas na citação anterior referem-se ao fortalecimento das empresas rurais, principais integrantes do *agrobusiness*, em detrimento dos pequenos produtores familiares, cuja dificuldade de acesso à base técnica moderna de produção resultou em maiores dificuldades para a sua manutenção. Por um lado, pequenos produtores viram-se obrigados a se desfazer de suas terras, por outro, a expansão das monoculturas mecanizadas em larga escala levou o desemprego ao campo, liberando mão-de-obra para trabalhar na construção civil e nas indústrias que proliferavam nas cidades. É nesse contexto de rearranjo quanto à divisão territorial do trabalho que precisa ser entendida a transferência de um elevado contingente populacional do campo para as cidades, especialmente para os maiores centros urbanos.

As mudanças na estrutura de produção no campo, a evasão rural e a perda de população nas pequenas cidades são fenômenos levados ao extremo no Estado do Paraná, que passou por profundas mudanças demográficas no prazo de poucas décadas, como podemos observar pela passagem abaixo.

Constituindo-se em um espaço em transformação acentuada de seu quadro demográfico, o Estado do Paraná apresentou, na década passada [1970], marcantes disparidades regionais no que se refere à dinâmica populacional. Se, por um lado, a região metropolitana de Curitiba apresentou, no contexto nacional, o maior incremento relativo da população (75,66%), assim como a mais alta taxa média geométrica de crescimento anual (5,8%), no período 1970-80, por outro lado, praticamente todo o norte do Estado, e parte do Oeste apresentaram decréscimos em sua população total²⁸⁰. Tais decréscimos vincularam-se à evasão de população rural, fenômeno bastante generalizado nessa década, no Estado, embora não se tenha, em muitas áreas, refletido em perdas no contingente populacional total, em razão do aumento da população urbana. (FIGUEIREDO et al, 1984, p. 427).

Ampliando a análise para as Mesorregiões Oeste e Sudoeste, verificamos que a perda de população rural foi mais expressiva na década de 1980 (conforme Quadros 1B e 2B), apesar da continuidade de esvaziamento

²⁸⁰ “Esses decréscimos foram de tal ordem que posicionaram o Estado do Paraná, na década de 70, como aquele de mais baixa taxa média geométrica de crescimento anual de população residente (0,96%), contrastando com a tendência verificada nas décadas anteriores, quando o Estado se colocou entre os de mais elevadas taxas no país (5,61% na década de 40, 7,16% na de 50 e 4,97% na de 60).” (FIGUEIREDO, 1984, p. 427).

populacional encontrada na década seguinte, agora de forma menos intensa. É a mesma constatação feita por Moro:

No Oeste Paranaense, os efeitos da modernização agrícola sobre o componente demográfico revelaram-se mais expressivos na década de 80. Aí, o auge da modernização agrícola deu-se pouco mais tarde que o Norte do Estado, visto que, durante a década de 70, a região ainda passava pela concretização de sua ocupação. (MORO, 1998, p. 51).

Em estudo sobre o impacto da modernização da agricultura no Oeste do Paraná, pesquisadoras do IBGE concluíram que a rápida desestruturação do sistema policultura-suinocultura, antes predominante na Mesorregião Oeste, e a introdução de um novo sistema produtivo atrelado a injunções nacionais e transnacionais, colocou o Oeste do Paraná como um dos espaços do país mais intensamente submetido às transformações na base técnica da produção. (FIGUEIREDO et al, 1984, p. 434). Elas consideram, ainda, que um dos indicadores mais marcantes do processo de transformação em curso no espaço agrário do Oeste do Paraná, entre 1970 e 1975, foi o acelerado aumento ocorrido no preço da terra²⁸¹.

A valorização acentuada desse meio de produção revela a primazia do capital fundiário em detrimento do capital produtivo, materializando o obstáculo que a propriedade privada da terra opõe ao desenvolvimento das forças produtivas em uma região de pequenos estabelecimentos, onde a terra se constitui no meio fundamental de produção. (FIGUEIREDO et al, 1984, p. 443).

Despertou-nos a atenção que a constatação feita no estudo mencionado, relativo aos anos de 1970, encontra paralelo com a situação existente em determinadas partes do Oeste paranaense na atualidade. Essa observação é feita a partir do relato de um morador de Serranópolis do Iguaçu, a quem entrevistamos:

A questão hoje em Serranópolis do Iguaçu, nós, da Associação Comercial, junto com outros líderes da administração [municipal] aí já sentou para discutir várias

²⁸¹ O artigo citado é composto por um levantamento amplo sobre o preço da terra no Oeste do Paraná nos anos de 1970 a 1975, entre vários outros indicadores econômicos e demográficos.

formas, porque, além da estrada [do Colono] fechada, nós estamos tendo um grande problema hoje aqui na nossa região, de que pequenos agricultores estão vendendo suas propriedades. Porque, na nossa região, por a terra ser muito valorizada, ela tem um valor muito alto, praticamente é a região em que a terra mais vale no Brasil. Então, o que está acontecendo, o pequeno agricultor está vendendo sua propriedade e indo comprar terra numa região onde ela é mais barata, e aqui, quem tá comprando é o produtor grande, porque, para aumentar a área dele, não custa pagar um pouco mais caro. Então, além da estrada fechada, essa questão, não temos empresas, indústrias que dão empregos, o jovem daqui, praticamente sai todo pra fora. Para finalizar essa questão, a nossa população aqui em Serranópolis do Iguaçu, ela está diminuindo [...] Hoje é tudo máquina, esses grandes latifundiários, eles praticamente nem moram aqui, nem estão colocando funcionários em cima da propriedade. Eles vêm de fora, porque tem muitos proprietários grandes que compraram área aqui que são de outros municípios, e eles vêm só na época de fazer o trabalho com as máquinas, e depois vão embora. Quer dizer, ocupam a área do município, estragam as estrada e vão embora, eles não trazem retorno para o município. E o pequeno, que seria interessante para o município, estão indo embora. [...]

O que predomina hoje [na agricultura de Serranópolis do Iguaçu] é a soja, mas a nossa região é bastante diversificada. Ela tem o fumo também, ela tem a mandioca, o suíno, o milho também [...] o leite, os ovos. Mas hoje, o que predomina é a soja, e o que faz acontecer de os pequenos [agricultores] venderem suas propriedades e irem embora, é a soja que está fazendo isso. O preço do soja, o preço das terras daqui é o que está fazendo o pequeno dobrar a sua propriedade, ou triplicar em outras regiões e sobrar algum dinheiro aí²⁸².

Outra pessoa entrevistada, secretário da Prefeitura Municipal de Serranópolis do Iguaçu, tece os seus argumentos na mesma linha que o relato anterior:

Essa é uma outra crítica que se pode desenvolver com o IBAMA – o entorno do Parque. Se essas terras deixam de ser do pequeno agricultor, deixa de ser da agricultura familiar, ela vai passar para a grande agricultura. E a grande agricultura só usa veneno, não vai fazer o cultivo orgânico da produção. O pequeno proprietário, usando a mão-de-obra da sua família, vai poder desenvolver a produção orgânica no entorno do Parque. Se não for contido esse êxodo rural, que está acontecendo forte, ainda nesse momento, a monocultura, que é aqui a soja e o milho, vai tomar conta, e aí, mais veneno [...]

²⁸² Entrevista realizada com Ademar Simioni, comerciante, na época Presidente da Associação Comercial de Serranópolis do Iguaçu, no dia 16 de junho de 2004, em Serranópolis do Iguaçu – PR.

Os únicos que estão tentando combater isso são as prefeituras da região. Capanema vem introduzindo a agricultura orgânica, para manter o agricultor no campo. [...] Aqui, no Oeste do Paraná é mais complicado, porque as terras são mais planas, o que proporciona a produção agrícola mecanizada. A mão-de-obra vem sendo substituída gradativamente, porque o solo favorece [...] Aqui em Serranópolis, hoje, uma parte é diversificada mas é predominante a soja, e o milho. A gente [a prefeitura] vem tentando introduzir uma agricultura orgânica, produção de frutas, mas é muito difícil²⁸³.

No momento em que realizamos as entrevistas, a soja alcançava elevados preços no mercado internacional, impulsionando a procura de mais terras para a expansão da cultura. De acordo com os entrevistados e com as informações já apresentadas no subcapítulo anterior, o Oeste paranaense, aí incluindo a área de entorno do PNI, apresentava-se naquele momento como área de interesse para a incorporação de mais terras voltadas para essa monocultura²⁸⁴.

O primeiro entrevistado considera a diminuição da população rural algo tão ou até mais grave para a economia do município, que o fechamento da Estrada do Colono. E a razão dessa evasão populacional, nos últimos anos, não pode ser atribuída ao fechamento da estrada, já que seus condicionantes são externos. Em termos de escala de interação, esses condicionantes chegam a ter raízes com o plano internacional.

Reiterando a análise exposta anteriormente, o período compreendido pelos censos de 1970 a 2000 é marcado pelo declínio da população rural, fenômeno encontrado em todos os municípios selecionados, com exceção de Santa Tereza do Oeste. Constata-se uma verdadeira inversão quanto aos dados de população rural e urbana, em poucas décadas. Essa afirmação vai ao encontro de uma dinâmica que se processava em todo o Paraná. Segundo estudo divulgado pelo IPARDES:

Os anos 1970 e 1980 foram um período de intensa urbanização do Estado [Paraná], não só pela elevação da

²⁸³ Entrevista realizada com Leonir Colombo, na época Secretário de Administração e Planejamento do Município de Serranópolis do Iguaçu, no dia 16 de junho de 2004, em Serranópolis do Iguaçu – PR.

²⁸⁴ Evidentemente, esta avaliação carece de dados quantitativos recentes que permitam a sua comprovação de maneira mais categórica ou extensiva ao Oeste paranaense. Nesse sentido, estamos nos valendo dessas informações enquanto indicativos de um processo em curso em Serranópolis do Iguaçu, mas cujas conseqüências e proporções precisam ser mais bem avaliadas em outros estudos.

proporção de moradores urbanos, mas pelo surgimento de um urbano mais estruturado e qualificado economicamente. A estruturação do sistema urbano paranaense passa a configurar uma rede de centros bem distribuídos no território, porém com nítidas áreas de concentração, resultantes de uma dinâmica migratória ainda não conclusa. A partir dos anos 1990, a esse processo de urbanização soma-se o componente da competitividade pela inserção na economia internacional, no qual a RMC [Região Metropolitana de Curitiba] se destaca como ponto privilegiado de investimentos do Estado. (IPARDES, 2003a, p. 14).

O contexto paranaense, por sua vez, era formado a partir das necessidades inerentes ao modelo de crescimento econômico brasileiro, que reforçava a tendência de concentração populacional nas regiões metropolitanas ou, no caso do interior do país, nas aglomerações urbanas mais representativas em relação às suas respectivas áreas de influência.

De acordo com os dados disponíveis no Censo Demográfico de 2000, os 18 municípios possuíam uma população de 481.450 habitantes, correspondente a 5% da população paranaense. Desse total, Foz do Iguaçu contribuía com a maior parcela, pois 53,7% residiam nesse município. O segundo município com maior população, entre os que integram o Quadro 20, é Medianeira, verificando-se que todos os demais se encontram numa faixa populacional inferior a 30 mil habitantes. Entre esses, 7 não contavam com uma população total que chegasse a 10 mil habitantes.

Ao tomarmos a média da população paranaense residente nas cidades, composta por 81,36%, e compararmos com os 18 municípios selecionados no Quadro 21, verificamos que número expressivo – 15 ao todo -, encontram-se abaixo da referida média. Ainda sobre o grau de urbanização, além da especificidade de Foz do Iguaçu, com praticamente todos os seus habitantes residindo na área urbana, destacam-se Medianeira (com 87,88%) e Santa Terezinha de Itaipu (com 88,73%)²⁸⁵.

Tendo como base a metodologia e os critérios estabelecidos pelo IPEA²⁸⁶ para traçar uma caracterização geral da rede urbana brasileira e

²⁸⁵ No caso de Santa Terezinha do Itaipu, temos a sua caracterização como área urbana que apresenta nítida tendência de continuidade da mancha de ocupação irradiada a partir de Foz do Iguaçu. (IPEA, 2000, p. 112).

²⁸⁶ Segundo esse estudo, o grau de urbanização superior a 75% indica os Municípios Urbanos; entre 50% a 75% têm-se os Municípios em Transição para o Urbano; e a urbanização inferior a 50% permite a classificação como Municípios Rurais. (IPEA, 2002b, p. 313).

aplicá-los ao nosso conjunto, a situação se configura da seguinte forma, de acordo com os dados do Censo Demográfico de 2000: dez municípios estariam em transição para o urbano, cinco são classificados como rurais e apenas três como municípios urbanos. Esses indicadores são compatíveis com os dados mostrados no subcapítulo anterior, quando abordamos a tendência de esvaziamento das pequenas cidades encontrada em muitos municípios do Oeste e Sudoeste.

Também já demonstramos que o perfil econômico predominante entre os municípios das Mesorregiões Oeste e Sudoeste estava amparado na agropecuária e agroindústria. Os municípios selecionados aqui se enquadram exemplarmente nessa afirmação, pois, ao mesmo tempo em que o campo vem perdendo população para as cidades ou para outros destinos pelo país, a economia local continua fortemente ligada à produção rural, como é demonstrado pelo Quadro 22.

QUADRO 22 – Participação dos municípios no valor adicionado fiscal total e setorial do Estado do Paraná em 2000 (%).

Município (Mesorregião O e SO)	Primário	Secundário	Comércio	Serviços	Total
Céu Azul (O)	0,411	0,046	0,056	0,007	0,099
Serranópolis do Iguaçu (O)	0,225	0,004	0,015	0,001	0,039
Matelândia (O)	0,354	0,071	0,074	0,037	0,110
Foz do Iguaçu (O)	0,112	9,668	2,567	1,753	5,720
São Miguel do Iguaçu (O)	0,813	0,039	0,199	0,041	0,198
Stª Terezinha do Itaipu (O)	0,254	0,040	0,073	0,052	0,081
Medianeira (O)	0,444	0,203	0,308	0,114	0,266
Santa Tereza do Oeste (O)	0,219	0,010	0,016	0,021	0,042
Lindoeste (O)	0,105	0,004	0,009	0,003	0,020
Santa Lúcia (O)	0,124	0,003	0,004	0,002	0,020
Capit. Leônidas Marques (O)	0,368	0,987	0,041	0,022	0,556
Capanema (SO)	0,334	0,089	0,080	0,005	0,117
Planalto (SO)	0,193	0,011	0,037	0,011	0,044
Pérola do Oeste (SO)	0,131	0,003	0,020	0,009	0,027
Pranchita (SO)	0,179	0,006	0,057	0,010	0,047
Santo Antº Sudoeste (SO)	0,181	0,021	0,076	0,028	0,061
Barracão (SO)	0,030	0,007	0,073	0,022	0,032
Bom Jesus do Sul (SO)	0,016	0,001	0,005	0,000	0,004

Fontes: SEFA; IPARDES - Tabulações Especiais.

Extraído de: IPARDES. **Indicadores e Mapas Temáticos para o Planejamento Urbano e Regional** – Paraná 2003. CD-ROM.

Ao analisarmos a participação dos municípios no valor adicionado fiscal do Estado do Paraná, por setores produtivos, torna-se evidente como o

setor primário prevalecia, e de maneira destacada, junto à economia de quase todos, em 2000. Mais uma vez a exceção ficava por conta de Foz do Iguaçu, que apresentava notória participação no setor secundário por conta da produção de energia da U.H. de Itaipu, condição semelhante de Capitão Leônidas Marques, com a U.H. de Salto Caxias. Medianeira também se diferenciava dos demais, como demonstra a distribuição mais equilibrada de sua participação entre os vários setores, indicando maior complexidade e dinamismo de sua economia. Aliás, segundo critérios estabelecidos pelo estudo realizado pelo IPEA quanto às regiões de influência das cidades (que resultou no Mapa 5, da pg. 258), entre os 18 municípios selecionados, apenas Medianeira figura com algum destaque, juntamente com Foz do Iguaçu.

Pelos indicadores apresentados até o momento, podemos afirmar que os municípios selecionados (não subestimando as especificidades de Foz do Iguaçu) estão inseridos em uma “região agrícola”, no sentido atribuído por Milton Santos²⁸⁷, em que o campo comanda a vida econômica e social nas pequenas cidades.

É preciso esclarecer que, ao fazermos o recorte que contempla os 18 municípios mencionados nesse subcapítulo, isso não significa sugerir que todos foram afetados da mesma forma pelo fechamento da Estrada do Colono. A seguir, procuraremos fazer uma distinção entre aqueles que consideramos mais prejudicados pela ação de fechamento e os demais.

Em nosso estudo, pudemos constatar que a participação e mobilização das pessoas neste movimento reivindicatório, estão concentradas em alguns municípios onde a população se sentiu mais prejudicada pelo fechamento da estrada. Assim, o comprometimento com essa reivindicação varia, desde o apoio formal, restrito a algumas pessoas detentoras de cargos políticos (prefeitos e vereadores) de diversos municípios do Oeste e Sudoeste, até a participação efetiva e organizada de considerável contingente de moradores de determinados municípios, nos momentos de mobilização, nos

²⁸⁷ “Utilizando, com um novo sentido, a expressão região, diremos que o espaço total brasileiro é atualmente preenchido por regiões agrícolas e regiões urbanas. Simplesmente, não mais se trataria de ‘regiões rurais’ e de ‘cidades’. [...] Mas nas regiões agrícolas é o campo que, sobretudo, comanda a vida econômica e social do sistema urbano (sobretudo nos níveis inferiores da escala) enquanto nas regiões urbanas são as atividades secundárias e terciárias que têm esse papel.” (SANTOS, 1993, p. 65 e 68).

quais as lideranças políticas se encontravam à frente do movimento de reivindicação pró-reabertura.

Ao recorrermos à consulta da estrutura viária organizada no Oeste e Sudoeste paranaense, verificamos que os dois extremos que tiveram a sua ligação interrompida com o fechamento da estrada são formados pelos municípios de Serranópolis do Iguaçu (no Oeste) e Capanema (no Sudoeste).

A população mobilizada nos atos de ocupação do parque e mesmo as lideranças políticas que tradicionalmente²⁸⁸ estiveram à frente do movimento podem ser identificadas principalmente com os dois municípios citados, juntamente com Medianeira, onde as forças políticas e a sociedade organizada (como as associações comerciais e representantes da Igreja Católica) tradicionalmente tiveram participação ativa nas estratégias e reivindicações pela reabertura da estrada, desde o seu fechamento, em 1986²⁸⁹. A reivindicação pela reabertura da estrada é mais concreta e generalizada nestes três municípios, tornando-se dispersa e distante (restringindo-se a manifestações de apoio na imprensa ou notas de associações) entre a população dos demais municípios, onde o envolvimento limita-se ao posicionamento público de prefeitos, vereadores e representantes empresariais.

Esse respaldo à reivindicação pela reabertura da Estrada do Colono foi mais forte e ampliado no Oeste-Sudoeste no momento em que a via foi fechada pela primeira vez, em 1986. Sob o impacto recente do fechamento²⁹⁰, houve ao menos uma manifestação com repercussão regional que demonstrou a contrariedade à decisão judicial, no caso, a manifestação realizada em 1990, que reuniu milhares de pessoas de diversos municípios e contou com a presença dos governadores do Paraná e Santa Catarina²⁹¹.

²⁸⁸ Aqui estamos fazendo uma diferenciação entre políticos que se envolveram com a questão somente nos momentos de maior tensão (durante as ocupações e desocupações do Parque) e aqueles engajados no movimento.

²⁸⁹ Como já informamos antes, o município de Serranópolis do Iguaçu teve sua emancipação de Medianeira em época recente, no ano de 1995, a partir da soma dos distritos de Flor da Serra e Jardimópolis.

²⁹⁰ A economia agrícola de Capanema e de outros municípios próximos, no Sudoeste, mantinha uma relação com o sistema de cooperativa agrícola existente em Medianeira. A estrada, até o seu fechamento, foi muito usada pelos membros da cooperativa no transporte de sua produção, principalmente concentrada na soja, no milho e na suinocultura. (CEXIGUAÇ, 2005, p. 39).

²⁹¹ Mais detalhes podem ser encontrados no terceiro capítulo.

Após vários anos em que foram obrigados a se adaptar a uma situação na qual a estrada se encontrava desativada, e após a abertura ou melhoria das condições de outras vias alternativas de acesso à BR-277, isto fez o apoio à reabertura da estrada passar por um processo de “declínio” entre os municípios, permanecendo como um problema maior para aqueles que sofreram mais diretamente o impacto de seu fechamento.

Desde o fechamento da Estrada do Colono, em 1986, foram construídos e melhorados outros roteiros alternativos de acesso entre os municípios dos extremos Oeste e Sudoeste Paranaense. Na década de 1980 houve a conclusão da pavimentação da rodovia PR-182, que permite o tráfego entre Realeza e Santa Tereza do Oeste²⁹² - consultar Mapa 6, na p. 275.

No início do ano de 1999, ou seja, após a reativação da Estrada do Colono feita pelo movimento pró-reabertura (realizada em 1997), o governador Jaime Lerner inaugurou a pavimentação do trecho da PR-582, que liga Capanema à Marmelândia (distrito de Realeza, localizado próximo da PR-182), oferecendo condições mais apropriadas para alcançar a PR-182.

Na primeira metade da década de 1990, sob mandato do governador Roberto Requião, foi construída uma ponte internacional (ligando Brasil e Argentina) sobre o Rio Santo Antonio, que faz divisa entre o Município de Capanema e o de Andresito, este último localizado na Província de Misiones.

Esta ponte foi inaugurada oficialmente em 1996 e permite o acesso a Ruta Provincial 19 e a Ruta Nacional 101 (rodovias argentinas indicadas no mapa da p. 275), em Misiones, servindo como alternativa à Estrada do Colono para quem pretende se deslocar de Capanema em direção a Foz do Iguaçu. De acordo com informações apresentadas no Plano de Manejo do PNI:

A distância entre Capanema e Andresito é de apenas 12 km. Além disso, através da Ruta Provincial 19, de Misiones, o trecho situado entre Capanema e Foz do Iguaçu (via Argentina) é de 140 km, tornando o acesso mais rápido a Foz do Iguaçu, para quem se desloca do sudoeste do Paraná,

²⁹² O primeiro Plano de Manejo do PNI, de 1981, apontava a necessidade de interdição da Estrada do Colono, sendo que essa medida estaria condicionada à conclusão da pavimentação da estrada que liga Santa Tereza do Oeste à Realeza, essa última, localizada no Sudoeste do Estado. (IBDF, 1981, p. 63).

Santa Catarina e Rio Grande do Sul.

Espera-se, também, que a produção de erva-mate dos Municípios de Eldorado e General Manoel Belgrano, em Misiones, possa entrar no Brasil por Capanema. A Ruta Provincial 19 é uma rodovia que compõe a malha viária do MERCOSUL e está sendo asfaltada (janeiro/1999) para, futuramente, escoar a produção agrícola de toda a região. Com a rodovia, espera-se também que a circulação de veículos na Ruta 101, que percorre 45 km dentro do Parque Nacional del Iguazú, diminua sensivelmente.

Por outro lado, está sendo projetada uma rodovia que ligará Andresito – Cabureí – Puerto Iguazú, contornando o Parque Nacional del Iguazú ao sul. A rodovia reduzirá ainda mais o percurso entre Capanema e Foz do Iguaçu (passando por território argentino)²⁹³.

O último percurso proposto na passagem acima, contornando ao sul o Parque Nacional del Iguazú, reduziria bastante a distância a ser percorrida no deslocamento de Capanema a Foz do Iguaçu, quando comparado com a necessidade de contornar o parque brasileiro, via Cascavel. Ainda evitaria a passagem por dentro do parque argentino, via Ruta 101. No entanto, trata-se de uma obra projetada e não obtivemos informações recentes sobre o seu andamento e possível execução, por parte do governo provincial de Misiones.

Em termos de rotas atualmente existentes via território argentino, como foi mencionado anteriormente, temos a Ruta-19, completamente pavimentada, pela qual é preciso deslocar-se até a cidade de Wanda, ao sul, e tomar a Ruta-12 em direção a Puerto Iguazu, cidade argentina próxima de Foz do Iguaçu, não oferecendo maiores vantagens em relação ao percurso pelo lado brasileiro. E a Ruta-101, que permite chegar a Puerto Iguazu percorrendo uma distância bem menor, mas apresenta os inconvenientes de não ser asfaltada e passar por dentro do Parque Nacional del Iguazu, o que, sob o aspecto ambiental, possivelmente resulta em impactos tão problemáticos quanto aqueles verificados pela existência da Estrada do Colono, no lado brasileiro.

Não tivemos condição de fazer um levantamento sobre o número de veículos brasileiros que utilizam as rodovias argentinas, passando pela Ponte Internacional de Capanema com destino a Foz do Iguaçu e vice-versa.

²⁹³ IBAMA. Encarte 1 – Visão Geral. In : **Plano de Manejo do Parque Nacional do Iguaçu**. Brasília : 1999.

No entanto, tomando como indicativo o contato que fizemos com moradores de Capanema, estamos convencidos de que se trata de uma opção pouco utilizada, **ao menos atualmente**, pelos brasileiros que predominantemente contornam o PNI. As principais causas para isso referem-se ao controle feito na alfândega argentina, especialmente para veículos que transportam algum tipo de mercadoria, e a sensação de insegurança por fazer o trajeto em um país estrangeiro.

Retornando à análise sobre a importância representada pela Estrada do Colono reaberta, vários depoimentos obtidos na forma de entrevistas permitem dimensionar melhor quais os municípios mais interessados diretamente na questão.

[O fechamento da Estrada do Colono] Aqui na nossa região [Oeste do Paraná] atinge uns quatro a cinco municípios, né? Do outro lado [Sudoeste do Paraná], a gente não tem muito conhecimento, mas em Capanema, acredito que lá deve ter uns tantos municípios que foram afetados. [...] No caso desses municípios [S.M. Iguazu, Medianeira, etc] eles têm a BR-277 que é uma circulação violenta²⁹⁴.

O que mais sofreu mesmo [com o fechamento da Estrada do Colono em 1986] foi Capanema, que se tornou fim de linha. Até então, Serranópolis não era município, era distrito de Medianeira. Mesmo assim, houve um êxodo muito forte dos antigos distritos aqui [que atualmente formam o município de Serranópolis do Iguazu]. Eu acredito que, de uma certa forma que, no processo histórico de deslocamento das comunidades, da população para os grandes centros é até normal. Mas Capanema eu acho que foi acima do normal. O êxodo da cidade pequena para a cidade maior foi muito maior em Capanema, que apesar aqui também foi forte²⁹⁵.

Então, o fechamento causou um impacto enorme, principalmente para os [municípios] mais próximos, que no caso era Capanema e, na época, Medianeira. Depois, com a emancipação, passou a ser Serranópolis²⁹⁶.

Acredito que [os municípios] mais atingidos [com o fechamento da Estrada do Colono em 1986] foram, na margem Sudoeste,

²⁹⁴ Entrevista realizada com Ademar Simioni, comerciante, na época Presidente da Associação Comercial de Serranópolis do Iguazu, no dia 16 de junho de 2004, em Serranópolis do Iguazu – PR.

²⁹⁵ Entrevista realizada com Leonir Colombo, na época Secretário de Administração e Planejamento do município de Serranópolis do Iguazu, no dia 16 de junho de 2004, em Serranópolis do Iguazu – PR.

²⁹⁶ Entrevista realizada com Luiz Suzuke, na época prefeito do município de Medianeira e presidente da AIPOPEC, no dia 15 de junho de 2004, em Medianeira – PR.

Capanema, Planalto, Pérola, Santo Antonio, que ficavam no eixo sul da estrada, porque ela era rota de passagem, e como rota de passagem, também há uma visibilidade de investimentos. Quando algum município está totalmente fora de qualquer eixo rodoviário, dificilmente consegue ter condições de pensar um processo de desenvolvimento mais amplo. Porque está fora do eixo, tanto comercial quanto cultural. Do lado Oeste, Serranópolis e Medianeira. Medianeira leva uma certa vantagem porque está no eixo da [BR] 277. Então, se perde, em grande medida, com o fechamento da Estrada do Colono, não sofreu tantos impactos em função de estar nesse eixo²⁹⁷.

Além dos vários depoimentos convergentes, que conferem especificidade aos dois municípios mencionados, quanto ao impacto sofrido pelo fechamento da Estrada do Colono, temos ainda a avaliação feita por estudo encomendado pela AIPOPEC, como segue abaixo:

A situação mais crítica é encontrada no município de Capanema, cujas perdas acumuladas situam-se em torno de 300 milhões de dólares. [...] pode-se afirmar que o município de Serranópolis do Iguaçu, devido à sua posição geográfica e à sua inserção na malha rodoviária regional, tende a apresentar fenômeno semelhante ao observado em relação ao município de Capanema. (CLEMENTE, 1999, p. 21).

Algo importante a ser esclarecido, e que pretendemos comprovar mais à frente, é que a reivindicação feita pelo movimento pró-reabertura refere-se a maior facilitação de acesso (entenda-se menor distância e tempo de deslocamento) à Rodovia BR-277, com destino à Foz do Iguaçu, um dos principais centros urbanos do Oeste e com influência sob parte do Sudoeste também. Consultando a estrutura viária existente nas imediações do parque (ver Mapa 6), percebe-se que, para quem se encontra no Sudoeste, o deslocamento até Cascavel, outro centro urbano importante na região, é mais viável pela PR-182, prescindido da passagem anteriormente existente pelo PNI.

Estando-se no Sudoeste e tendo como destino Foz do Iguaçu ou Medianeira, há um acréscimo da distância a ser percorrida, variável conforme a localidade que se usa como referência, em razão da necessidade de contornar

²⁹⁷ Entrevista realizada com Carlos Carboni, na época vice-prefeito do município de Capanema e ex-presidente da AIPOPEC, no dia 23 de junho de 2004, em Capanema – PR.

o PNI²⁹⁸. O mesmo raciocínio é válido para quem está no extremo-oeste paranaense e pretende ir até Capanema ou outro município próximo da fronteira argentina, seja no sudoeste paranaense ou no extremo-oeste catarinense. Em todos esses casos, o trecho rodoviário que cortava o parque representava uma diminuição de alguns quilômetros para completar o trajeto.

De qualquer forma, reiterando a afirmação feita no início do parágrafo anterior, estamos convencidos de que a questão fundamental, no que se refere aos habitantes dos municípios mais diretamente atingidos e interessados na questão, é a facilitação do acesso até Medianeira e Foz do Iguaçu, via BR-277. Mais do que a diminuição do percurso entre os municípios, o objetivo das lideranças do movimento pró-reabertura é ter acesso à situação geográfica estratégica de Foz do Iguaçu, enquanto centro de importância turística com destaque nacional.

Nesse contexto, a Estrada do Colono legalmente aberta poderia vir a se tornar mais um atrativo turístico, atraindo uma parcela dos visitantes de Foz do Iguaçu, tornando-se fonte geradora de renda e empregos para os municípios lindeiros ao parque. Quanto a essa afirmação, pretendemos retomá-la no próximo subcapítulo, mas adiantamos esse argumento para justificar porque a Estrada do Colono adquire maior importância para os municípios de Serranópolis do Iguaçu, Capanema e outros localizados ao longo do eixo rodoviário da BR-163, no Sudoeste paranaense. Isso explica também a razão de não incluirmos um conjunto de municípios localizados ao longo da PR-495, no Oeste do estado, pois o acesso a Foz do Iguaçu e à BR-277 não foi prejudicado em nada com o fechamento da Estrada do Colono, apesar de aumentar a distância para quem vai até Capanema, por exemplo. Nesse caso, porém, não estamos tratando de municípios com a mesma representatividade regional conferida a Foz do Iguaçu.

Os municípios lindeiros ao PNI, localizados ao longo da rodovia PR-182²⁹⁹ também não foram afetados pelo fechamento da Estrada do Colono. Inclusive, há indicadores de que a reabertura da referida estrada não desperte

²⁹⁸ Para efeito de exemplificação, durante o trabalho de campo realizado em 2001, quando a Estrada do Colono se encontrava aberta, fizemos o deslocamento por automóvel de Medianeira até Capanema, passando pela Estrada, totalizando um percurso de 38 km. No retorno, contornamos o PNI, partindo de Capanema em direção a Medianeira, completando 167 km rodados. Logo, a diferença constatada no retorno representou um acréscimo de 129 km.

²⁹⁹ Capitão Leônidas Marques; Santa Lúcia; Lindoeste e Santa Tereza do Oeste.

interesse por parte dos políticos e comerciantes desses municípios, conforme relato abaixo:

Sobre a questão de que se todos os municípios se engajaram pela reabertura. A resposta é não. Aqui no Sudoeste mesmo, teve município que entendia que desviaria movimento. O movimento seria desviado por Capanema. Realeza, Capitão Leônidas Marques, outros municípios acham que perderiam com a reabertura da Estrada do Colono. Mas isso é uma visão curta [das lideranças desses municípios]. Porque é importante essa ligação nossa com Foz do Iguaçu³⁰⁰.

As demais cidades localizadas no entorno do PNI estão dispostas ao longo da BR-277, e também não sofreram interferência quanto ao acesso a Foz do Iguaçu. É o caso de Medianeira que, conforme já mencionado pelas pessoas entrevistadas, conseguiu superar melhor o impacto do fechamento, por se encontrar no eixo da principal rodovia do Oeste do Estado. De acordo com o estudo realizado para a AIPOPEC, para mensurar os prejuízos decorrentes do fechamento da estrada:

Em princípio, os dois municípios mais fortemente impactados deveriam ser Capanema, na MRH Sudoeste, e Medianeira, na MRH Oeste, devido a se situarem nas extremidades do trecho interrompido. Entretanto, o município de Medianeira se localiza no Eixo Cascavel-Foz do Iguaçu e, por isso, não estaria tão sujeito aos efeitos da interrupção do tráfego. [...] Além disso, sua base econômica mais diversificada, com maior participação do setor industrial, torná-lo-ia menos suscetível aos efeitos da interrupção do tráfego na Estrada do Colono. (CLEMENTE, 1996, p. 03).

Com a Estrada do Colono aberta, a cidade de Medianeira destacava-se como ponto de entroncamento rodoviário, entre a BR-277 e a PR-495, esta última para permitir o fluxo entre o Oeste e Sudoeste. Não obstante, o fato de Medianeira estar localizada ao longo da BR-277 resulta, quanto à sua condição viária, numa situação vantajosa que minimizou as possíveis perdas decorrentes do fechamento do trecho que cortava o PNI.

Outro aspecto a ser considerado é que a necessidade de escoar a safra, no que se refere a alguns produtos, como a soja, não fica prejudicada

³⁰⁰ Entrevista realizada com Francisco Salvadori, jornalista e morador de Santo Antonio do Sudoeste, no dia 31 de julho de 2003, em Francisco Beltrão – PR.

pela interdição da estrada, já que nesse caso o destino predominante é o Porto de Paranaguá. Isso é confirmado pelo relato de uma das pessoas que entrevistamos:

Vou pegar o sistema de cooperativa como exemplo. O sistema de armazenamento da produção ali do Sudoeste é praticamente idêntico ao daqui da nossa região [Oeste]. A cooperativa não precisa que o agricultor traga o produto à Medianeira e nem ela vai comprar o produto em Capanema para trazer para Medianeira, para [depois] exportar para Paranaguá. Ele sai direto de Capanema para Paranaguá. Então, não existe muito trânsito de produto agrícola por ali. O que existem são pequenas indústrias de Capanema para vender [produtos] para Foz do Iguaçu. Evidente que fica muito mais perto para trazer [pela Estrada do Colono], mas nada que impeça que seja efetuada essa venda por outros caminhos, talvez com o frete mais caro. Mas não existe a queda de vendas em virtude desse fechamento³⁰¹.

As lideranças do movimento pró-reabertura, por sua vez, baseiam a sua reivindicação a partir das seguintes conseqüências desdobradas pelo fechamento da Estrada do Colono, em 1986: este resultou em elevados prejuízos econômicos para os municípios próximos ao PNI³⁰² e na perda de população, especialmente para Capanema³⁰³. Consideramos relevante tecer alguns comentários sobre esses argumentos, iniciando por tratar a questão da perda de população.

Os integrantes da AIPOPEC alegam que o fechamento da estrada trouxe conseqüências desastrosas para a economia do município de Capanema, o que, por sua vez, estimulou a saída de pessoas do município para buscar oportunidades em outros lugares³⁰⁴. Informações contidas em um dos principais relatórios utilizados como referência pela AIPOPEC abordam o assunto: “A perda de população e a depressão econômica, nesse caso [do Município de Capanema], são perfeitamente visíveis e reduzem a economia local à completa falta de perspectivas.” (CLEMENTE, 1996, p. 28).

³⁰¹ Entrevista realizada com Amauri Garcia Miranda, advogado. Na época, Presidente da sub-seção da OAB - Ordem dos Advogados do Brasil de Medianeira, no dia 14 de junho de 2004, em São Miguel do Iguaçu – PR.

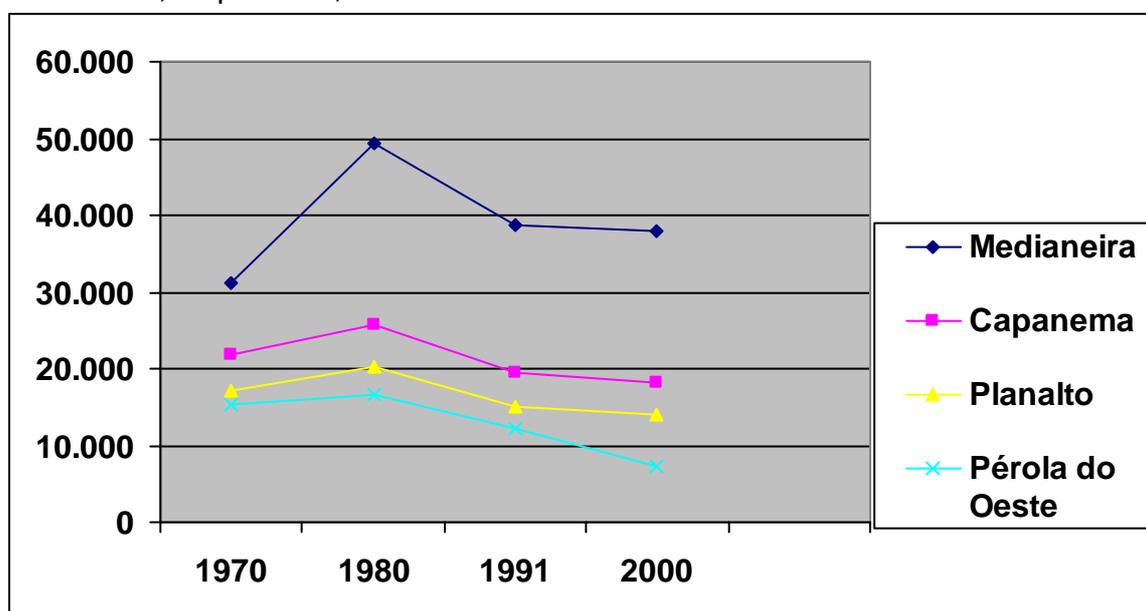
³⁰² (AIPOPEC, 1998, p. 3); (CLEMENTE, 1996).

³⁰³ (CLEMENTE, 1996).

³⁰⁴ Como a emancipação de Serranópolis do Iguaçu ocorreu recentemente, seria mais difícil quantificar uma possível perda de população para os então distritos de Medianeira, em 1986.

Para permitir maior facilidade no acompanhamento da dinâmica demográfica de alguns dos municípios mais diretamente envolvidos com a demanda pela reabertura da Estrada do Colono, organizamos o Gráfico 5. Os municípios selecionados foram Medianeira, no Oeste paranaense (município onde se encontrava o trecho que cortava o PNI, em 1986), e Capanema, Planalto e Pérola do Oeste, no Sudoeste. A opção pelos três últimos municípios citados deu-se por eles serem apontados como os maiores prejudicados pelo fechamento da Estrada do Colono, conforme Clemente (1996, p. 17). Ainda, de acordo com esse autor, as economias dos municípios de Santo Antonio do Sudoeste e Barracão não dependiam tão fortemente da Estrada do Colono. (Ibid., p. 18). Os municípios de Pranchita e Bom Jesus do Sul foram excluídos por terem sido instalados mais recentemente, em 1983 e 1996, respectivamente, não permitindo comparações com os censos anteriores.

GRÁFICO 5 – Evolução demográfica da população total dos Municípios de Medianeira, Capanema, Planalto e Pérola do Oeste – 1970-2000.



Fonte: IBGE. Censos Demográficos – 1970; 1980; 1991 e 2000.

O gráfico representa a evolução dos dados demográficos³⁰⁵ e auxilia a apreender, de forma mais imediata, a oscilação dessa variável ao

³⁰⁵ Os valores absolutos, inclusive das populações urbana e rural, estão disponíveis no Quadro 20, no início deste subcapítulo.

longo das três últimas décadas. A dinâmica populacional desses municípios apresenta um comportamento muito semelhante, com uma elevação encontrada entre todos nos anos de 1970, de maneira mais significativa em Medianeira, e diminuição generalizada nos anos de 1980, passando para uma situação de aparente equilíbrio, ou menor evasão, nos anos de 1990, havendo o caso de Pérola do Oeste que continua com tendência de perda populacional acentuada.

A partir dessa configuração, é preciso fazer algumas observações quanto aos dados encontrados nos anos de 1980. No caso de Medianeira, que sofreu um decréscimo de 21,7%³⁰⁶ em sua população total naquela década, precisa ser considerado o desmembramento que sofreu, relativo à emancipação do Município de Missal, em 1983. Esse desmembramento já se refletiu em diminuição da população total de Medianeira, no Censo de 1991, pois, de acordo com este, Missal contava com 10.372 habitantes, número modesto, porém, significativo para Medianeira, quando constatamos que esse município possuía 49.367 habitantes registrados pelo Censo de 1980. Na década de 1990, outro desmembramento, o de Serranópolis do Iguaçu (com população total de 4.740 habitantes em 2000), também afetou os comparativos dos Censos de 1991 e 2000.

A mesma advertência precisa ser feita para o município de Pérola do Oeste (com redução de 26,5% de habitantes entre 1980-1991), que teve a área do seu município desmembrada, no ano de 1982, com a instalação do município de Pranchita, que possuía população total de 8.604 habitantes em 1991. Outro município, Bela Vista do Caroba, instalado em 1996, surgiu a partir de Pérola do Oeste, tendo recebido também território e população de Pranchita. Logo, entre as perdas constatadas em Pérola do Oeste, com população total de 16.684 pessoas, em 1980, precisam ser computados estes desmembramentos que certamente refletiram sobre os levantamentos feitos nos censos posteriores³⁰⁷.

Capanema e Planalto, que exibiram redução de 24,9% e 25,6%, respectivamente, entre 1980 e 1991, não sofreram divisão da composição de

³⁰⁶ Considerando a média acumulada no período 1980-1991, como indicado no quadro 21.

³⁰⁷ As informações concernentes aos desmembramentos apontados foram consultadas junto ao IPARDES (2003b).

suas áreas e populações para a criação de outros municípios nas décadas de 1980 ou 1990. Essa condição confere maior vigor para a evasão populacional constatada, pois não existem fatores atenuantes como a cessão de uma parcela de sua população que passa a fazer parte do registro demográfico de outro município a partir de um processo emancipatório.

Caberia aqui uma avaliação que, supostamente, encontraria uma associação direta entre a interdição da Estrada do Colono, em 1986, e a evasão populacional constatada nesses municípios. No entanto, sem negar completamente o teor de tal avaliação, consideramos que esse tipo de argumento reveste-se de uma verdade parcial. Isso significa que, além do fechamento da Estrada do Colono, devem ser consideradas as profundas transformações que envolveram o campo, nas últimas décadas, e que trouxeram diversas implicações, como já relatado, estando entre as principais a perda de população por parte dos pequenos municípios, já que suas economias estão mais ligadas à atividade agrícola. E é no meio rural, sem exceção para todos os municípios do Oeste e Sudoeste (Ver Quadros 1B e 2B, no Apêndice), em que ocorrem as maiores saídas de famílias.

É preciso atentar para o fato de que o fechamento da Estrada do Colono dá-se na mesma década em que há essa reconfiguração demográfica no Oeste e no Sudoeste, com maior destaque para essa última mesorregião³⁰⁸.

Sem retomar a discussão e os dados relativos à abrangência do processo de modernização da agricultura no Paraná, consideramos necessário trazer mais alguns dados e análises que contribuam para reforçar a afirmação que fizemos sobre uma condição superestimada que é conferida ao fechamento dessa estrada.

Entre nosso levantamento e leitura, tivemos a oportunidade de encontrar um artigo produzido por uma equipe do IPARDES sobre o movimento migratório no Paraná, com destaque para o período de 1986-1991, justamente o intervalo de tempo que coincide com o fechamento da Estrada do Colono e os cinco anos posteriores em que os municípios se vêem obrigados a lidar com essa nova realidade. A seguir encontram-se algumas passagens que podem

³⁰⁸ Retomamos aqui alguns dados contidos no Quadro 21: a taxa de crescimento média no Sudoeste, no período 1980-1991, foi negativa em 8,2%, continuando negativa em 1,2% no período 1991-2000.

subsidiar a análise desenvolvida até o momento sobre o assunto de nosso interesse:

No movimento intra-estadual do período 1986-91, as trocas regionais, ou seja, os movimentos migratórios intermesorregionais, expressam a dominância dos deslocamentos de origem e destino urbano, trajetória de 54,4% dos imigrantes. [...] Tais deslocamentos convergem principalmente para as três mesorregiões mais urbanizadas do Estado que juntas recebem 70% dos imigrantes: a mesorregião Metropolitana, que recebe 37% desses imigrantes, a Norte-Central, 21%, e a Oeste Paranaense, 1,2%. [...]

Nas demais mesorregiões predomina a saída de pessoas, já que todas apresentam uma troca líquida negativa. Ainda assim, a Oeste Paranaense merece ser destacada pois, apesar de se caracterizar como expulsora no tipo de fluxo urbano/urbano, é ponto de referência importante na atratividade para algumas mesorregiões do interior, impulsionada pela presença de dois dos principais centros urbanos do Estado. Recebe como principais fluxos um pequeno com origem na Metropolitana e um maior vindo da Sudoeste Paranaense, com a qual faz limite. (KLEINKE et al, 1999, p. 31) ³⁰⁹.

Os dados e análises fornecidos pelas autoras vão ao encontro do que já afirmamos anteriormente, ou seja, há clara evidência de constituição de um movimento migratório que predominantemente converge para as principais aglomerações urbanas do Estado, em especial à Região Metropolitana de Curitiba. A Mesorregião Norte-Central tem como principais centros urbanos atrativos Londrina e Maringá, juntamente com as cidades que compõem suas aglomerações urbanas. Situação semelhante ocorre na Mesorregião Oeste, com as principais aglomerações urbanas formadas a partir de Cascavel e Foz do Iguaçu. Os dados observados nos Quadros 1B e 2B demonstram que as taxas de crescimento no período de 1970-1980 são marcadas pelo aumento da população total e urbana, de maneira generalizada entre os municípios do Oeste e do Sudoeste, em especial naquelas cidades que estavam se consolidando como principais centros urbanos, enquanto a população estabelecida no meio rural começava a entrar em declínio.

³⁰⁹ Essas interpretações foram feitas a partir de um significativo conjunto de dados quantitativos relacionados ao movimento migratório no Paraná, entre 1986-1996, organizado na forma de tabelas e mapas que acompanham o artigo.

Entre 1980-1991, que abrange o período de estudo feito pelas autoras citadas sobre o movimento migratório, os quadros mencionados nos levam a concluir que, em termos relativos, o crescimento da população urbana passou a ser mais modesto e houve perda de população total na maioria dos municípios do Oeste e Sudoeste, de forma mais expressiva nessa última. Os maiores índices de aumento da população ficam por conta das principais aglomerações urbanas, em detrimento das pequenas cidades e zona rural. Essa análise pode ser complementada por outras informações, encontradas no artigo citado anteriormente, válida para a conjuntura de 1986-1991:

Os três centros mais importantes [do Oeste paranaense], Cascavel, Foz do Iguaçu e Toledo, respondem por 43% da absorção dos imigrantes da própria mesorregião e 58% das demais. Entre esses centros, Foz do Iguaçu destaca-se por receber o maior contingente de imigrantes vindos de outras mesorregiões, enquanto os outros dois centros recebem, em maior proporção, os imigrantes da própria mesorregião. (KLEINKE et al, 1999, p. 34).

No que se refere à atratividade de imigrantes de outras mesorregiões, lembramos da condição conferida ao Sudoeste como fonte de imigrantes para o Oeste, conforme já mencionado.

Outra informação relevante refere-se ao balanço final da dinâmica migratória do período 1986-1991, incluindo as trocas inter e intra estadual e a imigração internacional. Nesse balanço, o Paraná tem uma perda de 198.271 pessoas. Nenhuma mesorregião do interior apresentou troca positiva e, para algumas, a intensidade desta perda em relação à sua população foi bastante elevada. Nessa situação encontram-se a Sudoeste (-10,76), Noroeste (-10,49), Centro-Occidental (-9,47) e Norte Pioneiro (-9,24). Nessas mesorregiões, foi mínimo o número de municípios que apresentou troca positiva (sendo apenas 2 entre 27 municípios na Sudoeste). (KLEINKE et al, 1999, p. 46).

Os dados e análises expostos até o momento têm o objetivo de sustentar a argumentação de que atribuir a perda de população de Capanema ao fato de fechamento da Estrada do Colono, discurso predominante nos documentos da AIPOPEC e na imprensa local, é desconsiderar a complexidade de diversos outros fatores que também contribuíram para a evasão populacional. Aliás, as tendências demográficas de Capanema e

Planalto não apresentam uma condição de especificidade, quando comparadas com a situação dos demais municípios de mesmo porte da Mesorregião Sudoeste.

Os nossos estudos realizados até o momento permitem afirmar que, no máximo, para municípios como Capanema e Planalto, o fechamento da Estrada do Colono poderia ser considerado como mais uma condição adversa que veio se somar a um contexto de mudanças que afetavam profundamente o setor agrícola. E aqui estamos nos referindo ao processo social e econômico relacionado à modernização agrícola que se deu no Paraná e cujos apontamentos gerais, inclusive sobre as suas conseqüências para o Oeste e Sudoeste do Estado, e para os municípios inicialmente selecionados para esse subcapítulo, já foram abordados.

Feitas essas observações sobre a população, passaremos a expor algumas considerações sobre as perdas econômicas dos municípios do Oeste e Sudoeste. Inicialmente, antes de abordar esse tema, faz-se necessário esclarecer que não é nosso objetivo, nessa pesquisa, aplicar qualquer metodologia para mensurar os prejuízos à economia dos municípios estudados, por considerarmos que tal proposta de trabalho, pela sua amplitude, exigiria uma pesquisa voltada exclusivamente para esse fim. Sobre essa discussão, limitar-nos-emos a apresentar os resultados de um estudo feito para medir as perdas econômicas, em razão do fechamento da Estrada do Colono, e outro estudo que diverge do primeiro, fazendo uma crítica à metodologia aplicada e considerando inconsistente o resultado final daquele. Até o momento, esses são os principais documentos disponíveis voltados para esse tema, e os seus resultados são completamente antagônicos, como demonstraremos a seguir.

Retomando a informação contida no capítulo anterior, o estudo voltado para o levantamento dos prejuízos impostos pelo fechamento da Estrada do Colono foi realizado por Ademir Clemente, professor titular do Departamento de Economia da UFPR, sob encomenda da AIPOPEC, no ano de 1996, quando o movimento pró-reabertura inaugurava uma fase mais ofensiva, procurando se amparar em trabalhos técnicos para embasar suas

reivindicações. Conforme matéria publicada em 1998³¹⁰, esse estudo também serviria como base para uma ação indenizatória contra a União, impetrada por 17 municípios do Oeste e Sudoeste, com o objetivo de serem ressarcidos pelos prejuízos alegados por causa do fechamento da Estrada do Colono.

Esse estudo³¹¹, denominado “Prejuízos decorrentes do fechamento da Estrada do Colono (PR 495): avaliação econômica”, tinha como objetivo:

[...] levantar e dimensionar os impactos de curto, médio e longo prazos decorrentes do fechamento da Estrada do Colono com vistas à imediata reabertura e ao ressarcimento dos prejuízos apurados e quantificados até o momento. Com essa finalidade, foram apurados os dados referentes ao Valor Adicionado e à população dos municípios das Microrregiões (sic) Oeste e Sudoeste no período de 1974 a 1994, analisando-se e projetando-se essas séries. (CLEMENTE, 1996, p. 1)

Ponderando que os municípios foram atingidos de maneira diferenciada pelo fechamento da estrada, em razão da proximidade com o trecho interrompido, da inserção na malha viária e por conta da base econômica de cada um, os municípios foram agrupados da seguinte forma:

1. Município localizado na extremidade sul do trecho fechado: Capanema.
2. Município localizado na extremidade norte do trecho fechado: Medianeira³¹².
3. Municípios localizados ao longo da Rodovia PR 495 [na verdade BR 163], na MRH Sudoeste: Capanema; Planalto; Pérola do Oeste; Pranchita; Santo Antonio do Sudoeste e Barracão.

³¹⁰ DENARDIN, Valmir. Invasores agora vão cobrar indenizações. **Folha de Londrina**, 5 ago. 1998.

³¹¹ Mais tarde, no ano de 1999, o autor divulgou outro estudo, com o título “O significado econômico da Estrada do Colono”. Mas esse trabalho, de modo geral, não apresenta novidades em relação ao anterior. Nas palavras do próprio autor: “Os números aqui apresentados confirmam estudos anteriores quanto à importância da Estrada do Colono para a economia do Oeste e do Sudoeste Paranaenses e para o desenvolvimento equilibrado dessas regiões.” (CLEMENTE, 1999).

³¹² Para evitar “distorções que isso pode acarretar”, o autor intencionalmente desconsiderou os municípios emancipados no período de 1974 a 1994, embora seus dados estatísticos tenham sido agregados aos municípios de origem. Segundo avaliação do autor: “Esse [procedimento], entretanto, não parece ser um obstáculo sério diante da magnitude dos fenômenos (localização junto ao Lago de Itaipu, localização ao longo do Eixo Cascavel-Foz do Iguaçu e fechamento da PR-495)”. (CLEMENTE, 1996, p. 9). Por essa razão Medianeira figura como município de referência, já que Serranópolis do Iguaçu foi emancipado em 1995.

4. Municípios localizados ao longo da Rodovia PR 495, na MRH Oeste: Medianeira; São Miguel do Iguaçu; Matelândia; Itaipulândia; Missal; Santa Helena; Entre Rios do Oeste e Pato Bragado.
5. Municípios localizados ao longo do eixo rodoviário Cascavel-Foz do Iguaçu (BR 277): Cascavel; Céu Azul; Foz do Iguaçu; Matelândia; Medianeira; Santa Terezinha do Itaipu; Santa Tereza do Oeste e São Miguel do Iguaçu.
6. Municípios limítrofes ao Lago de Itaipu: Foz do Iguaçu; Santa Terezinha do Itaipu; São Miguel do Iguaçu; Itaipulândia; Missal; Santa Helena, Entre Rios do Oeste; Pato Bragado; Marechal Cândido Rondon; Mercedes e Guaíra. (Ibid., p. 2 e 3)

A partir desses agrupamentos, realizou-se o levantamento do valor adicionado de cada município, de 1974 a 1994. Estabeleceu-se uma comparação entre os diferentes agrupamentos, buscando identificar onde as perdas foram mais severas e quantificá-las, tendo como referência o ano de fechamento da estrada. Foram organizados diagramas com o objetivo de comparar a evolução de crescimento econômico projetado com base na série histórica do período de 1974 a 1986 com o comportamento observado no período de 1987 a 1994.

Para o autor, a evolução econômica de Capanema é ilustrativa dos efeitos negativos provocados pela interrupção na Estrada do Colono, como procura demonstrar pelo Quadro 23. Esse quadro foi organizado por Clemente da seguinte forma: a coluna dois contém os valores observados de valor adicionado (valor realizado no ano); a coluna três, os valores projetados com base nas observações do período 1974-1986; a coluna quatro, as diferenças apuradas entre o valor adicionado projetado e o observado, supondo-se que em 1995 repetir-se-ia o valor de 1994; e a coluna cinco, na qual empregou cálculos para atualizar os valores encontrados na coluna anterior (diferenças apuradas) para os valores de 1994, último ano em que fez o levantamento. (CLEMENTE, 1996, p. 17).

QUADRO 23 – Perdas de Valor Adicionado do Município de Capanema, no período de 1987-1994, atualizado em valores de 1994. (Mil Reais)

Ano	Valor Observado	Valor Projetado	Perda Anual de Valor Adicionado	Valor das perdas atualizado para 1994
1987	20.234	37.965	17.731	38.009
1988	18.007	39.530	21.523	41.941
1989	20.138	41.159	21.021	37.240
1990	15.135	42.855	27.720	44.644
1991	13.004	44.621	31.618	46.291
1992	18.253	46.460	28.208	37.545
1993	24.212	48.375	24.163	29.237
1994	25.525	50.369	24.844	27.328
1995	25.525	50.369	24.844	24.844
Total	180.033	-	-	327.080

Fonte: CLEMENTE, Ademir. **Prejuízos decorrentes do fechamento da Estrada do Colono (PR 495)** – Avaliação Econômica. Francisco Beltrão, maio 1996, mimeo., p. 17.

Após a exposição de diversos diagramas e tabelas, o autor chega a algumas conclusões, como:

[...] o Município de Capanema apresenta, até o ano de 1995, perda acumulada de aproximadamente 327 milhões de Reais a preços de 1994 [como demonstra a Tabela anterior]. Esse valor corresponde à diminuição das atividades econômicas no Comércio, nos Serviços, na Agricultura e na Indústria. (CLEMENTE, 1996, p. 17).

Ainda, de acordo com o estudo, ao contrário do que ocorre com a Mesorregião Oeste, a importância da Estrada do Colono torna-se mais evidente para a Sudoeste:

Fatores como o acesso imediato ao Eixo Rodoviário Cascavel-Foz do Iguaçu e as rendas geradas [royalties] pela reparação de áreas alagadas pela Usina de Itaipu impedem, diante da configuração géo-política (sic) da MRH Oeste, que se possa mensurar isoladamente o efeito do fechamento da Estrada para alguns municípios que certamente sofreram fortes

impactos negativos. Entretanto, a considerar a natureza do impacto observado na MRH Sudoeste, pode-se afirmar que foi pelo menos de mesma magnitude na MRH Oeste. [...] As perdas totais [envolvendo todos os municípios estudados], corrigidas para o movimento recessivo da economia paranaense como um todo no período, atingem o montante de 3.842,3 milhões de Reais a preços de 1995. (CLEMENTE, 1996, p. 28).

Como está registrada na citação anterior, a perda no valor adicionado (já atualizado em valores para 1995) para o conjunto de municípios envolvidos, no período compreendido entre 1987 e 1994, seria superior a três bilhões e oitocentos milhões de reais. Seriam três os municípios mais prejudicados, todos do Sudoeste:

Considerando em conjunto, as perdas dos municípios de Capanema, Pérola do Oeste e Planalto atingem 513,6 milhões de Reais a preços de 1994. Corrigindo-se para a inflação apurada em 1995 segundo o IGP da Fundação Getúlio Vargas, igual a 15%, tem-se o valor de 590,6 milhões de Reais a preços de dezembro de 1995. (CLEMENTE, 1996, p. 22).

Em outro relatório, feito posteriormente pelo mesmo economista, são reiterados os resultados contidos no primeiro, passando a haver menção ao município de Serranópolis do Iguaçu:

A situação mais crítica é encontrada no município de Capanema, cujas perdas acumuladas situam-se em torno de 300 milhões de dólares. O mesmo padrão de inflexão na série de Valor Adicionado é também encontrado para muitos outros municípios, especialmente os do Sudoeste localizados junto à Estrada do Colono.

Embora não se disponha das séries completas para os novos municípios, criados nesta década [de 1990], pode-se afirmar que o município de Serranópolis do Iguaçu, devido à sua posição geográfica e à sua inserção na malha rodoviária regional, tende a apresentar fenômeno semelhante ao observado em relação ao município de Capanema. (CLEMENTE, 1999, p. 21).

Após consultarmos diversos materiais organizados e divulgados pela AIPOPEC, concluímos que esses materiais, em sua maior parte, têm como matriz geradora os dois trabalhos encomendados, sob a forma de assessoria, nessa nova fase das ações da AIPOPEC. Esses trabalhos

principais são: - a proposta de integração regional do PNI com os municípios do entorno, elaborado por Arnaldo C. Muller, em 1997 e – o estudo sobre os prejuízos decorrentes pelo fechamento da Estrada do Colono, feito por Ademir Clemente, em 1996. Os resultados contidos nesse último foram amplamente divulgados, pelos membros da AIPOPEC, junto à imprensa.

Desde o momento em que houve o fechamento da estrada, em 1986, os prefeitos de municípios próximos ao PNI alegaram grave prejuízo à economia, principal argumento que serviu de base para a ação judicial movida pelos municípios que pretendiam a reconsideração da liminar que levou ao fechamento. Dez anos depois, quando houve a reorganização do movimento pró-reabertura e a revitalização do empenho para atingir esse objetivo (ver capítulo terceiro), o argumento das perdas econômicas ainda era forte, mas carecia de uma mensuração mais detalhada, que imprimisse visibilidade contábil a essas perdas. Essa parece ser a demanda que levou a AIPOPEC a solicitar um estudo que permitisse ter os valores quantificáveis das perdas, já que esse é o principal estudo divulgado pela associação com esse objetivo, e fortaleceu seus argumentos junto à imprensa, aos políticos de Brasília e de Curitiba e, pretendia-se ainda, junto à Justiça.

Algumas entidades ambientalistas que acompanharam e intervieram nos desdobramentos decorridos pelo fechamento/reabertura da estrada avaliaram como necessária a elaboração de um estudo para se contrapor àquele divulgado pela AIPOPEC. Em decorrência, mais um episódio soma-se ao aspecto conflituoso representado pela disputa envolvendo a necessidade de constituir argumentos defensáveis, conforme o posicionamento, diante da problemática.

No ano de 1999, por iniciativa do Fórum Pró-Conservação da Natureza³¹³, foi encomendado o estudo “Prejuízos decorrentes do fechamento da Estrada do Colono: mitos e manipulações”, elaborado por um grupo de especialistas e com a participação de Claus Germer, professor titular do Departamento de Economia da UFPR. Como o próprio título do trabalho permite deduzir, este tinha como objetivo fazer uma análise crítica do relatório

³¹³ Na época, o Fórum Pró-Conservação da Natureza no Paraná, com sede em Curitiba, era formado por cinco entidades ambientalistas do Estado, como a Rede Verde de Informações. A coordenadora do serviço de informações do Fórum era a jornalista e militante ambientalista Teresa Urban.

feito por Clemente, em 1995. Passamos a apresentar os trechos que consideramos mais relevantes desse estudo solicitado pelo Fórum Pró-Conservação da Natureza:

O objetivo declarado do estudo “Prejuízos Decorrentes do Fechamento da Estrada do Colono (PR-495)” é “levantar e dimensionar os impactos de curto, médio e longo prazos decorrentes do fechamento da PR-495”, mas não especifica quais os impactos que pretende levantar e dimensionar. O relatório apresenta cálculos com base exclusivamente em dados do VA total por município. Portanto, o impacto analisado é unicamente sobre o VA total municipal. Além disso, o relatório não faz separação dos impactos de curto, médio e longo prazo, como declara inicialmente, nem utiliza dados da evolução da população e do VA setorial por município, e cálculos de evolução do VA per capita, que poderiam conduzir a conclusões mais consistentes³¹⁴.

No período de 1975-1996 (que incorpora os anos de levantamento de dados feito no relatório de Clemente), a maioria das mesorregiões do Paraná apresentou desempenho decrescente no valor adicionado total, não sendo essa uma característica exclusiva do Oeste e Sudoeste do Estado. O valor adicionado cresceu em termos relativos nas mesorregiões mais próximas à Curitiba e, notadamente, na Metropolitana de Curitiba³¹⁵.

Atribuir toda a variação do VA total ao fechamento da Estrada do Colono é inverossímil, por dois motivos principais: em primeiro lugar, porque a utilização econômica da Estrada do Colono, antes de ser fechada, era extremamente limitada³¹⁶ e o relatório não apresenta uma única indicação sobre o grau de importância do seu uso econômico anterior, constituindo uma omissão técnica grave; em segundo lugar porque, como se mostrará adiante, o VA depende de inúmeros fatores, não

³¹⁴ GERMER, Claus et. al. **Prejuízos decorrentes do fechamento da Estrada do Colono: mitos e manipulações**. Fórum Pró Conservação da Natureza. Curitiba: maio de 1999. O acesso ao conteúdo desse documento deu-se através de sua reprodução no Anexo 26 – Relatório sobre a Estrada do Colono, que consta no Plano de Manejo do PNI – 1999. IBAMA.

³¹⁵ Ibid.

³¹⁶ A Polícia Florestal do Paraná apresentou um relatório demonstrando o trânsito de veículos na rodovia, no período de 8 a 18 de julho de 1986. Passaram pela Estrada do Colono 767 veículos (média diária de 76,7), sendo 190 ônibus, 80 caminhões, 437 automóveis, 50 caminhonetes e 10 veículos de outros tipos. No mesmo período foram atropelados e mortos seis animais no leito da estrada, embora a Polícia Florestal não identifique as espécies. Considerando-se uma circulação de veículos durante 10 horas por dia, o resultado seria: 7,6 veículos por hora, menos de 4 por hora em cada sentido da estrada. 8 caminhões por dia, 0,5 por hora em cada sentido. 1,9 ônibus por hora, menos de um por hora em cada sentido. (Ibid).

podendo ser reduzido a uma única via de transporte, mesmo que toda a malha viária do município se reduzisse a ela, o que não ocorre neste caso.

[...]

Considerando a importância da agricultura na formação do VA total dos municípios da região Sudoeste, e as acentuadas flutuações de safra ocorridas no final dos anos 80, seria indispensável que o relatório dissesse algo a respeito da evolução da produção e dos preços agrícolas, e dos outros setores, antes e depois de 1986.

[...]

Pode-se ver, portanto, que há diversos fatores responsáveis pela variação do VA total, entre os quais alguns dos mais importantes foram apontados: a população e o número de trabalhadores, a produtividade física do trabalho, o volume físico da produção, os preços dos produtos e os preços dos insumos, os mercados. Outros fatores poderiam – e deveriam – ser considerados, dependendo das características específicas da região analisada. Isto ilustra o fato de que o VA total depende de um conjunto relativamente grande e complexo de fatores, cada um dos quais contribui com uma parcela da variação do VA total. Esta circunstância não foi levada em conta pelo estudo, que supôs que toda a variação do VA total, após 1986, foi causada pelo fechamento da Estrada do Colono. Isto significa que o estudo pressupôs que todos os demais fatores permaneceram constantes: a população, o número de trabalhadores, a produtividade do trabalho, os preços de insumos e produtos, os mercados dos bens e serviços municipais, as demais vias de comunicação intra e intermunicipais etc. O próprio relatório, porém, apresenta dados demográficos que demonstram a continuidade do processo de redução da população. Dados sobre produção agrícola e preços de insumos e produtos também estão disponíveis e poderiam ter sido utilizados. Deste ponto de vista, as conclusões do estudo devem ser consideradas pelo menos extremamente precárias, e talvez totalmente inválidas, devido a uma metodologia insuficiente³¹⁷.

Quanto aos aspectos ligados à dinâmica regional, presentes no relatório feito para a AIPOPEC, o estudo divulgado pelo Fórum Pró-Conservação da Natureza é categórico:

[...] o estudo [feito por Clemente, em 1996] generaliza os prejuízos para a população de todos os municípios das regiões Oeste e Sudoeste, embora a maioria absoluta dessa população em nada dependa desse trecho da estrada. Mais uma vez, trata-se de argumento tendencioso e, desta vez, com caráter visivelmente eleitoral, pois, só assim pôde transformar possíveis prejuízos para aproximadamente 90 mil pessoas (população dos municípios [mencionados no estudo])

³¹⁷ Ibid.

do Sudoeste) em prejuízos para “quase um milhão de pessoas”.

[...]

A queda da importância da agricultura na formação do Valor Adicionado verifica-se em todos os municípios e no total do Paraná porque os outros setores da economia (comércio, indústria e serviços) vêm ganhando peso relativo na estrutura econômica do estado, ou seja, crescem mais que a agricultura, que passa a ter menos peso relativo. Essa situação não foi considerada pelo estudo.

[...]

Capanema possui ligações rodoviárias com outros municípios, entre eles Francisco Beltrão e outros, e até mesmo com a Argentina, via Santo Antônio do Sudoeste. Portanto, a variação do VA de Capanema, e dos demais municípios, também sofre outras influências, além do funcionamento da Estrada do Colono³¹⁸.

Grupos ambientalistas ligados ao Fórum Pró-Conservação da Natureza empregaram a estratégia de divulgar da maneira ampla o conteúdo do relatório feito por Germer e outros pesquisadores, tanto na imprensa quanto na Internet, essa última constituindo-se na principal ferramenta de intercâmbio entre diversas ONGs dentro do país e com o exterior.

Com a divulgação dessa avaliação crítica sobre o relatório da AIPOPEC, constituiu-se um equilíbrio entre a argumentação utilizada para tratar da questão do impacto econômico que o fechamento da estrada causou no Oeste e Sudoeste do Paraná. Até então, prevaleciam os dados divulgados pela AIPOPEC a partir do relatório feito por Clemente, que se caracteriza pelo emprego de uma metodologia centrada na perspectiva exclusivamente fisco-contábil, impondo certa dificuldade de análise para não iniciados em econometria. Os ambientalistas procuraram dar uma resposta a esse relatório por meio de um trabalho sistematizado, conforme os padrões acadêmicos e elaborado por profissionais que dominavam a metodologia e discussão, dentro da seara econômica, com críticas pertinentes à metodologia e aos resultados expostos no relatório de 1996³¹⁹.

Sendo o propósito da nossa pesquisa apresentar os diversos aspectos envolvidos na relação entre os municípios lindeiros ao parque com

³¹⁸ Ibid.

³¹⁹ Não encontramos registro de documento ou estudo que procurasse responder ou fazer a contra-crítica ao trabalho de Germer et al. Caso exista, não foi localizado no levantamento que fizemos sobre a problemática envolvendo a Estrada do Colono.

ele, parece importante trazer também algumas informações sobre os recursos financeiros fornecidos aos poderes públicos municipais por conta da existência do PNI.

Todos os municípios paranaenses que possuam unidades de conservação (sob responsabilidade federal, estadual, municipal ou particular) constantes no Cadastro Estadual de Unidades de Conservação, junto ao Instituto Ambiental do Paraná (IAP), podem receber o repasse do denominado Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS) - Ecológico. É o caso dos municípios com área comprometida com o PNI ou que fazem limite com ele, beneficiários do repasse regular desses recursos que visam estimular a preservação de áreas protegidas.

O ICMS Ecológico tem como objetivo incentivar a criação e a manutenção de áreas protegidas, e foi instituído no Paraná pela Lei Complementar nº 59/91, que estabelece, em seu artigo 1º os critérios para poder ter acesso a esse repasse: “São contemplados na presente lei, municípios que abriguem em seu território unidades de conservação ambiental, ou que sejam diretamente influenciados por elas, ou aqueles com mananciais de abastecimento público”³²⁰.

Loureiro, que faz uma avaliação positiva quanto ao emprego desse instrumento legal, oferece maiores informações:

O ICMS Ecológico surgiu da aliança entre um movimento de municípios e o Poder Público Estadual [do Paraná], mediado pela Assembléia Legislativa. Os municípios sentiam suas economias combatidas pela restrição de uso do solo, originada por serem mananciais de abastecimento para municípios vizinhos e por integrarem unidades de conservação. O Poder Público sentia a necessidade de modernizar seus instrumentos de política pública. Nascido sob a égide da compensação, o ICMS Ecológico evoluiu, transformando-se em mecanismo de incentivo à conservação ambiental, o que mais o caracteriza, representando uma promissora alternativa na composição dos instrumentos de política pública para a conservação ambiental no Brasil. (LOUREIRO, 2002, p. 53).

³²⁰ PARANÁ, Governo do. Lei Complementar nº 59, de 1º de out. de 1991, que dispõe sobre a repartição de 5% do ICMS aos municípios com mananciais de abastecimento e unidades de conservação ambiental.

Apresentando de maneira objetiva e concisa o funcionamento da aplicação dessa lei, temos a seguinte situação³²¹: cada Estado brasileiro pode definir um perfil de distribuição dos recursos do ICMS a que os municípios têm direito, desde que 75% sejam repassados em função do critério denominado valor adicionado. Do montante total, sobram 25% para que os Estados definam livremente, por meio de leis complementares, como serão distribuídos. A partir dessa possibilidade, o Estado paranaense definiu como um dos critérios o ambiental, destinando a este o percentual de 5%. Para facilitar o entendimento, o Quadro 24 ilustra os sete critérios utilizados atualmente para a distribuição dos recursos de ICMS no Paraná.

QUADRO 24 – Critérios e percentuais utilizados para rateio do ICMS a que os Municípios têm direito no Estado do Paraná - 1996

CRITÉRIOS	ATÉ 1991	A PARTIR DE 1992
Valor adicionado	80%	75%
Valor da produção agropecuária	8%	8%
Número de habitantes do município	6%	6%
Número de propriedades rurais	2%	2%
Superfície territorial do município	2%	2%
Índice igualitário ou fixo	2%	2%
Ambiental (ICMS Ecológico)	---	5%
TOTAL	100%	100%

Fonte: Secretaria de Estado da Fazenda do Paraná e Lei Complementar Estadual nº 9491/90. Extraído de: LOUREIRO, W. (org.). **ICMS Ecológico em perguntas e respostas**. Curitiba : SEMA/IAP, 1998?, p. 7.

Dessa forma, 5% do montante dos recursos provenientes do ICMS a serem repassados aos municípios são distribuídos entre aqueles que, em seu território, possuam áreas especialmente protegidas na forma de unidades de conservação, áreas indígenas ou faxinais³²² ou, ainda, aqueles que detenham mananciais de água que abasteçam outros municípios.

Para termos uma percepção mais esclarecedora sobre a importância que o ICMS Ecológico representa para os municípios que possuem área do PNI sobrepostas aos seus territórios, levantamos alguns dados que estão disponíveis no Quadro 25.

³²¹ Para obter explicações mais detalhadas quanto a forma de funcionamento e aos resultados do emprego do ICMS Ecológico no Paraná, consultar Loureiro (2002), que desenvolveu sua tese de doutorado sobre o assunto. Este autor ocupava, no ano de 2004, a função de diretor da Diretoria de Biodiversidade e Áreas Protegidas (DIBAP), ligado ao IAP.

³²² A área de faxinais refere-se aos campos naturais, entremeados de pequenas árvores ou arbustos, existentes na porção centro-sul do Paraná e utilizados para criadouros comunitários de animais que permanecem soltos no campo. (LOUREIRO, 2002, p. 141).

QUADRO 25 – Dados relativos à área e repasse de recursos provenientes do ICMS Ecológico para os municípios localizados no entorno do PNI - valor acumulado de janeiro a agosto de 2004.

Município	Área em Km ² *	% área do Município no PNI**	% da área do PNI no Município**	Valor repassado até o mês de agosto/2004 (R\$)***
Céu Azul	1.179	73	50	1.442.912,19
Serranópolis do Iguaçu	484	60	17	1.193.578,78
Matelândia	645	56	20	1.069.194,06
Foz do Iguaçu	595	30	7	872.870,85
São Miguel do Iguaçu	848	12	6	276.778,82
Capanema	419	-	-	226.514,23

Fontes: *PARANÁ. Secretaria de Estado do Meio Ambiente e Recursos Hídricos. **Divisão territorial do estado**. Arquivo gráfico municipal do Estado do Paraná. Curitiba : SEMA/CTCC, 2000. (mimeo). **Dados aproximados, baseados em: MULLER, Arnaldo C. **Integração regional do Parque Nacional do Iguaçu**. (Trabalho de assessoria à AIPOPEC). [S.l.: s.n.], abr. 1997, p. 12.; *** Refere-se ao valor repassado acumulado até o mês de agosto, do ano de Exercício de 2004. DIBAP – Diretoria de Biodiversidade e Áreas Protegidas/IAP. **Memória de cálculo e extrato financeiro do ICMS Ecológico por Biodiversidade, em reais, acumulado por mês e individualizado por município e por unidade de conservação ou área protegida**. Data de emissão do extrato: 13/09/2004. Levantamento realizado junto ao DIBAP, em Curitiba.

ORGANIZAÇÃO: Edson dos Santos Dias/2005.

Como se observa, entre os municípios com área sobreposta ao parque, três possuem mais da metade de seu território comprometido com a unidade de conservação, com destaque para Céu Azul, com quase $\frac{3}{4}$ da área do município compondo o PNI.

Conforme Loureiro (2002, p. 147), no ano de 2000, de um conjunto de 399 municípios paranaenses, 221 receberam recursos financeiros através do ICMS Ecológico. Este autor procedeu a um levantamento dos 50 municípios paranaenses que tiveram os maiores impactos percentuais do ICMS Ecológico, quer seja por diversidade ou por mananciais de abastecimento, em relação às outras seis variáveis utilizadas (ver Quadro 24) para o rateio dos recursos provenientes do ICMS arrecadado a que os municípios têm direito. Entre estes 50 municípios, constam três que são beneficiados por cederem parte de sua área para o PNI.

QUADRO 26 – Classificação geral quanto ao impacto percentual do critério ambiental em relação aos outros critérios para repasse de recursos do ICMS aos municípios com área destinada ao PNI - 2000*

Classificação geral no PR	MUNICÍPIO	IMPACTO (%)
4º	Serranópolis do Iguaçu	64,67
11º	Matelândia	48,83
13º	Céu Azul	46,83

* Foz do Iguaçu e São Miguel do Iguaçu não constam neste quadro porque ele foi organizado a partir da relação dos 50 municípios com maior impacto percentual.

Fonte: IAP

Extraído de: LOUREIRO, W. **Contribuição do ICMS Ecológico à conservação da biodiversidade no estado do Paraná**. (tese de Doutorado), 2002, p. 148.

Para ter uma dimensão mais aproximada quanto à importância desse tipo de recurso financeiro para o orçamento dos municípios aqui abordados, comparando-os com outras fontes, organizamos o Quadro 27 (consta no Apêndice), que revela a representatividade, em termos relativos, da contribuição financeira conferida por conta da existência do PNI, não só aos municípios com área comprometida com o PNI, mas também os localizados em seu entorno.

Apesar de incompletos, pois não estão presentes os valores resultantes da arrecadação própria e do Fundo de Participação do Município, os dados e informações relativas ao ICMS Ecológico foram apresentados com o intuito de comprovar a sua importância para o orçamento público de diversos municípios com área destinada ao parque. Sob esse aspecto, as administrações municipais já recebem uma compensação em decorrência da existência do PNI, compensação essa que esteve ameaçada de ser suspensa por causa da reabertura ilegal da Estrada do Colono.

A transferência de recursos resultantes do ICMS Ecológico aos municípios lindeiros ao parque estiveram prestes a serem bloqueados, em razão de representantes do Ministério Público Federal terem acusado as administrações municipais de utilizarem o dinheiro para financiar a reabertura da Estrada do Colono criando uma situação contraditória, pois receberam incentivos para preservar a natureza e esses foram utilizados para depredar o parque. O Tribunal Regional Federal (4ª turma), no entanto, após julgamento do caso, em outubro de 2001, decidiu manter o repasse³²³.

³²³ JUSTIÇA garante ICMS aos municípios que apóiam a Estrada do Colono. **Gazeta do Paraná**, Curitiba, 11.10.2001.

Sobre o fechamento da estrada em 1986, é importante esclarecer que a afirmação quanto aos impactos econômicos negativos, registrados nos municípios que tinham uma dependência mais direta desta, parece ser plausível. Mesmo o estudo que faz uma análise crítica do relatório divulgado pela AIPOPEC admite isso implicitamente quando trata dos “[...] possíveis prejuízos para aproximadamente 90 mil pessoas (população dos municípios [mencionados no estudo] do Sudoeste)”, conforme passagem reproduzida anteriormente.

O principal problema quanto à alegação desses prejuízos é dimensioná-los adequadamente em sua abrangência e no tempo. Se a interrupção do tráfego pela estrada teve uma repercussão mais ou menos significativa, conforme cada caso, sobre diversos municípios no momento em que ocorreu, em 1986 (até pela forma abrupta como se deu), atualmente a conjuntura econômica nacional e local é outra, assim como surgiram e/ou se consolidaram outras alternativas viárias, o que não imprime o mesmo caráter de importância deste trecho para todos os municípios selecionados nesse subcapítulo, sendo cada vez mais uma demanda restrita aos municípios de Capanema, Serranópolis do Iguaçu e Medianeira, estando este último em condição de menor dependência dessa estrada, como já salientamos antes.

Segundo informações divulgadas pela imprensa, no período em que a Estrada do Colono foi mantida aberta ao tráfego pelo movimento pró-reabertura, entre 1998 e 2001, já foi possível constatar alguns ganhos para a economia do município de Capanema:

Em três anos e meio da reabertura da Estrada do Colono, à revelia da Justiça, a receita do município [de Capanema] quase dobrou. Subiu de R\$ 25 milhões para R\$ 45 milhões o volume anual movimentado na cidade. A população que vinha registrando um decréscimo de 4% a 5% ao ano se estabilizou em 18.300 pessoas. O número de licenças de alvarás expedidos pela Prefeitura triplicou. Passou de 25 para 85 a quantidade de estabelecimentos abertos no local. Em média, todos os dias circulavam 500 veículos na cidade, que passavam pela Estrada do Colono, movimentando bares, restaurantes, hotéis, pousadas e postos de gasolina³²⁴.

³²⁴ IUNOVICH, Patrícia. Sem estrada, Capanema ficará isolada. **O Estado do Paraná**. Curitiba, 1º de jul. 2001.

Levando em conta esses dados, o uso da Estrada do Colono como via de passagem entre o Oeste e Sudoeste integra Capanema à rota de deslocamento, trazendo benefícios para a economia do município. O mesmo vale para Serranópolis do Iguaçu, que deixa de ser “fim de linha”, já que se encontra distante da BR 277 e seu comércio local tem dificuldade de competir com o comércio de Medianeira, bem mais estruturado e diversificado, como relata o presidente da Associação Comercial de Serranópolis do Iguaçu:

Mas, existe a questão econômica também, que o nosso lugar aqui, Serranópolis do Iguaçu, principalmente, fica um beco sem saída, aqui só movimentam o comércio o cliente que existe aqui, não tem outro cliente que venha de fora para deixar dinheiro em nossa região.

[..] Toda a região Sul que vem subindo do Sul para o norte do país, ele vai passar praticamente por essa estrada aí. O posto de combustível, o restaurante, aí, atrás disso vem outros benefícios. Eu mesmo, que tenho mercado, para o cara dono de restaurante eu vou vender uma boa fatia a mais. Como a gente já sentiu na hora que fechou aí, o dono de restaurante comprava muita coisa, e hoje já diminuiu.

[...] O que a gente gostaria mesmo é que acontecesse [a reabertura da Estrada do Colono] porque aqui a gente está meio sem perspectiva. Hoje, qualquer um que vai fazer algum investimento pensa duas vezes, se compensa ou não. Então, se as pessoas que moram aqui ficam em dúvida se vão investir, então você imagina alguma empresa de fora, que venha fazer investimento em nosso município.

[...] Hoje, estacionou [o número de empresas no município]. O que a gente sente é que o nosso comércio aqui, ele é para suprir o nosso município. A gente viu que algumas iniciativas de abrir comércio novo que infelizmente não teve progresso, porque aqui está limitado, né? Não tem mais espaço para mais empresas a nível de comércio. O que precisa para o nosso município é indústria ou alguma empresa de um ramo diferente do que já existe aqui. [...] Aqui a população é limitada e, lógico, a gente perde uma fatia do mercado porque Medianeira tem um comércio bem mais forte, diversificado, é bem próximo. Hoje é fácil a locomoção até o município vizinho, são 13 ou 14 km, então, a gente sabe que por isso a gente perde muito³²⁵.

A economia dos municípios de Capanema e Serranópolis do Iguaçu, mais ainda esse último, é predominantemente amparada no setor

³²⁵ Entrevista realizada com Ademar Simioni, comerciante, na época Presidente da Associação Comercial de Serranópolis do Iguaçu, no dia 16 de junho de 2004, em Serranópolis do Iguaçu – PR.

agrícola, como pode ser constatado pelo Quadro 22. As atividades econômicas associadas ao meio urbano, como comércio, serviços e indústrias são limitadas em Capanema e insignificantes em Serranópolis do Iguaçu, que tem como dificuldade adicional a concorrência com Medianeira, um núcleo urbano de certa representatividade regional.

A reabertura da Estrada do Colono certamente permitira ganhos por parte de alguns setores e estabelecimentos econômicos desses municípios, mas é improvável que apenas o seu uso resultasse na impulsão de maior dinamismo para esses dois municípios e outros próximos ao parque. Para isso seria necessária a implantação de um empreendimento que se constituísse numa nova fonte de renda e empregos para os habitantes dos municípios lindeiros ao parque.

É para dar conta dessa demanda que a reivindicação pela reabertura dessa estrada não se limita a uma via de ligação entre dois municípios vizinhos, mas agora vem acompanhada de uma proposta de seu uso como uma alavanca para o desenvolvimento regional baseada no turismo. É isso que vamos discutir no próximo subcapítulo, juntamente com a apresentação de outra proposta de desenvolvimento regional, esta formulada pelo MMA e IBAMA, com o objetivo de oferecer uma compensação por conta da interdição da Estrada do Colono e promover uma integração entre as demandas das comunidades locais e os objetivos inerentes à existência da própria unidade de conservação.

4.3. Propostas para a Implementação do Desenvolvimento Regional no Entorno do Parque Nacional do Iguaçu Baseadas no Ecoturismo

Neste subcapítulo, pretendemos demonstrar como a proposta do movimento pró-reabertura da Estrada do Colono está diretamente vinculada ao aproveitamento desse trecho como um atrativo turístico com potencial de uso e geração de renda e empregos para os municípios localizados no entorno do PNI, tendo como referência o importante centro de atração turística representado por Foz do Iguaçu. Também vamos abordar os projetos formulados pelo MMA e IBAMA para promover o desenvolvimento regional

também baseada no ecoturismo e turismo rural, mas com a diferença de não se complementar com a reabertura da Estrada do Colono.

Muitos setores organizados (empresários, agricultores e políticos) dos diversos municípios limítrofes ao parque reivindicam uma maior integração entre as demandas da comunidade local e a preservação do PNI, o qual é, por vezes, apontado como a "face morta"³²⁶ destes municípios, demonstrando a percepção negativa ou, no mínimo, indiferente, com relação ao parque, por setores da população local.

As reivindicações relativas à maior integração da população local com o parque, ao menos enquanto potencialidade, é legítima e faz-se necessária, estando prevista, inclusive, na lei que instituiu o SNUC³²⁷.

Ainda no âmbito da legislação ambiental, o regulamento dos Parques Nacionais Brasileiros³²⁸ considera que os fins científicos, culturais, educativos e recreativos, assim como o "turismo ecológico", fazem parte mesmo dos objetivos centrais que motivam a criação dos parques nacionais. Nesse sentido, o Estado, na sua esfera federal de competências, responsável direto pela manutenção e administração do PNI, ainda não atendeu de forma satisfatória às diretrizes apontadas nos marcos legais concernentes a essa modalidade de unidade de conservação.

Os objetivos previstos na legislação apresentada acima são aplicados na porção extremo oeste do PNI, classificada no plano de manejo como Zona de Uso Intensivo, onde se encontra o conjunto de quedas d'água

³²⁶ Muller (1997, p. 1).

³²⁷ Art. 5º. O SNUC será regido por diretrizes que:

[...]

III - assegurem a participação efetiva das populações locais na criação, implantação e gestão das unidades de conservação;

[...]

Art. 11. O Parque Nacional 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. Fonte: Lei 9.985/2000.

³²⁸ Art. 1º - Este Regulamento estabelece as normas que definem e caracterizam os Parques Nacionais.

§ 1º - Para os efeitos deste Regulamento, consideram-se Parques Nacionais as áreas geográficas extensas e delimitadas dotadas de atributos naturais excepcionais, objeto de preservação permanente, submetidas à condição de inalienabilidade e indisponibilidade no seu todo.

§ 2º - Os Parques Nacionais destinam-se a fins científicos, culturais, educativos e recreativos e, criados e administrados pelo Governo Federal, constituem bens da União destinados ao uso comum do povo, cabendo às autoridades, motivadas pelas razões de sua criação, preservá-los e mantê-los intocáveis.

§ 3º - O objetivo principal dos Parques Nacionais reside na preservação dos ecossistemas naturais englobados contra quaisquer alterações que os desvirtuem. Fonte: Decreto 84.017/1979.

que formam as "Cataratas do Iguaçu", o componente de beleza cênica mais conhecido deste parque, procurado por milhares de turistas do país e do exterior. No entanto, ao longo da maior parte do parque, são tímidas as ações de aproximação com a população local, através da educação ambiental ou recreação, sendo lançadas algumas iniciativas nesse sentido apenas recentemente, as quais abordaremos mais adiante.

Considerando a orientação das reivindicações feitas através da imprensa por moradores dos municípios limítrofes ao parque, podemos afirmar que, para parcela considerável da população, o parque é identificado como área desconhecida, sem maior entendimento da importância de sua preservação. A essa conjuntura adversa, ou de indiferença, somam-se os conflitos advindos das limitações impostas a alguns usos dentro do parque, o que remete para o caso da reivindicação pela reabertura da Estrada do Colono.

Existe, porém, um diferencial entre o uso regular que esse trecho possibilitava para o trânsito entre os municípios do Oeste e Sudoeste desde a década de 1950 até 1986, e a recente proposta de reabertura da Estrada do Colono, formulada pelo movimento pró-reabertura. Levando-se em conta um suposto potencial turístico representado pelo PNI como um todo, alicerçado a partir de Foz do Iguaçu (área de tríplice fronteira), e com expectativas otimistas quanto à consolidação do MERCOSUL, a tentativa de reabertura da Estrada do Colono não se restringe a concebê-la como mais uma via disponível ao tráfego entre as duas mesorregiões. O objetivo é mais amplo e procura nesse trecho uma oportunidade de impulsionar a economia regional, investindo no turismo como setor que viabilizaria esses ganhos. Essa expectativa está evidente nos depoimentos fornecidos por alguns moradores da região:

Eu acho que o aspecto econômico da reabertura da estrada [do Colono], hoje, reside mais na utilização do PNI como fonte de turismo que vai ser com a reabertura da estrada. O fluxo de turismo, vamos supor, ou a reabertura da estrada, ele pode aumentar bastante na região³²⁹.

Nós temos um pólo em Foz do Iguaçu que recebe um milhão de turistas ao ano e essa possibilidade de uma parcela disso vir para a região. Se fazer todo o contorno do parque nacional

³²⁹ Entrevista realizada com Amauri Garcia Miranda, advogado. Na época, Presidente da sub-seção da OAB - Ordem dos Advogados do Brasil de Medianeira, no dia 14 de junho de 2004, em São Miguel do Iguaçu - PR.

ou via Argentina, praticamente inviabiliza [a vinda de turistas para Capanema], enquanto que a estrada [do Colono] pode ser um atrativo a mais, além de encurtar distância para esse turista vir aqui para a região Sudoeste³³⁰.

A questão política é fundamental, porque a população do Oeste, do Sudoeste, se você analisar, nossa população é pequena se comparada com os grandes centros – Rio de Janeiro e São Paulo, porque lá as pessoas vão e vendem a idéia de que aqui nós estamos derrubando matas seculares para reabrir a estrada. E até você conseguir convencer essas pessoas de que o caminho [do Colono] sempre existiu e que queremos é organizar esse caminho, enquanto um caminho ecológico, possibilitar que a nossa população, que a população dos grandes centros possam conhecer o que é uma floresta subtropical de mata atlântica, que possa visitar, vamos criar mirantes, áreas de escape para as pessoas encostar os veículos, caminhar [...] Poderia implementar um turismo conjunto do Sudoeste e do Oeste. Pensando grande, nós temos um pólo [de turismo] se Foz já é, precisamos entrar juntos, conseguir pelo menos uma fatia desse público de Foz, e inclusive aumentar o número [de turistas] para Foz. E para isso essa estrada é fundamental. Quando a gente fala, é preciso gerar empregos. Inclusive, já existe um estudo feito pela AIPOPEC³³¹.

É possível identificar claramente a origem da proposta que vislumbra o uso da Estrada do Colono como atrativo turístico, a que se refere o último entrevistado. Ela se encontra no documento “Integração Regional do Parque Nacional do Iguaçu”, elaborado por Arnaldo C. Muller³³², sob encomenda da AIPOPEC, e divulgado em abril de 1997, um mês antes da ação de reabertura da Estrada do Colono pelos manifestantes mobilizados em Capanema e Serranópolis do Iguaçu, conforme detalhado no capítulo anterior.

Como já foi enfatizado, a motivação para a elaboração dessa proposta se encontra no afluxo significativo de turistas para a cidade de Foz do Iguaçu que oferece como principais atrativos às Cataratas do Iguaçu e à U.H. de Itaipu, além de outros de menor apelo turístico.

³³⁰ Entrevista realizada com Carlos Carboni, na época, vice-prefeito do município de Capanema e ex-presidente da AIPOPEC, no dia 23 de junho de 2004, em Capanema – PR.

³³¹ Entrevista realizada com Francisco Salvadori, jornalista e morador de Santo Antonio do Sudoeste, no dia 31 de julho de 2003, em Francisco Beltrão – PR.

³³² Uma informação merecedora de ser compartilhada é que tivemos acesso à dissertação de Mestrado do autor citado, na qual foi feita uma proposição de manejo para o PNI. Nesse estudo, escrito 20 anos antes do trabalho de assessoria que prestou para a AIPOPEC, o autor tinha outra compreensão sobre a estrada que cortava o parque. Conforme suas palavras: “A BR 163 [refere-se à Estrada do Colono], com pavimento primário, deverá ser desviada por fora das fronteiras do Parque, sendo mantida apenas uma pequena estrada de acesso ao Posto Policial existente no Porto Moisés Lupion.” (MULLER, 1978, p. 29).

Foz do Iguaçu vem se consolidando como um dos principais destinos turísticos no Brasil. De acordo com o Estudo da Demanda Turística Internacional do Instituto Brasileiro de Turismo (EMBRATUR), ela representa a sexta cidade brasileira mais visitada por turistas estrangeiros, perdendo apenas para o Rio de Janeiro, São Paulo, Salvador, Fortaleza e Recife³³³.

Em decorrência dessa procura pelos turistas, Foz do Iguaçu possui um grande parque hoteleiro que, juntamente com outras atividades ligadas ao setor turístico (como agências de viagens, bares e restaurantes, entre outros), é responsável pela geração de muitos empregos na cidade.

Os últimos dados referentes à visitação ao PNI, levantados ao longo do ano de 2005, revelam um aumento no número de turistas interessados em conhecer os atrativos do parque. Segundo o chefe desta unidade de conservação, o PNI fechou 2005 com 1.084.239 visitantes, superando por apenas 34 turistas a marca histórica de 1987, de 1.084.205 turistas. Foi a terceira vez que a visitação ao parque superou a casa de um milhão de pessoas desde 1980, quando o IBAMA começou a controlar a bilheteria. Ainda, conforme informação atribuída ao chefe do PNI, houve um aumento de 11% de turistas estrangeiros em relação a 2004, perfazendo 59% do total da visitação. Foi contabilizado um aumento de 9,8% no número de brasileiros, somando os outros 41%. Dentre os brasileiros, os moradores de 14 municípios do entorno do parque são beneficiados com um desconto de 90% no valor da entrada, medida considerada de integração da unidade com a população local³³⁴.

É justamente a grande injeção de recursos provenientes da passagem desses turistas por Foz do Iguaçu que desperta o interesse de estimular a permanência de uma parte desses consumidores por mais tempo na região, levando-os a outros municípios próximos ao parque que possuam atrativos turísticos.

Em seguida, passamos a apresentar os principais trechos correspondentes à aludida proposta divulgada pela AIPOPEC.

³³³ ESTRANGEIROS representam 49% dos visitantes no Parque do Iguaçu. 26/05/2005. Disponível em: <www.ondarpc.com.br/noticias/parana/conteudo.phtml?id=464357>. Acesso em : 14 ago 2005.

³³⁴ PARQUE Nacional do Iguaçu/PR bate recorde de visitação. AmbienteBrasil, 02/01/2006. Disponível em ; <www.ambientebrasil.com.br/noticias/index.php3?action=ler&id+22473>. Acesso em: 15 jan. 2006.

A recuperação e o fortalecimento da economia regional tem que levar em conta a proximidade do Parque Nacional e toda a evocação ambientalista que este sugere. Atualmente a economia de todos os municípios lindeiros, com exceção de Foz do Iguaçu, está alicerçada em três pilares principais: a agricultura e a indústria e o comércio, com predominância na agricultura.

A proposta atual prevê para esses municípios, a agregação, o crescimento e fortalecimento da economia baseada no turismo, que hoje tem capital importância somente em Foz do Iguaçu. E isto não é difícil, uma vez que a região se constitui, em boa parte, o corredor de acesso a Foz. Basta a preparação da infra-estrutura turística e uma boa divulgação e progressivamente se verá o fluxo surgir. Naturalmente este processo será acelerado com a reabertura do Caminho do Colono. (MULLER, 1997, p. 44).

Como é perceptível, o projeto de desenvolvimento da economia regional a partir do turismo só seria viável plenamente a partir de uma abertura legal da via, que iria acelerar a implementação desse circuito turístico, no qual a própria estrada seria uma das principais atrações. O planejamento, a busca de financiamentos, o gerenciamento e o acompanhamento dos programas e projetos relacionados a essa proposta ficariam sob responsabilidade de uma organização supra-institucional, cuja composição sugerida no documento seria:

Esta associação, portanto, deverá ser formada por todos os institutos diretamente envolvidos como é o caso dos Municípios e do Parque, do Estado e da União, devendo prever-se a inclusão de representantes da iniciativa privada (associações comerciais, cooperativas agropecuárias e representantes do setor industrial, por exemplo), por sua grande capacidade de aglutinação e mobilização junto à classe política. (MULLER, 1997, p. 40)

Segundo a proposta, a barragem de Itaipu e as praias formadas ao longo do Lago de Itaipu já se firmaram como novas frentes turísticas, ainda que subaproveitadas. Mesmo assim, recebem milhares de pessoas todos os anos, mostrando que haveria potencialidade para uma nova frente de atração turística a ser constituída no entorno do PNI, “[...] ancorado na reabertura do Caminho do Colono”. (MULLER, 1997, p. 55).

O modelo invocado para estabelecer um paralelo com o que se espera do uso turístico da Estrada do Colono é o da Estrada da Graciosa,

como atesta a passagem seguinte: “Dotadas das características adequadas, o Caminho do Colono será equiparado em importância turística, ecológica e social, à Estrada da Graciosa da Serra do Mar, modelo maior a se seguir.” (MULLER, 1997, p. 79).

Considerando o paralelo feito entre as duas estradas, torna-se relevante trazer algumas informações. O Caminho da Graciosa surgiu de uma picada aberta pelos índios localizados no planalto paranaense para descer até o litoral. No entanto, esse caminho só vai tornar-se carroçável em 1854, ligando Curitiba a Antonina³³⁵, sofrendo melhorias e aberto definitivamente em 1872. Atualmente, esse caminho destaca-se como local de recreação e visita por parte dos curitibanos e turistas em geral. (MENDONÇA, 1995).

A economia paranaense dependeu por um longo tempo desta estrada, por onde passavam os caminhões carregados de madeira, mate e café em direção ao Porto de Paranaguá, até a década de 1960, quando se viabilizou o transporte pela BR-277 até a cidade portuária. No período recente, a Estrada da Graciosa possui uma função ligada ao lazer e à contemplação, por estar inserida num dos últimos remanescentes da Floresta Atlântica. Revestida em parte do seu percurso com pedras irregulares, possui faixa de rolamento estreita, sem acostamento e atravessa a Serra do Mar na sua porção definida como Área de Especial Interesse Turístico do Marumbí, e limita o Parque Estadual da Graciosa e o Parque Estadual Roberto Ribas Lange. Com o intuito de propiciar aos usuários paradas agradáveis de descanso ao longo da estrada, o DER implantou e mantém a conservação de sete recantos que se transformaram em importantes pólos turísticos do Estado do Paraná e uma opção de lazer para os habitantes da Grande Curitiba nos finais de semana³³⁶.

Quanto à proposta feita para o Caminho do Colono, havia a pretensão de que o projeto implantasse medidas previstas nos regulamentos do parque, logo, precisaria estar contemplado no plano de manejo da unidade de conservação.

³³⁵ Cidade localizada no litoral paranaense, mais precisamente às margens da Baía de Antonina, distante cerca de 40 km de Paranaguá.

³³⁶ Informações consultadas junto ao site oficial do Departamento Estadual de Estradas de Rodagem do Paraná. Malha Rodoviária – rodovias do Estado do Paraná. Disponível em: <www.pr.gov.br/derpr/malha_rod_graciosa.shtml>. Acesso em: 20 jan. 2006.

No final de 1998, um ano após a publicação do trabalho de Muller, e quando a Estrada do Colono já se encontrava aberta ao tráfego pelo movimento pró-reabertura, foi divulgado um outro documento contendo diversos esboços de projetos visando à integração regional do PNI. A iniciativa para a elaboração deste documento foi tomada pelos integrantes da Associação de Desenvolvimento Amigos do Parque (mencionada no capítulo anterior) e AIPOPEC, com consultoria de Arnaldo C. Muller e o envolvimento de representantes de diversos municípios lindeiros ao PNI.

O documento é formado por dezenas de esboços de projetos que não excedem a uma página, contendo informações gerais que poderiam futuramente resultar em projetos mais completos e detalhados, conforme o desenvolvimento da proposta. Entre esses, temos o subprograma “valorização dos caminhos históricos”, com a proposta, por exemplo, de revitalizar a antiga estrada (atualmente desativada em sua maior parte) Foz do Iguaçu-Guarapuava (na verdade, Foz do Iguaçu-Céu Azul), que delimita o PNI, ao norte. Mas a proposta mais interessante, considerando as entidades proponentes e a problemática apresentada aqui, refere-se ao projeto “Caminho do Colono”. Em razão do interesse desse esboço de projeto para a temática que estamos apresentando em nossa pesquisa, reproduzimo-lo na íntegra, como segue:

PROGRAMA – Parceria com o Parque Nacional

SUB-PROGRAMA – Valorização de caminhos históricos

PROJETO – Caminho do Colono

OBJETIVO – Revitalizar uma das antigas vias de colonização regional, usada pelos pioneiros cujas famílias hoje ocupam todo o Oeste e Sudoeste Paranaense. O Caminho do Colono terá função primordialmente turística e, sendo um marco referencial de grande sentimento popular, sua reconstrução e operação subordinadas às condições aceitáveis pelos modernos conceitos de Unidades de Conservação, constitui-se um valor cultural viabilizador de todos os demais projetos de integração do Parque com a região.

ENQUADRAMENTO NA AGENDA 21 – Capítulo 15

JUSTIFICATIVA PARA O DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL – Todas as estradas são vias de comunicação que possibilitam o acesso de pessoas a lugares. São rotas de desenvolvimento e, sem controles ambientais certamente são fontes de impactos. Durante muitos anos, até ser interditado, o Caminho do Colono possibilitou o trânsito de pessoas entre Capanema e Medianeira, pertencendo à rede viária estadual. Nestes anos de

funcionamento – sem qualquer controle pelo Parque – a estrada consolidou seus impactos, efeitos de borda, assoreamento de cursos de água e naturalmente, acomodação da vida silvestre aos ruídos e reflexos lumínicos, tal como ocorre na Rodovia das Cataratas ainda que em escala de impacto extraordinariamente menor.

A proposta atual, como uma via turística compatibilizada com os objetivos da UC, logo submetida a regimes especiais de trânsito, é permitir aos visitantes o conhecimento do ambiente florestal típico do Parque tal como o conheceram os pioneiros.

Sua implantação incluirá as providências de resolução dos fatores que atualmente geram situação de fragmentação ambiental, reduzindo ao máximo os impactos sobre os elementos naturais desta região do Parque.

METAS PRINCIPAIS – Complementar a construção do Caminho do Colono, reduzindo os impactos ora reconhecidos.

Estabelecer mecanismos permanentes de controle e manutenção da pista, obras de arte e sistemas vinculados (drenagem, etc.).

Implantação das instalações e equipamentos de educação ambiental.

Operacionalizar a via.

LOCALIZAÇÃO E PARCERIAS – Entre Serranópolis e Capanema. (ADAP & AIPOPEC, 1998, p. 102).

O capítulo 15 da Agenda 21, na qual esse projeto se enquadraria, trata da “Conservação da Diversidade Biológica”. Como o projeto apenas aponta o capítulo, sem abordar especificamente o teor que lhe forneceria amparo, procuramos deduzir quais passagens encontrariam relação com a proposta. Nesse sentido, há duas passagens, a primeira, quando trata da base para a ação a ser tomada para a conservação da diversidade biológica:

É preciso que se adotem ações nacionais eficazes e que se estabeleça a cooperação internacional para a proteção *in situ* dos ecossistemas, para a conservação *ex situ* dos recursos biológicos e genéticos e para a melhoria das funções dos ecossistemas. A participação e apoio das comunidades locais são elementos essenciais para o sucesso de tal abordagem. (CNUMAD, 2001, p. 115).

A outra passagem que permite alguma correlação refere-se às atividades relacionadas ao manejo, entre as quais consta: “Promover o desenvolvimento ambientalmente saudável e sustentável das regiões adjacentes às áreas protegidas, com vistas a aumentar a proteção dessas áreas;” (Ibid., p. 117). Apesar de ser possível estabelecer uma argumentação que procuraria respaldar o projeto “Caminho do Colono” a partir dessas

passagens encontradas na Agenda 21, é preciso também admitir que elas são muito genéricas e dão margens para interpretações diversificadas. De qualquer forma, o enquadramento da proposta na Agenda 21 não deixa de ser uma tentativa de conferir maior legitimidade ao projeto, sob influência da Conferência das Nações Unidas sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento (CNUMAD), também conhecida como Rio-92, que o país havia sediado poucos anos antes.

O item “justificativa para o desenvolvimento sustentável” manifesta o objetivo de aproximar o projeto a um conceito de centralidade importância na Agenda 21, conceito este utilizado para justificar múltiplas finalidades, inclusive aquelas que se opõem à reabertura da estrada³³⁷.

Como desdobramento desse esboço de projeto, a AIPOPEC investiu na elaboração de uma proposta detalhada voltada exclusivamente para a implantação da Estrada do Colono enquanto atrativo turístico, definindo os objetivos e critérios que regulariam o seu uso. Quanto a essa proposta, fizemos uma seleção dos pontos tratados que consideramos relevantes, permitindo um entendimento mais completo, e a apresentamos de maneira condensada nos próximos parágrafos.

No início do documento que contém a proposta, está expresso que, independentemente das funções sociais e econômicas da Estrada do Colono, esta deve, primordialmente, colaborar na consecução dos objetivos fundamentais do Parque Nacional do Iguaçu, quais sejam, a sua preservação, a divulgação da educação ambiental, a geração de oportunidades para a recreação pública e o apoio à Ciência. (AIPOPEC, 1998?a, p. 5).

Ao se tornar um elo de integração da população com o parque, a Estrada do Colono cumpriria efetivamente com o objetivo de preservação do parque, logo, atenderia aos interesses do parque. Não obstante, ela cumpriria, como qualquer estrada, funções sociais relevantes à região do entorno daquela unidade de conservação, das quais se destacam: a redução da distância, o que teria reflexo na economia regional, em que muitos fatores induzem ao dinamismo próprio do mercado; a estrada facilitaria os fluxos turísticos do Sul, atraídos pelas Cataratas. Isso é de alto interesse das populações do Oeste e

³³⁷ O conceito de Desenvolvimento Sustentável e a Agenda 21 foram abordados no Capítulo Dois dessa tese.

do Sudoeste; o restabelecimento da estrada promoveria um fluxo turístico peculiar, gerando novas alternativas de trabalho nos centros ligados pela estrada. (Ibid., p. 6).

Como as condições locais de umidade são extremas, o tráfego dependeria ou de algum tipo de pavimento ou da reabertura de uma clareira razoavelmente larga, como ocorria originalmente. Não sendo esta desejável, optou-se pela proposta de pavimentação do trecho, utilizando-se de materiais próprios da região, logo, inodoros, não residuais e de relativamente fácil obtenção, a saber, pedras de basalto irregular assentadas manualmente sobre uma base adequada. (Ibid, p. 8).

Quanto aos critérios específicos que regulariam o uso da estrada, a proposta indicava uma velocidade máxima de 60 km/h, pista simples e prevendo um volume médio de tráfego diário entre 300 e 700 veículos. No trecho dentro do Parque Nacional as especificações da estrada são diferentes das classes usuais, devendo ser enquadrada em um tipo especial, como “Rodovia Pioneira”. Nesta classe, estão as vias de integração e colonização. (Ibid., p. 8). As cargas máximas permitidas seriam de até 10 toneladas/peso bruto, por veículo, verificadas na documentação fiscal correspondente, já que sem esta não poderia haver a movimentação de cargas. Levando em conta a fragilidade ambiental da área por onde os veículos trafegariam, não seria permitido o trânsito de cargas vivas (gado, suínos, aves, etc.) nem o de cargas tóxicas e combustíveis, prevenindo contra a eventualidade de acidentes ou situações que levariam à perda parcial ou total das cargas na unidade de conservação. (Ibid., p. 18).

Ao longo da Estrada do Colono seriam implantados 16 totens telefônicos, conectados às guaritas. Estes aparelhos, um tipo de interfone, ficariam à disposição dos usuários em caixas protegidas, disponíveis para situações de emergência. (Ibid. , p. 10).

No meio do percurso formado pela Estrada do Colono estava planejado um local de parada, no lugar chamado Quilômetro Oito e Meio, em local junto ao córrego de mesmo nome. Haveria uma trilha que entraria pela floresta por cerca de 100 m. em círculo, parcialmente ladeando o curso d`água, com piso e degraus de pedra lavrada, assentada sobre base compactada. A trilha seria auto-guiada (com totens portando explicações dos locais de

fenômenos naturais) e estreita, suficiente para a passagem de no máximo duas pessoas lado a lado, seria unidirecional e acabaria no mesmo local de seu início, junto à estrada, que ali teria um alargamento da faixa de acostamento para o estacionamento de até dez carros. Nesta parada também haveria um totem telefônico de emergência, uma pequena área coberta com instalações para o orientador educacional, água potável e sanitários, além da guarita de segurança. A ênfase da educação ambiental neste local seria sobre a função da floresta na qualidade e perenidade das águas, mostrando um fato raro para muitos: um córrego de águas limpas. (Ibid, p. 14).

Seriam construídas duas torres-mirantes, estruturas elevadas que permitiriam aos visitantes acessar o cume das árvores, com cerca de até 25 m. O Regulamento dos Parques permite a instalação de quiosques para a comercialização de produtos relacionados ao parque nacional e ao programa de interpretação ali exposto. Os quiosques deveriam ser instalados junto às entradas, em Serranópolis do Iguaçu e Capanema, e na Parada Quilômetro Oito e Meio, localizada na metade do caminho formado pelo trecho da Estrada do Colono interna ao parque. (Ibid., p. 14).

Em ambas as extremidades da Estrada do Colono, seriam implantados grandes painéis anunciando o parque e o acesso à estrada. Estes painéis – os portais – teriam como função predispor o visitante ou usuário a ter comportamentos adequados à área especial onde estaria entrando. Estaria previsto a criação de duas Áreas de Proteção Ambiental nas extremidades da Estrada do Colono, fora dos limites do parque, destinadas a regulamentar as atividades – especialmente comerciais – que se implantariam naqueles locais, atraídas pela concentração de pessoas. As APAs deveriam receber tratamento paisagístico adequado e reflorestamento às margens da PR 495 no acesso da Estrada do Colono. Dentro das APAs estariam os Centros de Visitantes, estacionamentos, alguns pequenos empreendimentos comerciais, as guaritas de controle, base dos guarda-parques e apoio às emergências. (Ibid., p. 12).

Ainda, de acordo com os proponentes, as diretrizes expostas no projeto não deveriam ter caráter permanente. Sua manutenção, ampliação e redução deveria considerar, por exemplo, recomendações de especialistas idôneos de forma a identificar situações sazonais da vida silvestre frente às influências do trânsito, as recomendações para criação de novos programas e

equipamentos recreativos, turísticos e os programas de educação ambiental. Seria pertinente ainda proceder ajustes periódicos dos volumes das cargas e pessoas em circulação em vista da capacidade da pista de rolamento e das normas protetoras que o parque e a região vierem a necessitar. (Ibid., p. 17).

É necessário fazermos alguns apontamentos gerais relativos a esse projeto. A execução dessa proposta em sua forma plena possivelmente demandaria uma alta quantia em investimentos³³⁸, que poderiam ser viabilizados, segundo os proponentes, pela implantação de uma Agenda 21 Regional, com apoio da UNESCO e gerando, "[...] em organismos internacionais, fontes de financiamento e interesses em investimentos de elevada monta". (Ibid., p. 20). Nesse sentido, o apoio da UNESCO, assim como o dos governos estadual e federal tornam-se estratégicos para uma possível arrecadação junto a organismos internacionais.

Acontece que os desdobramentos ligados à tentativa de reabertura da Estrada do Colono, transcorridos após a publicação do referido projeto, resultaram numa distensão entre o movimento pró-reabertura e a UNESCO. Também não houve respaldo formal ao movimento por parte do governo federal (apesar do apoio exteriorizado por integrantes do governo), em que órgãos do Estado, no caso o MMA e o IBAMA, marcaram posição contrária à reabertura, como já tratamos no capítulo anterior.

Essa conjuntura adversa, somada à condição de ilegalidade em que a estrada permaneceu reaberta nos últimos anos, obviamente não possibilitou a captação de recursos destinados à implantação do projeto, sendo necessário reverter a situação (através da legalização da reabertura, o apoio da UNESCO e do governo federal) para que o projeto se mostre exequível, ao menos na forma como foi concebido.

Outra questão a ser levantada quanto à viabilidade desse projeto refere-se à implantação de um local de parada no meio do caminho, no trecho chamado "Quilômetro Oito e Meio", onde seriam feitas modificações como as apresentadas anteriormente - com faixa de acostamento para automóveis, trilha, sanitários, quiosques. Se a reivindicação para reabrir uma via que existiu durante décadas já encontra elevada resistência por parte de entidades

³³⁸ O levantamento da estimativa financeira dos custos não foi executado pelos elaboradores do projeto.

ambientalistas nacionais e internacionais, e mesmo de determinados órgãos do Estado, a proposta de fazer alterações no interior do parque permite supor que a repercussão negativa seria proporcionalmente maior do que a encontrada quando houve a primeira reabertura, em 1997.

Como até o presente momento não foi resolvido, sob o aspecto legal, a situação da Estrada do Colono e a última decisão tomada pela Justiça, sob forma de liminar, determinou o seu fechamento, obviamente não foram implementadas as propostas, mencionadas anteriormente, previstas no documento elaborado para a AIPOPEC. Até porque, mesmo sendo aprovada a reabertura da Estrada do Colono, o seu uso e qualquer alteração que visasse transformá-la em atrativo turístico deveriam estar contemplados no plano de manejo da unidade de conservação.

Se, no plano formal, essas etapas e ingerências, da Justiça e do IBAMA, mostram-se obrigatórias, na realidade, os integrantes do movimento pró-reabertura decidiram tentar implantar a proposta, mesmo que de maneira parcial, sob as condições em que se encontrava a própria situação de reabertura da estrada entre 1998 e 2001, ou seja, sem o respaldo da Justiça e dos órgãos responsáveis pelo parque. Sob esse contexto, em que o uso e a administração da estrada ocorriam à margem dos marcos legais, a AIPOPEC divulgava a Estrada do Colono como mais um elemento turístico presente no Oeste/Sudoeste do Paraná, através do site que mantinha na internet e do material distribuído, em forma de folder, aos motoristas usuários da Estrada do Colono. Esse folder contém informações básicas sobre o PNI, sobre as normas de tráfego pela via e discriminava entidades sociais e políticas que apoiavam o movimento. No item recursos turísticos, temos o seguinte trecho:

As Cataratas do Iguaçu, situadas nos dois Parques Nacionais do Iguaçu, brasileiro e argentino, são um dos principais atrativos turísticos da América do Sul. Até recentemente, todas as oportunidades turísticas do PNI resumiam-se nas Cataratas. As Cataratas ocupam menos de 2% da área do Parque e no entanto recebiam 100% dos turistas. Até recentemente não havia como os turistas conhecerem outras riquezas naturais do Parque, como as encerradas em suas matas. O Caminho do Colono oferece, a partir de agora, esta oportunidade³³⁹.

³³⁹ AIPOPEC. No Caminho do Colono. **Folder**. [s.d.].

Apesar da divulgação, na forma de material publicitário, da Estrada do Colono como atração turística e da iniciativa de proprietários de pequenos comércios que se instalaram em Porto Lupion (em Capanema), onde se encontrava a balsa usada para atravessar o Rio Iguaçu, nada indica a efetivação da estrada como mais um recurso turístico de importância regional.

Não percebemos uma evidência definitiva de que apenas o fato de atravessar uma área de floresta preservada confira um motivo de atração turística para a estrada. No entanto, quando a proposta associa o interesse em passar pela estrada, tendo como destino Foz do Iguaçu, para os turistas que se deslocam de automóvel próprio ou ônibus, vindos do Sul do país, a potencialidade de se tornar uma rota de fluxo turístico de fato existe.

Contudo, o aproveitamento desse suposto potencial, enquanto atração turística ou como facilitadora dos fluxos turísticos vindos do Sul, atraídos pelas Cataratas, só seria possível através da institucionalização das condições de uso pretendidas pela AIPOPEC. A manutenção da estrada reaberta, sem respaldo em instrumentos legais, pode servir como mecanismo de pressão política sobre a contenda, mas não se sustenta indefinidamente. Sobre essa questão, as avaliações feitas por dois entrevistados resumem de maneira apropriada a necessidade de reconhecimento legal da estrada, para que o seu uso se mostre viável:

Toda a região Sul que vem subindo do Sul para o Norte do país, ele vai passar praticamente por essa estrada aí. O posto de combustível, o restaurante, aí, atrás disso vem outros benefícios. Eu mesmo, que tenho mercado, para o cara dono de restaurante eu vou vender uma boa fatia a mais, como a gente já sentiu na hora que fechou aí, o dono de restaurante comprava muita coisa, e hoje já diminuiu [...] Essa é a primeira questão que reflete né. Agora, a questão da estrada aberta mesmo, na forma que foi aberta, não numa forma legal. **Nessa forma que foi feita a invasão e tal, ela também não traz muitas perspectivas porque para investimentos, ninguém vai fazer um investimento com a forma que estava aberta. Então, quer dizer, para a questão financeira do município, ainda teria que ser aberta de uma forma legal, aí sim traria investimento aqui para a região, desde a construção, seja lá um patrimônio, um prédio, qualquer investimento se fará no nosso município, desde que seja uma abertura legal**³⁴⁰. (grifo nosso)

³⁴⁰ Entrevista realizada com Ademar Simioni, comerciante. Na época, Presidente da Associação Comercial de Serranópolis do Iguaçu, no dia 16 de junho de 2004, em Serranópolis do Iguaçu – PR.

Outro entrevistado segue a mesma linha de argumentação:

Até essas invasões que tem ali na estrada [do Colono], não é tanto para reabrir o Parque, porque é evidente que são coisas de momento e ninguém vai manter a estrada aberta, sendo contrária à lei. É mais uma pressão política para que haja o julgamento do processo. De chamar a atenção para a Estrada do Colono, do que propriamente uma reabertura para manter definitivamente aberta pela força, isso não existe. [...] [a reabertura] por seis meses, um ano é suportável, mas a partir disso, se torna muito difícil. A manutenção da estrada daqui a pouco começa a dar problema e indenização de qualquer acidente que tenha dentro do Parque, essa associação [AIPOPEC e Associação Amigos do Parque] é responsável. Então se for temporário, tudo bem, agora se for de longo prazo

...³⁴¹

As argumentações feitas pelas pessoas entrevistadas tratam de uma questão central na discussão envolvendo a Estrada do Colono, que é a necessidade do seu reconhecimento e aprovação pelo Poder Judiciário, abrindo a possibilidade de negociação junto ao MMA e IBAMA sobre as condições de seu uso.

Como bem percebe o primeiro entrevistado, qualquer tipo de investimento feito por proprietários privados no município, motivado por possíveis ganhos advindos do restabelecimento do tráfego e/ou a implementação de um projeto turístico no local, passa pela garantia de legalidade da via. Isso parece mais evidente ainda após o fechamento da estrada, realizado pela Polícia Federal em 2001, que trouxe prejuízos diretos para pequenos comerciantes instalados em Porto Lupion (Capanema), que haviam investido na recuperação de estabelecimentos destinados à prestação de serviços aos usuários da estrada. Mesmo tratando-se de uma situação restrita a poucos comerciantes que dependiam de maneira direta da manutenção do tráfego para manter seus estabelecimentos abertos, o prejuízo ocasionado pela interdição de 2001 certamente desestimulará novos investimentos com o fim de atender os usuários do trecho, caso a estrada seja reaberta novamente de maneira paralela às decisões judiciais contrárias.

³⁴¹ Entrevista realizada com Amauri Garcia Miranda, advogado. Na época, Presidente da sub-seção da OAB - Ordem dos Advogados do Brasil de Medianeira, no dia 14 de junho de 2004, em São Miguel do Iguçu – PR.

Outro aspecto bem lembrado, quanto aos riscos de manutenção do uso da estrada sem respaldo legal, refere-se aos possíveis acidentes que poderiam acontecer durante o trajeto (com conseqüências graves para os usuários ou para o parque), ou no momento de travessia da balsa, a qual também não possuía autorização de funcionamento.

Provavelmente por compartilhar dos mesmos entendimentos que foram expostos, a AIPOPEC sempre empregou seus esforços no sentido de reverter a decisão judicial, sob forma de liminar, que exigia o fechamento da estrada, assim como pretendia ver contemplada a estrada no plano de manejo, ou ainda, com o apoio de parlamentares, regularizar seu uso por meio de alteração no zoneamento do PNI, feita a partir de mudanças propostas no Congresso Nacional.

Até o momento, nenhuma dessas estratégias surtiu resultado efetivo ou duradouro, restando ao movimento pró-reabertura canalizar e direcionar o descontentamento dos moradores locais para operações de ocupação do parque que projetem a sua reivindicação em direção à exposição pela mídia.

Também merece ser abordada a proposta de transformar a Estrada do Colono em uma estrada-parque. Antes de mais nada é preciso esclarecer que “estrada-parque” não é uma categoria de manejo prevista no SNUC, logo, carece de regulamentação federal. Sabendo disso, os elaboradores do projeto formulado para a transformação do trecho em atração turística colocam a sua proposta de uma outra maneira.

Freqüentemente se ouve falar da Estrada do Colono como uma Estrada-Parque. Mas não se trata deste gênero de Unidade de Conservação, ainda inexistente no Brasil, mas sim, de uma estrada no Parque. Uma Estrada-Parque seria uma estrada cujas margens, seu traçado e a região onde passa, tivesse sido especialmente tratada para obter um efeito paisagístico e ambiental notável. No caso [da Estrada do Colono], se trata de uma **estrada em Parque**. (AIPOPEC, 1998?a, p. 5) (grifo nosso).

Apesar da observação feita pelos autores do projeto, tentando desvincular a proposta elaborada por eles daquelas de criação de uma estrada-parque, sendo o seu interesse uma estrada em parque, não fica estabelecida

uma diferenciação clara. Além disso, como veremos a seguir, o projeto para o “Caminho do Colono” tem muitas similaridades com outros projetos de implementação de estradas-parques feitas no país. Ademais, a proposta de transformar a Estrada do Colono em estrada-parque foi levantada em diversas ocasiões, constituindo-se em uma alternativa sugerida por pessoas³⁴² que apoiavam o movimento pró-reabertura.

Buscando um entendimento desta proposta, pesquisamos sobre a definição e as experiências relativas às estradas-parque existentes no Brasil, o que nos levou a um estudo publicado pela Fundação SOS Mata Atlântica, base de apoio para algumas informações apresentadas a seguir. De acordo com esse estudo:

Estrada Parque é um Museu Permanente de Percurso que atravessa Unidades de Conservação ou áreas de relevante interesse ambiental e paisagístico, implantado com o objetivo de aliar a preservação ambiental ao desenvolvimento sustentável da região, através do fomento ao ecoturismo e às atividades de educação ambiental, de lazer e culturais.

Trata-se de uma classificação especial para rodovias e estradas que estão localizadas em áreas de exuberância cênica e de relevante interesse patrimonial, quer seja natural, ambiental, arqueológico, cultural ou paisagístico, que podem ser tombadas ou especialmente protegidas.

Essas rodovias normalmente foram implantadas antes da edição das normas legais de preservação ou tombamento e podem atravessar, contornar, ou levar seus usuários às Unidades de Conservação. (SOS MATA ATLÂNTICA, 2004, p. 52).

Apesar de o trabalho divulgado pela SOS Mata Atlântica ser posterior ao projeto do “Caminho do Colono”, fica evidente a aproximação dos objetivos, argumentos e justificativas presentes neste último, com a concepção de estrada parque feita pela entidade ambientalista, o que reforça a impressão de que a implementação de uma estrada em parque (feita pela AIPOPEC) é apenas um eufemismo para a implantação de uma estrada-parque dentro do PNI.

³⁴² Como Rafael Greca, ministro de Esporte, Turismo e Juventude, no governo de Fernando Henrique Cardoso. E também o deputado federal Assis Couto (PT-PR), para quem: “A Solução seria a criação de uma estrada-parque, com tráfego controlado e que obedeça todas as normas ambientais e de segurança.” In : LUZ, Antonio da. Estrada-parque pode ser a saída. **Gazeta do Paraná**. Cascavel (PR), 28 de nov. De 2003.

Se na concepção geral de estrada-parque é possível identificar uma proximidade entre as propostas apresentadas pelas duas entidades, existe, entretanto, uma diferenciação decisiva entre ambas que as tornam inconciliáveis. Para os integrantes da SOS Mata Atlântica, uma estrada-parque só deve ser criada em unidades de conservação integrantes do grupo de uso sustentável, como Área de Proteção Ambiental (APA) e Área de Relevante Interesse Ecológico (ARIE). O posicionamento encontrado no documento é bastante claro, como é possível constatar abaixo:

A existência de Estrada Parque em Unidades de Conservação de proteção integral é indesejável pois pode fomentar grande pressão sobre os remanescentes e a biodiversidade que se pretende proteger. Neste caso específico, é importante ampliar as discussões sobre os impactos negativos que podem ocorrer na região e buscar novas formas de gestão que sejam compatíveis com a proteção da biodiversidade.

O estabelecimento de Estradas Parque deve acontecer sempre precedido de completo estudo e ampla discussão com os atores sociais relevantes sobre a pertinência de sua implantação, tendo em vista os objetivos essenciais de conservação. Não é desejável a criação desse tipo de espaço aberto à visitação em áreas que devem destinar-se preferencialmente à recuperação ou à conservação ambiental. (SOS MATA ATLÂNTICA, 2004, p. 43).

Em razão do exposto, parece pouco provável que o projeto da AIPOPEC, na forma como está concebido, possa conseguir o apoio de organizações ambientalistas que promovam a instalação de estradas-parque. Ainda sobre esse assunto, gostaríamos de apresentar duas experiências realizadas no Estado de São Paulo. Se, no plano federal, não existe regulamentação quanto às estradas-parque, buscou-se enquadrá-las através de legislação municipal.

Foi o caso da Estrada Parque APA Rio Tietê, criada por lei municipal em 1996, como resultado do trabalho conjunto entre a Fundação SOS Mata Atlântica e o Conselho Municipal de Defesa do Meio Ambiente (COMDEMA), de Itu (SP). Está localizada em um dos últimos remanescentes de Mata Atlântica do interior de São Paulo, nas APA Itu-Rio Tietê e Cabreúva-Jundiaí, estendendo-se por 48,9 km na rodovia SP-312, beirando o Rio Tietê. (SOS MATA ATLÂNTICA, 2004, p. 41).

Nesse mesmo estudo, foram relatadas outras experiências de implantação de estradas-parque, entre as quais constava a estrada SP-139, responsável por ligar São Miguel Arcanjo a Sete Barras, na região Sul do Estado de São Paulo, e que atravessa o Parque Estadual Carlos Botelho numa extensão de 33 quilômetros. Em 2004, a Secretaria de Transportes do Estado de São Paulo emitiu resolução instituindo grupo de trabalho para propor diretrizes e normas para a implantação da Estrada Parque Carlos Botelho. (SOS MATA ATLÂNTICA, 2004, p. 41). Esse caso é interessante, porque refere-se a um Parque Estadual, categoria de unidade de conservação própria do grupo de proteção integral, o que leva os participantes da SOS Mata Atlântica (2004, p. 43) a caracterizá-la como um caso “bastante preocupante”.

Se, por um lado, não devem ser desconsideradas as especificidades que conferem singularidade para cada caso, conforme a dependência direta da estrada por parte de comunidades isoladas, a parte do parque afetada pela via e sua situação diante do plano de manejo. Por outro lado, com a institucionalização, pelo governo paulista, de uma estrada-parque no interior de uma área de proteção integral, temos configurado um precedente que pode eventualmente ser alegado para justificar a mesma qualificação legal em outras unidades. Se essa justificativa seria acatada, sob o ponto de vista jurídico, não é possível afirmar peremptoriamente, até por conta das especificidades para cada caso, mencionadas acima. No entanto, medidas como a da Estrada Parque Carlos Botelho (independente de tratar de uma unidade estadual) sinaliza para a possibilidade de elaboração de propostas semelhantes em outros parques pelo país.

Quanto aos últimos desdobramentos relacionados ao assunto, dentro do programa de compensação à comunidade pelo fechamento da estrada, o IBAMA/PNI deu início a projetos voltados para uma maior integração entre a unidade de conservação e a comunidade de entorno. Entre esses projetos, destaca-se o programa de educação ambiental desenvolvido pela Escola de Educação Ambiental do PNI/Escola Parque (inaugurada em Foz do Iguaçu no ano de 2000), que manifesta o objetivo de utilizar a educação ambiental “[...] como um instrumento para informar, sensibilizar e fortalecer a

relação e o envolvimento da população do entorno nas ações de conservação do parque³⁴³.

Desde 2003, no período de março a novembro de cada ano, é realizado o “Curso/Laboratório de Educação Ambiental no Processo Educativo”, destinado a 200 professores da rede pública estadual e municipal dos 14 municípios do entorno do PNI, perfazendo uma carga horária anual de 120 horas/aula.

Ainda por iniciativa do IBAMA/PNI têm sido promovidos eventos como a II Mostra e II Seminário de Educação Ambiental, realizadas no ano de 2004, em Foz do Iguaçu, em parceria com as secretarias de educação de 11 municípios próximos ao parque³⁴⁴. Procurando ampliar o acesso de professores ao programa, em 2005 foi inaugurada, em Matelândia, a primeira extensão da Escola Parque do PNI que funciona como base avançada da Escola Parque com sede em Foz do Iguaçu, estando prevista a instalação de outra base avançada da escola em Capanema, no Sudoeste do Estado³⁴⁵. O IBAMA/PNI pretendia instalar uma base avançada da escola também em Serranópolis do Iguaçu, mas a administração municipal anterior à atual não aceitou a oferta, em razão do impasse envolvendo a Estrada do Colono, posicionamento que foi criticado e está sendo revisto pelo prefeito eleito em 2004, conforme já exposto no Capítulo Três.

Entre as propostas divulgadas pela direção do PNI para uma maior integração com a comunidade do entorno, aquela que vem gerando maior expectativa e recebendo mais investimento e atenção refere-se ao programa pelo qual o IBAMA/PNI pretende organizar um consórcio intermunicipal para estimular a atividade turística nos municípios localizados próximos ao parque.

O programa, cujo processo de elaboração teve início em 2004, seria financiado pelo IBAMA e governo do Estado, contando com a abertura de

³⁴³ Informações consultadas junto ao site oficial do PNI. Disponível em: <www.ibama.gov.br/parna_iguacu/index.php?id_menu=49> Acesso em: 5 mar. 2006.

³⁴⁴ PNI. Assessoria de Comunicação. **Ação Verde**. Boletim informativo do Parque Nacional do Iguaçu. Foz do Iguaçu, fev. 2004, nº 1. O próprio boletim mencionado, que divulga as principais notícias relacionadas ao parque, pode ser concebido como mais uma medida recente de aproximação com a população do entorno.

³⁴⁵ IBAMA inaugura Escola-Parque em Matelândia. **Jornal Hoje**. Cascavel (PR), 12 mar. 2005.

trilhas para turismo ecológico no interior do parque e roteiros alternativos ao seu redor, conforme usos previstos no plano de manejo da unidade.

Constata-se o esforço para oferecer respostas a uma das principais reivindicações dos diversos municípios lindeiros ao parque, que é ter acesso a ele, enquanto área de lazer para a população local e como atração turística, gerando receita para o município. Atualmente, os turistas que visitam a reserva permanecem, em quase sua totalidade, em Foz do Iguaçu. A razão para isso é evidente, pois aí se encontram as Cataratas do Iguaçu, cuja beleza paisagística é divulgada internacionalmente, sendo consideradas uma das principais atrações turísticas do Brasil. A intenção do programa é atrair ao menos uma pequena parcela desses turistas para empreender também um passeio pelo entorno da unidade. Conforme informações divulgadas pelo PNI:

O Ibama e a Ecoparaná, entidade do governo do Paraná, anunciaram o início do programa de desenvolvimento do turismo sustentável nos municípios do entorno do Parque Nacional do Iguaçu. A iniciativa é parte da elaboração de um roteiro integrado de atrações turísticas, feito através de estudos das potencialidades da região. A verba para iniciar o programa, estimada em R\$ 400 mil, servirá para criar uma equipe multidisciplinar e uma estrutura capaz de dar suporte técnico aos municípios³⁴⁶.

Ainda no ano de 2004 foram realizadas oficinas de trabalho em alguns municípios, contando com a participação de representantes indicados pelas prefeituras que contribuíram para levantar e mapear os pontos de potencialidade turística em seus respectivos municípios. No relatório da primeira oficina de trabalho, realizada em março de 2004, na cidade de Capanema, foi questionado aos participantes quais fatores dificultariam o desenvolvimento do turismo na região. Entre as diversas respostas, constava a falta de infra-estrutura no local do turismo; a falta de um plano regional; falta de incentivo por parte do poder público e impasse na Estrada do Colono. Sobre as alternativas viáveis para contornar as dificuldades levantadas, foram mencionadas: mostrar ao poder público a viabilidade de um projeto turístico; realizar parcerias entre o poder público e a iniciativa privada e, no tocante ao

³⁴⁶ PNI. Assessoria de Comunicação. **Ação Verde**. Boletim informativo do Parque Nacional do Iguaçu. Foz do Iguaçu, fev. 2004, nº 1.

impasse da Estrada do Colono, haver uma decisão judicial sobre o assunto. (ECOPARANÁ, 2004).

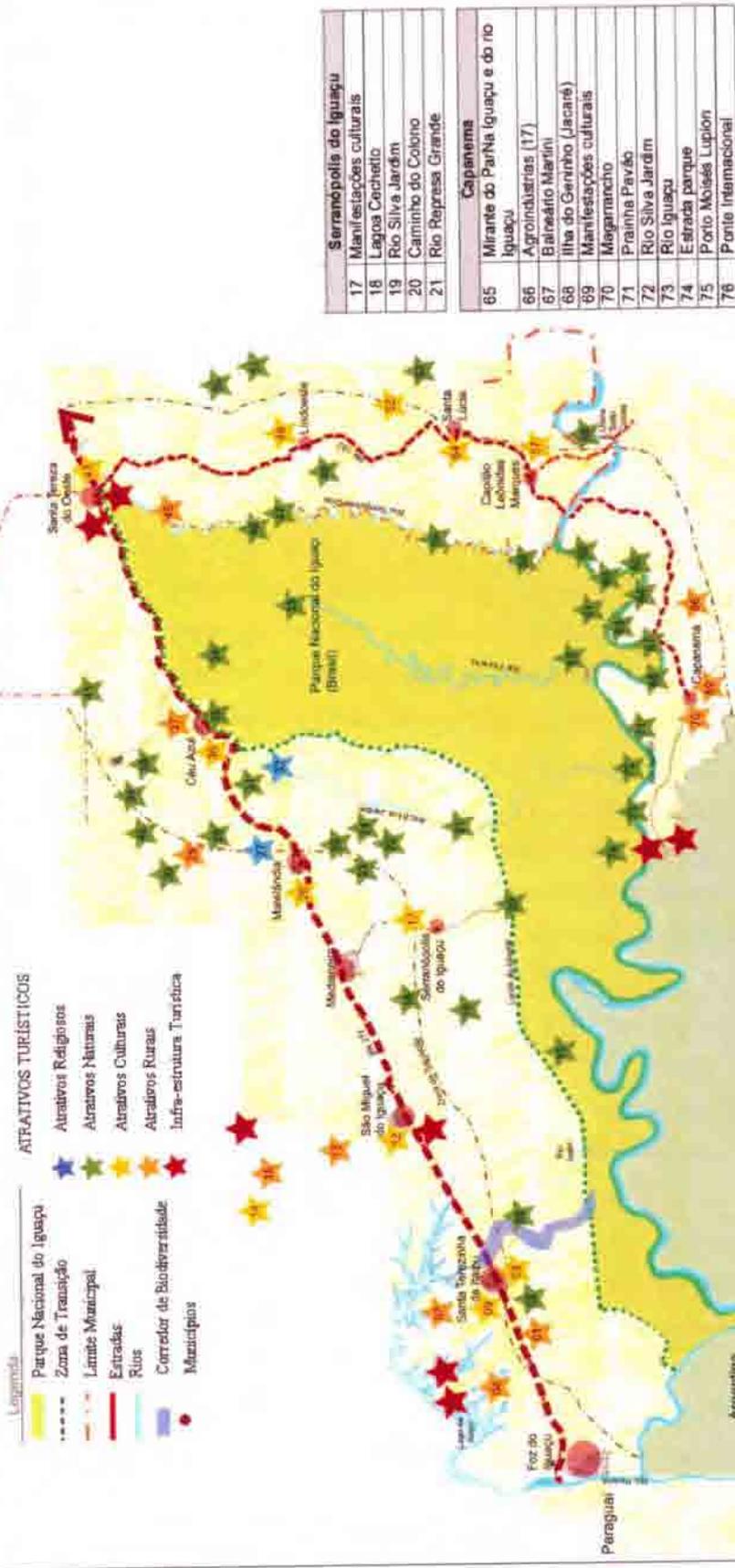
O site do PNI apresenta algumas informações gerais sobre esse programa, despertando-nos a atenção a seguinte observação:

Vale ressaltar, que em reuniões com as lideranças municipais ficou decidido que a questão da antiga “Estrada do Colono” não iria interferir no andamento dos trabalhos, com isso nota-se a abertura da população para trabalhar em conjunto com a equipe do Parque, o que será estreitado com a continuidade dos trabalhos³⁴⁷.

A garantia de reabertura da Estrada do Colono não foi colocada como condição pelas administrações municipais para aderir ao programa, em contrapartida, os elaboradores do programa tiveram que contemplar a possibilidade da manutenção da estrada, já que o encaminhamento do trabalho foi feito a partir das indicações de atrativos com potencial turístico fornecidas pelos representantes dos municípios. É o que se constata pelo mapa elaborado pela ECOPARANÁ, no qual foram identificados os atrativos turísticos levantados nas oficinas de trabalho. A partir da sugestão dos representantes de Serranópolis do Iguaçu e Capanema, a estrada está contemplada enquanto “Atrativo Natural”, identificado como Caminho do Colono (ícone nº 20) em Serranópolis do Iguaçu e como estrada parque (ícone nº 74), pela proposta feita pelos representantes de Capanema, conforme Mapa 7.

³⁴⁷ Informações consultadas junto ao site oficial do PNI. Disponível em: <www.ibama.gov.br/parna_iguacu/index.php?id_menu=111> Acesso em: 5 mar. 2006.

MAPA 7 - ATRATIVOS TURÍSTICOS IDENTIFICADOS DURANTE AS OFICINAS DE TRABALHO PROMOVIDAS PELA ECOPARANA: - RELAÇÃO DOS ATRATIVOS DOS MUNICÍPIOS DE SERRANÓPLIS DO IGUAÇU E CAPANEMA



*EXTRALDO DE: www.ecoparana.pr.gov.br/ecoparana/arquivos/ItaigerProjetos/Parque%20Iguaçu/MAPA%20ATRATIVOS%20FINAL.jpg
 *NOTA: modificado por Edson S. Dias, 2010

Fonte: Ecoparana

Questionado sobre o programa para a elaboração de um roteiro turístico no entorno do PNI, o vice-prefeito de Capanema e ex-presidente da AIPOPEC assim se manifestou:

Isso [a proposta] começou de uma forma mais concreta, a partir do ano passado [2003], principalmente depois do ocorrido aqui em Capanema, com a Polícia Federal, bombas e tudo o mais. Tem-se trabalhado nessa questão do turismo, e aí está um conjunto de municípios. A afirmação deles é que Capanema tem um bom potencial para desenvolver o turismo. Nós colocamos como mais um argumento para isso a questão da estrada, a necessidade da reabertura da estrada. Na nossa avaliação ela é fundamental para o desenvolvimento desse pólo turístico³⁴⁸.

Para garantir o desenvolvimento da proposta formulada em conjunto com os representantes dos municípios, a estratégia do IBAMA/PNI parece ser a de repassar a responsabilidade desse ponto polêmico (reabertura da estrada) para a esfera judicial, procurando evitar um enfrentamento resultante de uma posição que excluísse de imediato a Estrada do Colono do roteiro turístico proposto, o que poderia inviabilizar o trabalho. Logo, não se verifica nenhuma implicação direta entre apresentar a Estrada do Colono no mapa do roteiro turístico e uma suposta mudança de posição por parte do IBAMA/PNI sobre o assunto, apesar da flagrante contradição em relação ao plano de manejo da unidade.

A iniciativa mais recente, relacionada ao citado programa, foi a organização do 1º Seminário do Turismo Sustentável no Entorno do Parque Nacional do Iguaçu, realizado em Foz do Iguaçu, em março de 2006, no qual foi apresentado o planejamento das atividades para 2006, estando previstas ações como a revitalização da estrada velha de Guarapuava e continuidade do roteiro de turismo rural de Capanema³⁴⁹.

É importante frisar que o programa se encontra em fase de elaboração e organização de projetos, logo, constitui-se em propostas que não

³⁴⁸ Entrevista realizada com Carlos Carboni, na época vice-prefeito do Município de Capanema e ex-presidente da AIPOPEC, no dia 23 de junho de 2004, em Capanema – PR.

³⁴⁹ ECOPARANÁ. 1º Seminário do Turismo Sustentável no Entorno do Parque Nacional do Iguaçu foi um sucesso! Disponível em : <www.ecoparana.pr.gov.br/modules/noticias/print.php?storyid=9> Acesso em : 13 mar. 2006.

foram ainda plenamente efetivadas. Até o momento, além das oficinas e do seminário, o seu principal resultado concreto foi a inauguração, no ano de 2004, de uma trilha ecológica (formada por um circuito de aproximadamente 800 metros por dentro da floresta do parque) junto ao Posto de Informação e Controle (PIC) do PNI, em Céu Azul. Com administração sob responsabilidade da Prefeitura de Céu Azul, trata-se da primeira trilha criada fora do eixo de entrada do parque, que se localiza em Foz do Iguaçu.

O conjunto de medidas tomadas ou em estudo pelo IBAMA/PNI, como as apresentadas, para prover uma maior integração com a população residente nos municípios do entorno do PNI, é resultado direto da necessidade de esses órgãos de Estado oferecerem uma resposta (talvez melhor fosse dizer oferecer alternativas) para a principal reivindicação local que se desdobra em conflito recorrente, no caso, a reabertura da Estrada do Colono.

Como é perceptível, existem semelhanças entre os projetos de exploração do ecoturismo no entorno do PNI elaborados sob iniciativa da AIPOPEC e o atual programa de ecoturismo proposto pelo IBAMA/PNI e ECOPARANA, em parceria com os municípios. A diferença fundamental reside no fato de o projeto da AIPOPEC prever a Estrada do Colono reaberta como componente principal e estrutural da sua proposta. O programa em fase de elaboração pelo IBAMA/PNI contempla a Estrada do Colono enquanto proposta sob responsabilidade dos representantes dos municípios consultados, mas não existe compromisso quanto à sua integração ao roteiro a ser estabelecido ao final, estando à questão na dependência de uma decisão judicial definitiva.

ESTRADA DO COLONO: IMPASSES E PERSPECTIVAS

Em nossa época, a preocupação com temas identificados com a proteção da natureza foi alçada, ao menos no plano dos discursos e intenções, ao topo da agenda do debate internacional, com participação de setores da sociedade civil nucleados na forma de ONGs, de órgãos de Estado e de instituições multilaterais como a ONU, principal promotora de eventos e documentos oficiais ligados ao assunto.

O contexto que encerra a valorização das causas ambientais é amplo e complexo, mas é possível destacar o aumento excessivo no nível de exploração dos elementos naturais, norteado por uma forma hegemônica de organização social que prioriza as necessidades e a lógica do capital.

Na esteira de lutas e reivindicações bastante diversificadas foi tomando forma, num primeiro momento em países da Europa Ocidental e nos EUA, o movimento ambientalista. Em apenas algumas décadas, houve avanços significativos quanto à organização dos grupos dedicados a essa causa e a institucionalização, por parte dos governos de vários países, de setores do aparelho de Estado voltados para a problemática ambiental em seus territórios.

A importância atribuída à questão ambiental, desde a Conferência de Estocolmo (1972), tem na agenda internacional dos eventos organizados para o debate e deliberação sobre o assunto, a sua face mais visível e de maior repercussão, ao menos na mídia e, eventualmente, nos programas de governos. Esses eventos internacionais, promovidos pela ONU ou outras instituições com objetivos congêneres, resultam na explicitação das oportunidades de avanços e dos limites de proposições e ações para diminuir os problemas socioambientais mundiais, sendo que prevalecem os limites, especialmente quanto às ações, conforme já discutimos no capítulo dois³⁵⁰.

Nos países subdesenvolvidos, a implementação de algumas políticas de Estado destinadas à proteção do meio ambiente aconteceu, de forma predominante, sob ingerência direta ou indireta de organismos

³⁵⁰ “Montanhas estão em trabalho de parto e nasceu um rato: as super-instituições de controle ecológico exibem resultados bem mais modestos do que a retórica da sua autojustificação: nominadamente, Ministérios para Proteção das Amenidades da Classe Média.” (MÉSZÁROS, 1987, p. 24).

internacionais, responsáveis pela liberação de financiamento para esses países. Tornou-se freqüente o repasse de recursos ser condicionado a investimentos voltados para a preservação ambiental ou para a análise dos impactos causados ao meio pelo projeto que demandava financiamento.

A implantação de unidades de conservação passou a ser um expediente adotado pelos países de economia dependente para a obtenção de recursos de instituições financiadoras internacionais ou governos de países desenvolvidos interessados nesse tipo de investimento. Isso é resultado de uma pressão por parte dos governos dos países desenvolvidos, principais investidores nesses organismos que, por sua vez, são mais sensíveis (especialmente em época de eleição) à opinião pública e *lobbies* de ONGs ambientalistas.

No caso brasileiro, como sugere Gonçalves (1990, p. 15), o Estado, na década de 1970, passou a criar instituições para gerir o meio ambiente. Naquele momento, tratava-se mais de uma resposta às demandas de organismos financeiros internacionais, do que o resultado de pressões de movimentos ecológicos enraizados no país. Outros autores ratificam esta mesma linha de argumentação, como é o caso de Rozely Santos, com a diferença dessa autora destacar também o papel dos grupos ambientalistas organizados no país:

As principais razões que provocaram a mudança de comportamento do governo [brasileiro] foram resultante de pressões de bancos internacionais, que passaram a exigir estudos de impacto ambiental para financiamento de projetos, das sociedades estrangeiras ambientalistas, como a IUCN/WWF (World Wildlife Foundation), com a Estratégia Mundial para a Conservação e de ONGs (organizações não governamentais), que se organizaram no Brasil e passaram a exigir participação nas tomadas de decisão sobre o ambiente. (SANTOS, 2004, p. 21).

O movimento ambientalista estruturou-se, de forma predominante, através de ONGs. Essas passaram paulatinamente de uma situação de coadjuvante na atribuição de contestar e reivindicar, ao lado de outros grupos organizados (feministas, pacifistas), para assumir um papel de maior visibilidade, chegando mesmo a interferir ou influenciar em decisões de Estado e de empresas privadas, especialmente através das denúncias que

alcançavam respaldo junto à opinião pública. No Brasil, a Rio-92 representou uma oportunidade de fortalecimento e ampliação das organizações ambientalistas brasileiras, que vem procurando obter participação mais efetiva no sentido de influenciar as políticas de Estado e de denunciar ações avaliadas como prejudiciais ao meio ambiente.

É emblemático o papel conferido às ONGs ambientalistas no conflito resultante das tentativas de reabertura da Estrada do Colono, atuando de maneira decisiva por meio da pressão exercida sobre os órgãos de Estado. Essa pressão dava-se por campanhas contra a reabertura da estrada, utilizando a internet como principal instrumento de difusão, sendo as mensagens disseminadas por uma rede de ONGs que divulgavam a questão até mesmo em escala internacional.

Além disso, como pudemos constatar ao longo deste estudo, algumas dessas ONGs foram responsáveis pela elaboração de contra-argumentos aos estudos pró-reabertura feitos pela AIPOPEC, assim como realizaram verdadeiro trabalho de assessoria ao Ministério Público, em determinados momentos, para garantir o fechamento da via.

Entre órgãos de Estado como MMA e IBAMA, assim como entre diversas ONGs ambientalistas, prevalece a avaliação de que o PNI se constitui em uma unidade de conservação modelo no país. Essa concepção, somada à notoriedade adquirida por este parque em função das Cataratas e a conseqüente demanda turística, ao mesmo tempo em que oferece a potencialidade de desenvolvimento de projetos como aquele de exploração ecoturística elaborado pela AIPOPEC, também traz dificuldade para a tentativa de reabertura da estrada. Isso ocorre porque qualquer ação identificada como agressiva ao PNI é detectada de maneira bem mais imediata e adquire uma repercussão mais abrangente entre as ONGs, até em função do histórico de conflito que leva a um acompanhamento mais regular, por parte dos opositores da reabertura, quanto a novos desdobramentos sobre o assunto.

Essa condição de área protegida modelo, conferida ao PNI, faz com que a problemática da Estrada do Colono, apesar do enfoque regional, vincule-se a outras questões ambientais debatidas em nível nacional. Qualquer decisão envolvendo a Estrada do Colono terá, assim como sofre, repercussão sobre outros conflitos envolvendo unidades de conservação. Esse aspecto não

deve ser menosprezado, pois o Brasil, em razão de sua diversidade natural e complexidade social, é pródigo em conflitos ambientais por todo o seu território e, como afirma Ferreira (2004, p. 46), o resultado da ação humana nas áreas protegidas tem se caracterizado muito mais pelos conflitos sociais em torno dessas áreas do que pela agregação da população local ao manejo sustentável dos seus recursos naturais.

Por outro lado, a própria AIPOPEC pode ser identificada como uma ONG cujos objetivos e abrangência ocorrem de maneira mais localizada, mas que teve sua própria fundação motivada pela necessidade de uma representatividade institucionalizada que buscasse a reabertura da estrada, adotando estratégias mais ou menos agressivas, conforme a composição política do grupo que estava na liderança da entidade em determinado momento.

Apesar da conotação política permeada por interesses eleitorais que podemos identificar na trajetória de constituição da AIPOPEC e do movimento pró-reabertura, é inegável que essa associação torna-se a principal porta-voz e articuladora de ações práticas que manifestavam a indignação e descontentamento pelo fechamento da estrada, por parte de uma expressiva parcela da população dos municípios de Medianeira, Serranópolis do Iguaçu e Capanema. A liderança do movimento, contudo, passa a sofrer um desgaste político gradativo na condução de suas estratégias, assim como pela não obtenção do resultado esperado.

A estratégia empregada de manter a Estrada do Colono reaberta, mesmo sem respaldo legal, não se sustenta a longo prazo. Além dos problemas de ordem legal, sempre sujeita a uma nova mega-operação da Polícia Federal para desinstalar os invasores (com conseqüências imprevisíveis), dificilmente haveria as condições econômicas para a sua manutenção, pois a cobrança ilegal de pedágio, como ocorria antes, parece inviável atualmente, em razão dos problemas que acarretou. Além disso, mantendo-se a proposta original da AIPOPEC, o objetivo principal é transformar a Estrada do Colono em uma fonte de receita baseada no ecoturismo e, para que esse projeto se torne viável, a situação da estrada precisa estar legalizada.

Entre as possibilidades que se abrem, enquanto estratégias, na busca da reabertura definitiva da Estrada do Colono, encontramos duas opções distintas. Pela primeira, defendida e mesmo adotada em momentos anteriores pelas lideranças do movimento, a reabertura se daria pelo enfrentamento direto com as instituições públicas (IBMA, Justiça) e com as organizações ambientalistas e a UNESCO, criando um fato consumado – a ocupação do parque e a reativação da estrada – procurando depois, a partir de acordos políticos, legalizar a situação da estrada. Esse tipo de ação possui a vantagem de chamar a atenção da opinião pública (através da divulgação pela mídia) para a reivindicação, sempre com alguma repercussão no meio político estadual e federal, e também foi responsável por obrigar o Estado a oferecer contrapartidas negociadas na busca de dirimir o impasse. Parece, no entanto, ser uma estratégia esgotada, quando se busca uma solução definitiva para a questão.

Mesmo quando o uso dessa estratégia – de ocupação do parque e simultaneamente fazer uma investida judicial para obter uma decisão legal favorável – deu certo, em 1997, o reconhecimento legal da situação de abertura durou poucos meses. Além disso, houve o aumento do antagonismo entre as partes envolvidas, tornando a condição de uso irregular da estrada uma situação a ser enfrentada por setores ligados ao judiciário e ao movimento ambientalista, bem como teve uma repercussão negativa junto a UNESCO.

Procurar tornar a reabertura da estrada um fato consumado pelo qual, por si só, transcorridos alguns anos dessa situação, garantiria o reconhecimento legal da via, parece ser uma aposta de alto risco. Isto é demonstrado pela determinação do Estado em cumprir as ordens expedidas pela Justiça, manifestada pelas ações policiais de fechamento da estrada em 2001 e em 2003.

Outra possível iniciativa a ser adotada pelo movimento pró-reabertura para uma solução definitiva que pudesse contemplar a sua principal reivindicação, passa por uma solução negociada com os diferentes atores sociais envolvidos: IBAMA, MMA, UNESCO, governo do Paraná e, inclusive, pelo convencimento e adesão de determinadas ONGs representativas e conceituadas junto ao movimento ambientalista nacional. Por mais contraditória e improvável que pareça ser a participação dessas últimas em um grupo de

estudo destinado a avaliar o uso, sob determinadas condições pré-definidas, da Estrada do Colono, qualquer projeto elaborado a partir do alijamento dessas entidades encontrará forte resistência para a sua efetivação, especialmente se considerarmos o interesse no uso da Estrada do Colono como atrativo turístico.

Apesar dos discursos feitos pelas lideranças do movimento pró-reabertura, muitas vezes, atribuírem à Estrada do Colono uma importância generalizada para todo o Oeste e Sudoeste paranaense³⁵¹, avaliamos que esse argumento carece de fundamentos concretos. Como foi possível constatar em nosso estudo, a Estrada do Colono possuía um papel importante na estrutura viária regional até a década de 1980. Porém, atualmente, não pode ser considerada como estratégica para o desenvolvimento do Oeste e do Sudoeste do Paraná, tendo uma importância representativa para apenas alguns municípios, com destaque para Serranópolis do Iguaçu e Capanema.

Mesmo a dimensão do impacto econômico causado pelo fechamento da estrada é tema bastante controverso. Apesar dessas ressalvas, recentemente, o IBAMA/PNI passou a construir uma proposta destinada a estudar a potencialidade de instalação de um programa de ecoturismo no entorno do parque, enquanto uma alternativa que contribuiria para o desenvolvimento regional.

Esse programa, em fase inicial, juntamente com as iniciativas de educação ambiental, de recreação em áreas do parque (em conformidade com o plano de manejo) e outras alternativas visam a integração da comunidade com a instituição administradora do parque. Tais iniciativas foram motivadas pelo contexto de polarização extrema, como o enfrentamento policial verificado nos anos de 2001 e 2003. Por enquanto, este último parece ter sido o ápice do conflito decorrente da tentativa de reabertura forçada da estrada e foi seguida por uma distensão resultante da desmobilização (por causa da derrota eleitoral) das forças políticas mais atuantes junto ao movimento pró-reabertura. Soma-se a isso a tomada de ações/propostas por parte do IBAMA/PNI para o entorno do PNI, que não era prioridade para esses órgãos, a não ser no uso de medidas fiscalizadoras.

³⁵¹ Conforme afirmações contidas em estudos encomendados pela AIPOPEC “[O fechamento da Estrada do Colono] vem acarretando pesados prejuízos a uma extensa região que compreende dezenas de municípios e quase um milhão de pessoas.” (CLEMENTE, 1996, p. 1).

A dimensão conflituosa dessa reivindicação obrigou o Estado, após quase 20 anos de indiferença, a apresentar alternativas à decisão do fechamento da via. Os resultados concretos e a viabilidade dessas alternativas que estão sendo construídas só poderão ser mensurados nos próximos anos, mas o diferencial de mudança está na tentativa de elaboração de um projeto comum entre os órgãos de Estado – IBAMA/PNI e os representantes das comunidades vizinhas ao parque.

Avaliamos que o impasse gerado em torno da busca de reabertura da Estrada do Colono está relacionado com os posicionamentos intransigentes dos elementos envolvidos, pois, para diversos grupos ambientalistas o fechamento dessa estrada pela Justiça é considerado uma vitória e se transformou num símbolo a ser preservado. Já o movimento local pró-reabertura adotou uma postura e discurso no qual só haveria a possibilidade de negociação, junto ao IBAMA, se a estrada fosse reaberta. Nesse contexto, não restava margem de manobra para abrir uma discussão entre as partes, já que primeiro buscava-se a garantia de que fosse atendida a sua demanda, para depois se propor ao debate quanto aos demais desdobramentos resultantes da conquista.

Depois da ação policial realizada em 2003, o assunto ligado à Estrada do Colono deixou de receber a atenção da mídia. Mas isso não significa que não exista a possibilidade do impasse se prolongar. O alerta quanto à disposição de manter a reivindicação pela reabilitação da via é feita por um dos participantes do movimento pró-reabertura:

É importante que a população do resto do país, ONGs e o Ibama saibam que, no consciente coletivo da sociedade que convive à margem do PNI, a Estrada do Colono existiu, existe e sempre vai existir. No entanto, neste momento, não se pode transitar. As lutas pela reabertura se iniciaram no extremo da paciência da população do Oeste e Sudoeste paranaense em 1997, e de lá para cá três ocupações foram realizadas. Pelo andar da carruagem, daqui a pouco vai ter outra, ou vai levar dois anos, ou dez anos, ou vai haver dezenas de ocupações em 100 anos³⁵².

³⁵² COLOMBO, Leonir O. História e ficção. **Jornal O Presente**. M.Cândido Rondon (PR), out. 2003.

Não é possível asseverar com precisão que o vaticínio constante na passagem anterior venha a se confirmar, até porque, como vimos no decorrer da tese, ele está na dependência de diversos condicionantes como: o nível de organização, motivação e mobilização das comunidades dos municípios mais diretamente interessados na reabertura; a renovação e o compromisso dos quadros políticos dessas localidades com a reivindicação; uma decisão judicial definitiva sobre o assunto e possíveis medidas compensatórias oferecidas em razão do fechamento da estrada.

De qualquer forma, seria prematuro afirmar que o último fechamento da estrada encerrou de maneira definitiva a questão. Mesmo que a Justiça tome uma decisão que traga nova formatação ao problema, está posta a possibilidade de os grupos envolvidos se mobilizarem na tentativa de fazer prevalecer o seu interesse, porque a Estrada do Colono tornou-se uma "bandeira" para todos.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ABRAMOVAY, Ricardo. **Transformações na vida camponesa: O Sudoeste Paranaense**. 1981. Dissertação de Mestrado, Universidade de São Paulo.

ADAP – Associação de Desenvolvimento Amigos do Parque & AIPOPEC. (sob consultoria de Arnaldo C. Muller). **Propostas para integração regional do Parque Nacional do Iguaçu**. Oeste e Sudoeste do Paraná, nov. 1998.

AIPOPEC – Associação de Integração Comunitária Pró-Estrada do Colono. **Crêterios da Estrada do Colono**. [S.l.: s.n.], 1998?a. (mimeo)

ALPHANDÉRY, Pierre; BITOUN, Pierre; DUPONT, Yves. **O equívoco ecológico: riscos políticos da inseqüência**. São Paulo: Brasiliense, 1992.

ANGELI, Heitor L. **Crônicas do Oeste: história de pioneiros**. Maringá (PR): Gráfica Farroupilha, 1998.

APAM - Associação dos Professores Aposentados de Medianeira. **Resgate da memória de Medianeira**. Curitiba: CEFET-PR, 1996.

ARRUDA, Rinaldo S. V. “Populações Tradicionais” e a proteção dos recursos naturais em Unidades de Conservação. In: I CONGRESSO BRASILEIRO DE UNIDADES DE CONSERVAÇÃO, 1997, Curitiba (PR). **Anais...** Curitiba: Instituto Ambiental do Paraná : Universidade Livre do Meio Ambiente : Rede Nacional Pró-Unidades de Conservação, Vol. I, 1997. p. 351-367.

BALDO, Nelci. **Conseqüências do fechamento da Estrada do Colono para o Município de Capanema**. Francisco Beltrão, 1991. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Geografia). Faculdade de Ciências Humanas de Francisco Beltrão.

BALHANA, Altiva P.; MACHADO, Brasil P.; WESTPHALEN, Cecília M. **História do Paraná**. Curitiba: GRAFIPAR, vol. 1, 1969.

BARBIERI, José C. **Desenvolvimento e meio ambiente: as estratégias de mudanças da agenda 21**. Petrópolis (RJ): Vozes, 1997.

BARROS, Wanderbilt D. de. **Parques nacionais do Brasil**. Rio de Janeiro: Ministério da Agricultura, 1952.

BECKER, Bertha K. A (des)ordem global, o desenvolvimento sustentável e a Amazônia. In: BECKER, Berta K. et al. (Orgs.). **Geografia e meio ambiente no Brasil**. São Paulo-Rio de Janeiro: Editora HUCITEC; Comissão Nacional do Brasil da UGI, 1995, p. 46-64.

BIGARELLA, João José. **Lutas e frustrações ecológicas_** – um desafio. Curitiba: ADEA – Associação de Defesa e Educação Ambiental, 1986.

BONASSA, Tânia L. **Estrada do Colono – ações e práticas discursivas na relação do homem com a natureza no Parque Nacional do Iguaçu**. 2004. Dissertação (Mestrado em Sociologia), Universidade Federal do Paraná.

BRASIL. **Lei Nº 9.985, de 18 de julho de 2000**. Institui O Sistema Nacional de Unidades de Conservação da Natureza.

----- . **Decreto Nº 4.340, de 22 de agosto de 2002**. Regulamenta artigos da Lei nº 9.985, de 18 de julho de 2000, que dispõe sobre o SNUC.

----- . Constituição (1988). **Constituição da República Federativa do Brasil**: texto integral. São Paulo: Ática, 1989.

BRITO, Maria C. W. de. **Unidades de conservação**: intenções e resultados. São Paulo: Annablume: FAPESP, 2000.

BRITO, José Maria de. Descoberta de Foz do Iguassú e fundação da Colônia Militar. (1938). **Boletim do Instituto Histórico, Geográfico e Etnográfico Paranaense**. Curitiba, v. XXXII, p.49-72, 1977.

CABANAS, João. **A Coluna da Morte**. Rio de Janeiro: Editora Almeida e Torres, 1926.

CABRAL, Nájila R. A. J.; SOUZA, Marcelo Pereira de. **Área de Proteção Ambiental**: planejamento e gestão de paisagens protegidas. São Carlos: RiMa, 2002.

CAMARGO, A.; CAPOBIANCO, J. P. R.; OLIVEIRA, J. A. P. (Orgs.) **Meio ambiente Brasil**: avanços e obstáculos pós-Rio-92. São Paulo: Estação Liberdade : Instituto Socioambiental; Rio de Janeiro: Fundação Getúlio Vargas, 2004.

CANCIAN, Nadir A. **Cafeicultura paranaense – 1900/1970**. Curitiba: GRAFIPAR, 1981.

CÂNDIDO JÚNIOR, José Flávio et al. Animais atropelados na rodovia que margeia o Parque Nacional do Iguaçu, Paraná, Brasil, e seu aproveitamento para estudos da Biologia da Conservação. In: III CONGRESSO BRASILEIRO DE UNIDADES DE CONSERVAÇÃO, 2002, Fortaleza (CE). **Anais...** Fortaleza: Rede Nacional Pró-Unidades de Conservação: Fundação O Boticário de Proteção à Natureza : Associação Caatinga, 2002. p. 553-562.

CARDOSO, Jayme A.; WESTPHALEN, Cecília M. **Atlas Histórico do Paraná**. Curitiba: Livraria do Chain, 1986.

CARVALHO, Marcos B. de. **O que é natureza**. São Paulo: Brasiliense, 1990.

CASTELANO, Maria José. **Um estudo da proposta de educação do Movimento dos Trabalhadores Rurais Sem Terra – MST**. Maringá, 2000. Dissertação (Mestrado em Fundamentos da Educação). Universidade Estadual de Maringá.

CEXIGUAÇ – Comissão Temporária Externa destinada a averiguar a situação de conflito existente entre os moradores e o IBAMA, no entorno do Parque Nacional do Iguaçu, no Estado do Paraná. **Relatório Final**. Brasília: Câmara dos Deputados, maio 2005.

CHASIN, José. Marx - Estatuto ontológico e resolução metodológica. In: TEIXEIRA, Francisco J. S. **Pensando com Marx**. São Paulo: Ensaio, 1995. p. 335-537.

CHAUÍ, Marilena. **Convite à Filosofia**. São Paulo: Ática, 1995.

CLEMENTE, Ademir. **O significado econômico da Estrada do Colono**. AIPOPEC. [S.l.: s.n.], abr. 1999. (mimeo)

----- . **Prejuízos decorrentes do fechamento da Estrada do Colono (PR 495)** – Avaliação Econômica. AIPOPEC. Francisco Beltrão, [s.n.], maio 1996. (mimeo)

CMMAD – Comissão Mundial sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento. **Nosso futuro comum**. Rio de Janeiro: Editora da Fundação Getulio Vargas, 1991.

CNUMAD – Conferência das Nações Unidas sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento (1992: Rio de Janeiro). **Agenda 21**. Curitiba: IPARDES, 2001.

COLNAGHI, Maria C. O processo político de ocupação do Sudoeste. In: PAZ, Francisco (org.). **Cenários de economia e política**: Paraná. Curitiba: Prephacio, 1991.

COLOMBO, Leonir O. **Memória – documentos sobre a Revolta de 61**. Serranópolis do Iguaçu (PR): [s.n.], 2001.

COLODEL, José A. **Matelândia: história & contexto**. Cascavel(PR): ASSOESTE, 1992.

----- . **Obrages & Companhias Colonizadoras**: Santa Helena na história do oeste paranaense até 1960. Santa Helena (PR): Prefeitura Municipal, 1988.

CORRÊA, Roberto Lobato. O Sudoeste paranaense antes da colonização. **Revista Brasileira de Geografia**. Rio de Janeiro: FIBGE, Ano 32, nº 1, p.87-98, 1970.

----- . **Região e organização espacial**. São Paulo: Ática, 1986.

----- . O Sudoeste paranaense antes da colonização. In: CORRÊA, Roberto Lobato. **Trajetórias geográficas**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1997. p. 237-260.

CUNHA, Luís H. e COELHO, Maria C. N. Política e gestão ambiental. In: CUNHA e GUERRA (org.). **A questão ambiental: diferentes abordagens**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2003.

DALLO, Luciano. **Caminho do Colono: vida e progresso**. Francisco Beltrão: GRAFIT, 1998.

DEGASPARI, Silvia D.; VANALLI, Teresa R.; MOREIRA, Márcia R. G. **Apostila de normalização documentária** – com base nas normas da ABNT. Presidente Prudente: UNESP-Câmpus de P. Prudente, 2004.

DIAS, Edson dos Santos; PIMENTA, Margareth de Castro Afeche. A ação de uma companhia privada de colonização no processo de ocupação do Norte paranaense. **Tempos Históricos**. Cascavel: EDUNIOESTE, v. 4, nº 1, p. 111-136, 2002.

DIAS, Edson dos S. Refletindo sobre a concepção de Natureza: uma necessidade que se faz constante. **Revista Universidade e Sociedade**. Maringá: UEM, Ano 12, nº 16, p. 5-10, set. 1997.

DIAS, Reginaldo B.; GONÇALVES, José H. R. (org.) **Maringá e o Norte do Paraná: estudos de História Regional**. Maringá: EDUEM, 1999.

DIEGUES, Antonio C. S. Etnoconservação da natureza: enfoques alternativos. In: DIEGUES, Antonio C. S. (org.) **Etnoconservação: novos rumos para a conservação da natureza**. São Paulo: HUCITEC : NUPAUB-USP, 2000. p. 1-46.

----- . **O mito moderno da natureza intocada**. São Paulo: HUCITEC, 1998.

DIERINGS, Ivani Inês V. **A AIPOPEC e o discurso em defesa da reabertura da Estrada do Colono (1986-1997)**. M.Cândido Rondon, 2002. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em História). Universidade Estadual do Oeste do Paraná.

DOUROJEANNI, Marc J. Áreas protegidas: problemas antiguos y nuevos, nuevos rumbos. In: I CONGRESSO BRASILEIRO DE UNIDADES DE CONSERVAÇÃO, 1997, Curitiba (PR). **Anais...** Curitiba: Instituto Ambiental do Paraná : Universidade Livre do Meio Ambiente : Rede Nacional Pró-Unidades de Conservação, Vol. I, 1997. p. 69 -109.

ECOPARANÁ, Serviço Social Autônomo; IBAMA/PNI. Programa de Desenvolvimento do Turismo Sustentável nos Municípios do entorno do Parque Nacional do Iguaçu. **Relatório da I Oficina de Trabalho**. Capanema (PR): mar. 2004.

EGLER, Cláudio A. G. A questão regional no Brasil. In: BECKER, Bertha K. et al. (org.). **Geografia e meio ambiente no Brasil**. São Paulo: HUCITEC; Rio de Janeiro: Comissão Nacional do Brasil da União Geográfica Internacional, 1995. p. 218-234.

EMATER – Empresa de Assistência Técnica e Extensão Rural - Paraná. **Relatório de atividades da EMATER – Paraná – 2003**. Curitiba, 2004.

FAUSTO, Boris. **A revolução de 1930**: historiografia e história. São Paulo: Companhia das Letras, 1997.

FERES, João Bosco. **Propriedade da terra**: opressão e miséria – o meio rural na história social do Brasil. Amsterdam : Latin América Studies., nº 56, s/d.

FERREIRA, Lúcia da C. Dimensões humanas da biodiversidade: mudanças sociais e conflitos em torno de áreas protegidas no Vale do Ribeira, SP, Brasil. In: **Ambiente & Sociedade**. Campinas (SP): UNICAMP/Nepam – Núcleo de Estudos e Pesquisas Ambientais, Vol. VII, nº 1, p. 45-66, jan./jun. 2004.

FERREIRA, Lourdes M. A Estrada do Colono e fragmentação de habitats no Parque Nacional do Iguaçu: politicagem mais que uma questão ecológica. II CONGRESSO BRASILEIRO DE UNIDADES DE CONSERVAÇÃO, 2000, Campo Grande (MS). **Anais...** Campo Grande: Rede Nacional Pró-Unidades de Conservação : Fundação O Boticário de Proteção à Natureza, Vol. II, 2000. p. 533-543.

FERRY, Luc. **A nova ordem ecológica**. São Paulo: Ensaio, 1994.

FIGUEIREDO, Guilherme J. P.; RODRIGUES, José E. R. **Parque Nacional do Iguaçu em perigo**: o episódio da Estrada do Colono. IBAP – Instituto Brasileiro de Advocacia Pública, 1997. Disponível em: <www.ibap.org/artigos/gjpf_jerr.htm> Acesso em: 20 jun. 2001.

FLEISCHFRESSER, Vanessa. **Modernização tecnológica da agricultura**. Contrastes regionais e diferenciação social no Paraná da década de setenta. Curitiba : Livraria do Chain : CONCITEC : IPARDES, 1988.

FURTADO, Celso. **O capitalismo global**. São Paulo: Editora Paz e Terra, 1998.

----- . **O mito do desenvolvimento econômico**. São Paulo: Círculo do Livro, 1974.

GERSTER, Georg. O patrimônio da humanidade no limiar do novo milênio. In: **Humboldt**. [Inter Naciones] . [S.l.]: Ano 41, nº 79, p. 32-33. 1999.

GONÇALVES, Carlos W. P. Geografia política e desenvolvimento sustentável. **Terra Livre - AGB**. São Paulo, nº 11-12, ago. 1992/ago.1993, p. 9-76, 1996.

----- . Formação sócio-espacial e questão ambiental no Brasil. In: CHRISTOFOLETTI, Antônio et al. (org.) **Geografia e meio ambiente no Brasil**. São Paulo: HUCITEC, 1995. p. 309-333.

----- . **Os (des)caminhos do meio ambiente**. São Paulo: Contexto, 1990.

GOMES, Iria Z. **1957 – a revolta dos posseiros**. Curitiba: Criar Edições, 1987.

GOMES, Paulo C. da Costa. O conceito de região e sua discussão. In: CASTRO; GOMES e CORRÊA (org.). **Geografia: conceitos e temas**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1995. p. 49-76.

GONCHOROSKY, Julio. Administração de unidades de conservação. In: 1º SIMPÓSIO DE ÁREAS PROTEGIDAS, 2001, Pelotas (RS). **Anais...** Pelotas: Universidade Católica de Pelotas, 2 a 4 out. 2001, p. 56-61.

GREGORY, Valdir. **Os euro-brasileiros e o espaço colonial**: a dinâmica da colonização no Oeste do Paraná nas décadas de 1940 a 1970. Niterói, 1997. Tese (Doutorado em História Social). Universidade Federal Fluminense.

GUIMARÃES, Roberto P. La sostenibilidad del desarrollo entre Rio-92 y Johannesburgo 2002: eramos felices y no sabíamos. **Ambiente e Sociedade**, Campinas: UNICAMP/Núcleo de Estudos e Pesquisas Ambientais, Ano IV, n. 9, p. 5-24, 2º sem. 2001.

GURGEL, Roberto. As unidades de conservação, as leis e a ação do Ministério Público. In: II CONGRESSO BRASILEIRO DE UNIDADES DE CONSERVAÇÃO, 2000, Campo Grande (MS). **Anais...** Campo Grande: Rede Nacional Pró-Unidades de Conservação : Fundação O Boticário de Proteção à Natureza, Vol. I, 2000. p. 157-161.

HERMITTE, Marie-Angèle. Reconhecer os direitos... da natureza. In: WITKOWSKI, Nicolas (Coord.). **Ciência e tecnologia hoje**. São Paulo: Ensaio, 1995. p. 55-56.

HOBBSAWM, Eric J. **Era dos extremos**: o breve século XX – 1914-1991. São Paulo: Companhia das Letras, 1995.

HOFF, Sandino. A ocupação do Norte. In: PAZ, Francisco M. (Org.) **Cenários de Economia e Política**: Paraná. Curitiba: Prephácio, 1991. p.25-39.

IBAMA – Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis. **Atlas de conservação da natureza brasileira – unidades federais**. São Paulo: METALIVROS, 2004.

----- . **Plano de Manejo do Parque Nacional do Iguaçu**. Brasília, 1999. Disponível em: <http://www2.ibama.gov.br/unidades/parques/planos_de_manejo/17/html/index.htm>. Acesso em: 14 jan. 2004.

----- . **Parque Nacional do Iguaçu: Plano de Ação Emergencial**. Brasília: PNMA; GTZ; KfW, abr. 1994. (mimeo)

----- . Representação Estadual no Paraná. **O trade-off da Estrada do Colono e a viabilidade de uma solução de mercado coasiana**. Texto para discussão. Curitiba, maio 1999. (mimeo)

IBDF – Instituto Brasileiro de Desenvolvimento Florestal. **Plano de Manejo – Parque Nacional do Iguaçu**. Brasília: IBDF, 1981.

IDERIHA, Márcia K. M. **A preservação do Parque Nacional do Iguaçu frente à interdição da Estrada do Colono**. Cascavel. 2002. Monografia (Graduação em Direito), Faculdade de Ciências Sociais Aplicadas de Cascavel – UNIVEL.

IPARDES – Instituto Paranaense de Desenvolvimento Econômico e Social. **Paraná: diagnóstico social e econômico**. Curitiba: IPARDES, 2003a.

----- . **Indicadores e Mapas Temáticos para o Planejamento Urbano e Regional – Paraná**. Curitiba: IPARDES, 2003b. CD-ROM.

IPEA – Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada. **Caracterização e tendências da rede urbana do Brasil: configurações atuais e tendências da rede urbana**. IPEA, IBGE, UNICAMP. Brasília: IPEA, 2002a.

----- . **Caracterização e tendências da rede urbana do Brasil: Estudos básicos para a caracterização da rede urbana**. IPEA, IBGE, UNICAMP. Brasília: IPEA, 2002b. V. 2.

----- . **Caracterização e tendências da rede urbana do Brasil: redes urbanas regionais – Sul**. IPEA, IBGE, UNICAMP/IE/NESUR, IPARDES. Brasília: IPEA, 2000. V. 6.

IUCN - Internacional Union Conservation of Nature. **Directrices para las categorias de manejo de areas protegidas**. Gland, 1994.

KARAM, Guilherme Z. et al. A mídia e a conservação da natureza: uma análise da relação entre a imprensa brasileira e as unidades de conservação. In: III CONGRESSO BRASILEIRO DE UNIDADES DE CONSERVAÇÃO, 2002, Fortaleza (CE). **Anais...** Fortaleza: Rede Nacional Pró-Unidades de Conservação: Fundação O Boticário de Proteção à Natureza : Associação Caatinga, 2002. p. 661-670.

KLEINKE, Maria de Lourdes U.; DESCHAMPS, Marley V.; MOURA, Rosa. Movimento migratório no Paraná (1986-91 e 1991-96): origens distintas e destinos convergentes. In: **Revista Paranaense de Desenvolvimento**. Curitiba: IPARDES, nº 95, jan./abr. 1999, p. 27-50.

KURZ, Robert. O desenvolvimento sustentável da natureza. **Folha de São Paulo - Caderno Mais**, 06 out. 2002, p.10-11.

LAZIER, Hermógenes. **Análise histórica da posse de terra no Sudoeste paranaense**. Francisco Beltrão (PR): GRAFIT, 1998.

----- . **Paraná: terra de todas as gentes e de muita história**. Francisco Beltrão (PR): GRAFIT, 2003.

LENCIONI, Sandra. **Região e Geografia**. São Paulo: EDUSP, 1999.

LOPES, Ana Yara D. P. **Pioneiros do Capital: a colonização do Norte Novo do Paraná**. 1982. Dissertação (Mestrado em Ciências Sociais), Universidade de São Paulo.

LOPES, Sérgio. **O Território do Iguazu no contexto da “Marcha para Oeste”**. Cascavel: EDUNIOESTE, 2002.

LOUREIRO, Wilson. A situação do sistema estadual de unidades de conservação do Paraná. In: IV CONGRESSO BRASILEIRO DE UNIDADES DE CONSERVAÇÃO, 2004, Curitiba (PR). **Anais...** Curitiba: Fundação O Boticário de Proteção à Natureza: Rede Nacional Pró-Unidades de Conservação, Vol. II, 2004. p. 135 -148.

----- . **Contribuição do ICMS Ecológico à conservação da biodiversidade no Estado do Paraná**. Curitiba, 2002. Tese (Doutorado em Engenharia Florestal). Universidade Federal do Paraná.

----- . (Org.) **ICMS Ecológico em perguntas e respostas**. Curitiba: SEMA/IAP, 1998?

LÖWY, Michael. De Marx ao ecossocialismo. In: SADER, Emir; GENTILI, Pablo (Orgs.). **Pós-neoliberalismo II: que Estado para que democracia?** Petrópolis (RJ): Vozes, 1999, p. 90-107.

MAGALHÃES, Marion B. de. **Paraná: política e governo**. Curitiba: SEED, 2001.

MAGNOLI, Demétrio e ARAUJO, Regina. **Projeto de ensino de Geografia: natureza, tecnologias e sociedades**. São Paulo: Moderna, 2001.

MANSUR, Alexandre. Belezas e catástrofes naturais: como a imprensa brasileira aborda as unidades de conservação. In: II CONGRESSO BRASILEIRO DE UNIDADES DE CONSERVAÇÃO, 2000, Campo Grande (MS). **Anais...** Campo Grande: Rede Nacional Pró-Unidades de Conservação: Fundação O Boticário de Proteção à Natureza, Vol. I, 2000. p. 150-156.

MARIN, Roberto. **De sol e lua**. Por onde anda... fatos e personagens da história de Medianeira e região. Santa Maria (RS): Gráfica Pallotti, 2003.

MARTINS, José de Souza. **A sociedade vista do abismo**: novos estudos sobre exclusão, pobreza e classes sociais. Petrópolis (RJ): Vozes, 2002.

----- . **Capitalismo e tradicionalismo**: estudo sobre as contradições da sociedade agrária no Brasil. São Paulo: Pioneira, 1976.

----- . Exclusão fora de foco. **Folha de São Paulo – Caderno Mais!** (entrevista), 15 set. 2002, p. 03.

MARX, Karl. **A ideologia alemã** (I - Feuerbach). São Paulo: HUCITEC, 1993a.

----- . **Manuscritos económico-filosóficos**. Lisboa: Edições 70, 1993b.

----- . **O Capital**: crítica da economia política. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, Livro Primeiro, vol. I, 1989.

MEDEIROS, Rodrigo. A política de criação de áreas protegidas no Brasil: evolução, contradições e conflitos. In: IV CONGRESSO BRASILEIRO DE UNIDADES DE CONSERVAÇÃO, 2004, Curitiba (PR). **Anais...** Curitiba: Fundação O Boticário de Proteção à Natureza: Rede Nacional Pró-Unidades de Conservação, Vol. I, 2004. p. 601-611.

MEIRELLES, Domingos. **As noites das grandes fogueiras**: uma história da Coluna Prestes. Rio de Janeiro: Record, 1996.

MENDONÇA, Luciana de A. Parques Nacionais do Iguazu e Iguazú: uma fronteira ambientalista entre Brasil e Argentina. XXII REUNIÃO BRASILEIRA DE ANTROPOLOGIA, **Anais...** Brasília (DF), jul. 2000.

MENDONÇA, Maí N. Os Caminhos. In: RAVAZZANI, Carlos. **Mata Atlântica**. Curitiba: EDIBRAN, 1995. p. 69-82.

MENEZES, Eder. **A luta pela terra contra as forças das águas**: a ação dos atingidos(as) pela construção da Barragem de Salto Caxias. Niterói, 2003. Dissertação (Mestrado em História). Universidade Federal Fluminense-Universidade Estadual do Oeste do Paraná.

MÉSZÁROS, István. **Produção destrutiva e Estado capitalista**. São Paulo: Ensaio, 1989.

----- . **A necessidade do controle social**. São Paulo: Ensaio, 1987.

MILANO, Miguel S. **Manejo de áreas naturais protegidas**. Curitiba: Universidade Livre do Meio Ambiente, s/d. (mimeo)

----- . Mitos no manejo de unidades de conservação no Brasil, ou a verdadeira ameaça. In: II CONGRESSO BRASILEIRO DE UNIDADES DE CONSERVAÇÃO, 2000, Campo Grande (MS). **Anais...** Campo Grande: Rede Nacional Pró-Unidades de Conservação: Fundação O Boticário de Proteção à Natureza, Vol. I, 2000. p. 11-25.

MILLER, Kenton R. Evolução do conceito de áreas de proteção - oportunidades para o século XXI. In: CONGRESSO BRASILEIRO DE UNIDADES DE CONSERVAÇÃO (1997 : Curitiba). **Anais...** Curitiba: UFPR; IBAMA; MMA; UICN, 1997. p. 3 - 21.

MONBEIG, Pierre. **Pioneiros e fazendeiros de São Paulo**. São Paulo: HUCITEC/POLIS, 1984.

MOREIRA, Ruy. **O círculo e a espiral**. A crise paradigmática do mundo moderno. Rio de Janeiro: COO AUTOR, 1993.

MORO, Dalton A. Desenvolvimento econômico e dinâmica espacial da população no Paraná contemporâneo. In: **Boletim de Geografia**. Maringá (PR): Dept. Geografia/UEM, Ano 16, nº 1, p. 1-55. 1998.

MÜLLER, Arnaldo C. **Propostas para integração regional do Parque Nacional do Iguaçu**. AIPOPEC. [S.l.: s.n.], 1998. (mimeo)

----- . **Integração regional do Parque Nacional do Iguaçu**. AIPOPEC. [S.l.: s.n.], abr. 1997.

----- . **Proposição de manejo para o Parque Nacional do Iguaçu**. Curitiba, 1978. Dissertação (Mestrado em Engenharia Florestal). Universidade Federal do Paraná.

NACIONES UNIDAS. **Informe de la Cumbre Mundial sobre el Desarrollo Sostenible**. Johannesburgo (Sudáfrica), 26 ago. a 4 sep. de 2002. Disponível em: <www.daccessdds.um.org/doc/UNDOC/GEN/N02/636/96/PDF/N026396.pdf?OpenElement> Acesso em 30 mar. 2005.

----- . **El Programa 21 y el Desarrollo Sostenible** – Un buen plan, una débil aplicación, jan. 2002. Disponível em: <www.un.org/spanish/conferences/wssd/resumen.htm>. Acesso em 30 mar. 2005.

NICHOLLS, Willian H. A fronteira agrícola na história recente do Brasil: o Estado do Paraná, 1920-65. **Revista Paranaense de Desenvolvimento**. Curitiba, nº 26, p. 19-53. 1971.

ORLANDO, Heloisa. Unidades de Conservação e Manejo da Zona de Entorno. I CONGRESSO BRASILEIRO DE UNIDADES DE CONSERVAÇÃO, 1997, Curitiba (PR). **Anais...** Curitiba: Instituto Ambiental do Paraná : Universidade Livre do Meio Ambiente : Rede Nacional Pró-Unidades de Conservação, Vol. II, 1997. p. 764-775.

OSTROVSKI, Dalésio. **Análise dos impactos sócio ambientais motivados pelo Caminho do Colono.** Maringá, 2002. Dissertação (Mestrado em Geografia). Universidade Estadual de Maringá.

PADIS, Pedro Calil. **Formação de uma economia periférica:** o caso do Paraná. São Paulo: HUCITEC; Curitiba: Secret. da Cultura e do Esporte do Governo do Estado do Paraná, 1981.

PÁDUA, Maria Tereza Jorge. Sistema brasileiro de unidades de conservação: de onde viemos e para onde vamos? I CONGRESSO BRASILEIRO DE UNIDADES DE CONSERVAÇÃO, 1997, Curitiba (PR). **Anais...** Curitiba: Instituto Ambiental do Paraná : Universidade Livre do Meio Ambiente : Rede Nacional Pró-Unidades de Conservação, Vol. I, 1997. p. 214-236.

PARANÁ. SEMA - Secretaria de Estado do Meio Ambiente e Recursos Hídricos. **Divisão territorial do estado.** Arquivo gráfico municipal do estado do Paraná. Curitiba: SEMA/CTCC, 2000. (mimeo).

----- . Secretaria de Estado do Desenvolvimento Urbano e do Meio Ambiente. **Parque Nacional do Iguaçu – Estrada do Colono.** Curitiba: set. 1987.

----- . SEAB - Secretaria de Estado da Agricultura e do Abastecimento. Departamento de Economia Rural. **Valor bruto da produção agropecuária paranaense – safra 2002/2003.** Curitiba: SEAB/DERAL, 2004. Disponível em: <www.pr.gov.br/seab>. Acesso em: 05 out. 2005.

PIERUCCINI, Mariângela A.; TSCHÁ, Olga da C.P.; IWAKE, Shiguero. Criação dos municípios e processos emancipatórios. In: PERIS, Alfredo F. (org.) **Estratégias de desenvolvimento regional:** Região Oeste do Paraná. Cascavel: EDUNIOESTE, 2003.

PNUMA – Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente. **Perspectivas del Medio Ambiente Mundial 2002 – GEO-3.** Madrid. 2002. Disponível em: <www.unep.org> Acesso em 08 ago. 2002.

PRIMACK, Richard B.; RODRIGUES, Efraim. **Biologia da conservação.** Londrina: E. Rodrigues, 2001.

QUINTANA, Caíto. **Querem afogar o Paraná** (discursos). Curitiba: Assembléia Legislativa do Estado do Paraná. 1984.

RIBEIRO, Wagner C. **A ordem ambiental internacional.** São Paulo: Contexto, 2001.

RIBEIRO, Darcy. **Aos trancos e barrancos** – como o Brasil deu no que deu. Rio de Janeiro: Editora Guanabara, 1985.

RICOBOM, Arnaldo E. **O Parque do Iguaçu como unidade de conservação da natureza no âmbito do Mercosul**: os problemas decorrentes da degradação ambiental. 2001. Dissertação (Mestrado em Geografia), UFPR, Curitiba.

ROCHA, Sérgio Brant. **A “Estrada do Colono” e o Parque Nacional do Iguaçu**. Brasília: IBAMA, 1997. (mimeo)

RÖPER, Monika. Geografia social e unidades de conservação. Reflexões teóricas e exemplos da Bacia do Alto Rio Paraguai (Mato Grosso). **Geosul**. Florianópolis, v. 14, nº 27, p. 45-66. jan./jun. 1999.

SAATKAMP, Venilda. **Desafios, lutas e conquistas**: história de Marechal Cândido Rondon. Cascavel: ASSOESTE, 1984.

SACHS, Ignacy. Desenvolvimento sustentável. **Série meio ambiente em debate - 7**. Brasília: IBAMA, 1996.

----- . **Ecodesenvolvimento**: crescer sem destruir. São Paulo: Vértice, 1986.

SANFELICE, José Luis. Pesquisas e ciências humanas no Brasil: soluções e/ou impotências? **QUAESTIO: Revista de estudos da educação**, Sorocaba (SP): UNISO, v. 1, n. 1, p. 11-15, maio 1999.

SANTOS, Rozely F. dos. **Planejamento ambiental**: teoria e prática. São Paulo: Oficina de Textos, 2004.

SANTOS, Carlos Roberto Antunes dos. **Paraná – Vida material, vida econômica**. Curitiba: SEED, 2001.

SANTOS, Milton. **Espaço e método**. São Paulo: Nobel, 1992.

----- . **A urbanização brasileira**. São Paulo: HUCITEC, 1993.

----- . **Da totalidade ao lugar**. São Paulo: EDUSP, 2005.

----- . **Por uma Geografia nova**: da crítica da Geografia a uma Geografia crítica. São Paulo: HUCITEC, 1990.

----- . **Espaço e sociedade**: ensaios. Petrópolis: Vozes, 1979.

SANTOS, Milton; SILVEIRA, Maria Laura. **O Brasil**: território e sociedade no início do século XXI. Rio de Janeiro: Record, 2001.

SANTOS, Marlene X. dos. **BR-277 – a vivificação da fronteira**. São Paulo, 1995. Dissertação (Mestrado em Geografia Humana). Universidade de São Paulo.

SAQUET, Danielli B.; EDUARDO, Márcio F.; SAQUET, Marcos A. Aspectos da territorialização da indústria no Sudoeste Paranaense. In: **Revista Cosmos**. UNESP – P.Prudente (SP), nº 3, p. 38-47, set./dez. 2004.

SERRES, Michel. **O contrato natural**. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1991.

SIDOU, J. M. Othon. **Dicionário jurídico**: Academia Brasileira de Letras Jurídicas. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 2001.

SILVA, José M. C. da. **Áreas protegidas** – a atuação da Conservação Internacional no Brasil. Belo Horizonte: Conservação Internacional, 2004.

SMITH, Neil. Contornos de uma política espacializada: veículos dos sem-teto e produção de escala geográfica. In: ARANTES, Antonio (org.) **O espaço da diferença**. Campinas (SP): Papius, 2000, p. 133-159.

----- . Geografía, diferencia y políticas de escala. Traducción y interpretación de María F. García (UNESP/P.Prudente) do original: Geography, difference and the politics of scale. In: DOHERT and GRAHAM, E. (eds.). **Postmodernism and the social science**. Londres, 1992.

----- . **Desenvolvimento desigual**: natureza, capital e a produção de espaço. Rio de Janeiro: Bertand Brasil, 1988.

SOARES, Ronaldo V.; FERREIRA, Gualter L. **Laudo Pericial** (sobre a Estrada do Colono). Curitiba, 1ª Vara da Justiça Federal em Curitiba, fev. 2000.

SOARES, Maria C. C. A conferência da ONU e o financiamento para a Agenda 21. In: ACSELRAD, Henri. (org.) **Meio Ambiente e Democracia**. Rio de Janeiro: IBASE, 1992. p. 108-114.

SODRÉ, Nelson W. **A Coluna Prestes**. São Paulo: Círculo do Livro, [198?].

SOS MATA ATLÂNTICA, Fundação. **Estrada Parque**: conceito, experiências e contribuições. São Paulo: [s.n.], 2004.

SUZUKI JÚNIOR, Julio T. A evolução da agricultura paranaense. In: **Análise Conjuntural**. Curitiba: IPARDES, v. 23, nº 7-8, jul./ago. 2001.

TOMAZI, Nelson D. **Norte do Paraná**: histórias e fantasmagorias. Curitiba: Aos Quatro Ventos, 2000.

VESENTINI, José W. **Geografia, natureza e sociedade**. São Paulo: Contexto, 1989.

VIOLA, Eduardo. O GEF e o Brasil: institucionalidade e oportunidades de financiamento. **Ambiente e Sociedade**. Campinas, UNICAMP/Nepam – Núcleo de Estudos e Pesquisas Ambientais. Ano I, n. I, p. 5-25, 2º sem. 1997.

VIOLA, Eduardo J. ; LEIS, Hector R. A evolução das políticas ambientais no Brasil, 1971-1991 : do bissetorialismo preservacionista para o multissetorialismo orientado para o desenvolvimento sustentável. In: HOGAN, Daniel J.; VIEIRA, Paulo F. (orgs.) **Dilemas socioambientais e desenvolvimento sustentável**. Campinas: Editoria da UNICAMP, 1995.

WACHOWICZ, Ruy C. **História do Paraná**. Curitiba: Editora Vicentina, 1988.

----- . **Paraná, Sudoeste**: ocupação e colonização. Curitiba: Editora Vicentina, 1987(a).

----- . **Obrageros, mensus e colonos**: História do oeste paranaense. Curitiba: Editora Vicentina, 1987(b).

WESTPHALEN, Cecília M.; MACHADO, Brasil P.; BALHANA, Altiva P. Nota prévia ao estudo da ocupação da terra no Paraná moderno. **Boletim da Universidade Federal do Paraná**. Curitiba, Departamento de História, nº 7, p.1-52, 1968.

WWF - World Wide Fund for Nature. **Áreas protegidas ou espaços ameaçados?** Relatório do WWF sobre o grau de implementação e vulnerabilidade das Unidades de Conservação Federais Brasileiras de Uso Indireto. [S.l., s.n.], 1999. (mimeo)

APÊNDICE

QUADRO 19 – Valores de royalties repassados aos municípios paranaenses lindeiros ao Reservatório de ITAIPU – 1991 até outubro de 2005.

MUNICÍPIO	Repasso feito em outubro de 2005 (em US\$)*	População estimada para o ano de 2005**	Repasso out. 2005 dividido pela pop. Estimada (em US\$)	Total de repasse acumulado entre 1991 e out. 2005*
Foz do Iguaçu	425,9 mil	301.409	1,41	156,6 milhões
Santa Terezinha de Itaipu	88,4 mil	21.011	4,20	32,5 milhões
São Miguel do Iguaçu	191,8 mil	26.869	7,14	83,0 milhões
Itaipulândia	379,3 mil	8.501	44,61	127,0 milhões
Medianeira	2,4 mil	40.040	0,06	900,6mil
Missal	84,6 mil	10.471	8,08	31,1 milhões
Santa Helena	556,6 mil	21.512	25,87	204,7 milhões
Diamante do Oeste	11,9 mil	2.137	5,57	4,3 milhões
São José das Palmeiras	4,1 mil	3.166	1,29	1,5 milhões
Marechal Cândido Rondon	118,3 mil	44.705	2,65	50,3 milhões
Mercedes	40,8 mil	4.860	8,39	13,6 milhões
Pato Bragado	99,3 mil	4.370	22,72	33,2 milhões
Entre Rios do Oeste	69,4 mil	3.580	19,38	23,2 milhões
Terra Roxa	3,3 mil	14.095	0,23	1,2 milhão
Guaira	107,6 mil	27.819	3,87	39,5 milhões
TOTAL	2,183 milhões	534.545	4,08	802,6 milhões

Fontes: *U.H. de Itaipu. Disponível em: <www.itaipu.gov.br>. Acesso em: 20 nov. 2005.

**IBGE. Cidades. Disponível em: <www.ibge.gov.br>. Acesso em: 25 nov. 2005.

Organização: Edson dos Santos Dias/2005.

QUADRO 20 – Oeste e Sudoeste do Paraná - Municípios localizados no entorno do Pq. Nacional do Iguaçu e na BR-163: População residente por situação de domicílio – 1970-2000*

Municíp. (Meso O e SO)	1970			1980			1991			2000		
	Total	Urbana	Rural									
Capitão L. Marques (O)	23.256	3.454	19.802	40.832	10.316	30.516	17.843	7.783	10.060	14.377	9.753	4.624
Céu Azul (O)	23.219	4.175	19.044	25.441	11.792	13.649	10.586	5.831	4.755	10.445	7.197	3.248
Foz do Iguaçu (O)	33.966	20.064	13.902	136.352	101.538	34.814	190.123	186.385	3.738	258.543	256.524	2.019
Lindoeste (O)	-	-	-	-	-	-	6.877	938	5.939	6.224	2.382	3.842
Matelândia (O)	24.561	2.352	22.209	33.440	10.000	23.440	17.329	10.385	6.944	14.344	10.151	4.193
Medianeira (O)	31.142	7.289	23.853	49.367	24.368	24.999	38.665	29.572	9.093	37.827	33.246	4.581
Santa Lúcia (O)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4.126	2.184	1.942
Santa Tereza do Oeste (O)	-	-	-	-	-	-	6.118	3.307	2.811	10.754	7.534	3.220
Santa Terezinha Itaipu (O)	-	-	-	-	-	-	14.149	11.655	2.494	18.368	16.299	2.069
São Miguel do Iguaçu (O)	25.242	2.214	23.028	34.241	7.897	26.344	24.721	10.773	13.948	24.432	14.260	10.172
Serranópolis do Iguaçu (O)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4.740	1.928	2.812
Capanema (SO)	21.717	3.746	17.971	25.779	7.724	18.055	19.368	7.936	11.432	18.239	9.311	8.928
Planalto (SO)	17.195	2.212	14.983	20.279	3.635	16.644	15.092	4.075	11.017	14.122	4.814	9.308
Pérola d'Oeste (SO)	15.273	1.496	13.777	16.684	2.964	13.720	12.255	3.234	9.021	7.354	2.720	4.634
Pranchita (SO)	-	-	-	-	-	-	8.604	2.609	5.995	6.260	3.160	3.100
Santo Ant. Sudoeste (SO)	29.533	5.036	24.497	35.193	9.090	26.103	20.290	8.992	11.298	17.870	10.814	7.056
Bom Jesus do Sul (SO)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4.154	382	3.772
Barracão (SO)	16.205	2.049	14.156	18.143	2.707	15.436	14.692	4.491	10.201	9.271	5.825	3.446
Total dos 18 Municípios	261.309	54.087	207.222	435.751	192.031	243.720	416.712	297.966	118.746	481.450	398.484	82.966
Mesorregião SUDOESTE	446.360	80.401	365.959	520.909	166.865	354.044	478.126	225.666	252.460	472.626	283.004	189.622
Mesorregião OESTE	752.432	148.101	604.331	960.775	484.661	476.114	1.016.481	728.448	288.033	1.138.626	929.016	209.610
PARANÁ	6.929.821	2.504.253	4.425.568	7.629.849	4.472.506	3.157.343	8.448.713	6.197.953	2.250.760	9.564.643	7.782.560	1.782.083

Fontes: IBGE. Censos Demográficos – 1970; 1980; 1991 e 2000. Disponível em: <www.ibge.gov.br>. Acesso em: 14 jul. 2005.

* Elaborado a partir dos Quadros 1A e 2A (Ver Apêndice). ORGANIZAÇÃO: Edson dos Santos Dias/2005.

QUADRO 21 – Oeste e Sudoeste do Paraná - Municípios localizados no entorno do Pq. Nacional do Iguçu e na BR-163: Evolução demográfica da população total, urbana e rural (1970-2000)*; ano de instalação e População urbana em 2000***

MUNICÍPIO (Meso Oeste e Sudoeste)	TCP (1970-1980) %			TCP (1980-1991) %			TCP (1991-2000) %			Ano de Instalação	% Pop. Urbana em 2000
	Total	Urbana	Rural	Total	Urbana	Rural	Total	Urbana	Rural		
Capitão Leônidas Marques(O)	75,6	198,7	54,1	-56,3	-24,6	-67	-19,4	25,3	-54	1964	67,83
Céu Azul (O)	9,6	182,4	-28,3	-58,4	-50,6	-65,2	-1,3	23,4	-31,7	1968	68,90
Foz do Iguçu (O)	301,4	406,1	150,4	39,4	83,6	-89,3	36	37,6	-46	1914	99,21
Lindoeste (O)	-	-	-	-	-	-	-9,5	154	-35,3	1990	38,27
Matelândia (O)	36,2	325,2	5,5	-48,2	3,9	-70,4	-17,2	-2,3	-39,6	1961	70,76
Medianeira (O)	58,5	234,3	4,8	-21,7	21,4	-63,6	-2,2	12,4	-49,6	1961	87,88
Santa Lúcia (O)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1993	52,93
Santa Tereza do Oeste (O)	-	-	-	-	-	-	75,8	127,8	14,5	1990	70,05
Santa Terezinha de Itaipu (O)	-	-	-	-	-	-	29,8	39,8	-17	1983	88,73
São Miguel do Iguçu (O)	35,7	256,7	14,4	-27,8	36,4	-47,1	-1,2	32,4	-27,1	1961	58,36
Serranópolis do Iguçu (O)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1996	40,67
Capanema (SO)	18,7	106,2	0,5	-24,9	2,7	-36,7	-5,8	17,3	-21,9	1952	51,04
Planalto (SO)	17,9	64,3	11,1	-25,6	12,1	-33,8	6,4	18,1	-15,5	1963	34,08
Pérola d'Oeste (SO)	9,2	98,1	-0,4	-26,5	9,1	-34,2	-40,0	-15,9	-48,6	1961	36,98
Pranchita (SO)	-	-	-	-	-	-	-27,2	21,1	-48,3	1983	50,47
Santo Antº do Sudoeste (SO)	19,2	80,5	6,6	-42,3	-1,1	-56,7	-11,9	20,3	-37,5	1952	60,51
Bom Jesus do Sul (SO)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1996	9,19
Barracão (SO)	12,0	32,1	9,0	-19,0	65,9	-33,9	-36,9	29,7	-66,2	1952	62,83
Mesorregião OESTE	27,7	227,3	-21,2	5,8	50,3	-39,5	12	27,5	-27,2	-	81,59
Mesorregião SUDOESTE	16,7	107,5	-3,2	-8,2	35,2	-28,8	-1,2	25,4	-27,9	-	59,87
PARANÁ	10,1	78,6	-28,7	10,7	38,6	-28,7	13,2	25,6	-20,8	-	81,36

TCP = Taxa de Crescimento no Período (média acumulada ao longo do período).

Fontes: IBGE. Censos Demográficos – 1970; 1980; 1991 e 2000. Disponível em: <www.ibge.gov.br>. Acesso em: 14 jul. 2005. * Elaborados a partir dos Quadros 1B e 2B (Ver Apêndice);

** TER – Resolução nº 314; IPARDES – Base Pública e Tabulações Especiais. (IPARDES, 2003b).

ORGANIZAÇÃO: Edson dos Santos Dias/2005.

QUADRO 27 – Transferências da receita municipal por fonte de origem dos recursos, segundo municípios localizados no entorno do Pq. Nacional do Iguaçu*, para o ano de 2002. (%)

Município	Total das Transferências (R\$)	Total do ICMS	Compen-sação Exporta-ção e IPVA	Fundo de Exporta-ção	Compen-sação Financeira	IPVA	Manan-ciais + Unidades Conser-vação	Royalties Itaipu
Capitão L. Marques	6.953.301	90,41	2,38	2,71	0,01	2,57	0,89	0
Céu Azul	6.451.897	62,29	3,72	1,88	0,01	2,81	29,29	0
Foz do Iguaçu	124.818.056	57,09	3,41	1,72	0,01	3,82	0,76	33,19
Lindoeste	1.062.977	80,34	4,80	2,42	0,01	3,37	9,06	0
Matelândia	5.273.688	63,71	3,81	1,92	0,01	4,05	26,50	0
Medianeira	5.204.470	74,24	4,44	2,24	0,01	13,83	0,66	4,58
Santa Lúcia	989.995	76,35	2,05	2,30	0,01	2,62	16,67	0
S.Tereza do Oeste	1.520.080	80,93	4,72	2,44	0,01	3,57	8,33	0
S.Terezinha Itaipu	12.825.842	20,27	1,51	0,61	0,00	1,66	8,91	67,04
S. Miguel do Iguaçu	23.758.559	17,42	0,38	0,53	0,00	1,56	1,50	78,61
Serranópolis Iguaçu	4.446.304	59,85	1,98	1,81	0,01	1,18	35,18	0

Fontes: STN, ANEEL, SEFA, SEMA/IAP, IBGE. – Dados trabalhados pelo IPARDES.

Extraído de: IPARDES. Dimensão físico-biótica e socioeconômica do Projeto Zoneamento Ecológico-Econômico do Paraná.

Disponível em: <www.pr.gov.br/zee/pdf/Mesorregião_Oeste.pdf> Acesso em: 26/11/2005.

*Obs. O Município de Capanema não consta do Quadro acima pelo fato da distribuição dos municípios do Sudoeste do Paraná, no documento citado, possuir uma configuração diferente, onde consta também o Fundo por Participação do Município (FPM), o que gera assimetria entre as informações e não permite a comparação com os municípios do Oeste.

QUADRO 1A – Mesorregião Geográfica do Sudoeste Paranaense: População residente por situação de domicílio – 1970-2000.

MUNICÍPIO	1970			1980			1991			2000		
	Total	Urbana	Rural									
Ampére	13.246	2.403	10.843	15.628	5.033	10.595	13.213	6.037	7.176	15.623	10.403	5.220
Barracão	16.205	2.049	14.156	18.143	2.707	15.436	14.692	4.491	10.201	9.271	5.825	3.446
Bela Vista da Caroba	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4.503	757	3.746
Boa Esperança do Iguaçu	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3.107	564	2.543
Bom Jesus do Sul	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4.154	382	3.772
Bom Sucesso do Sul	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3.392	1.307	2.085
Capitania	21.717	3.746	17.971	25.779	7.724	18.055	19.368	7.936	11.432	18.239	9.311	8.928
Chopininho	27.042	2.376	24.666	35.170	7.707	27.463	24.587	8.282	16.305	20.543	10.529	10.014
Coronel Vivida	22.413	3.607	18.806	26.947	10.126	16.821	25.140	12.339	12.801	23.306	14.732	8.574
Cruzeiro do Iguaçu	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4.394	2.214	2.180
Dois Vizinhos	37.153	4.109	33.044	42.468	12.250	30.218	40.267	22.202	18.065	31.986	22.382	9.604
Enéas Marques	13.882	1.163	12.719	14.277	1.706	12.571	12.396	2.115	10.281	6.382	1.250	5.132
Flor da Serra do Sul	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5.059	590	4.469
Francisco Beltrão	36.807	13.470	23.337	48.765	28.307	20.458	61.272	45.622	15.650	67.132	54.831	12.301
Itapejara d'Oeste	10.075	2.146	7.929	10.110	3.064	7.046	9.045	3.909	5.136	9.162	4.961	4.201
Manfrinópolis	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3.802	448	3.354
Mariópolis	6.866	1.847	5.019	6.199	2.305	3.894	6.280	2.855	3.425	6.017	3.771	2.246
Marmeleiro	12.651	2.002	10.649	14.388	3.258	11.130	17.113	5.763	11.350	13.665	7.168	6.497
Nova Esperança do Sudoeste	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5.258	1.224	4.034
Nova Prata do Iguaçu	-	-	-	-	-	-	11.615	4.171	7.444	10.397	5.311	5.086
Pato Branco	33.808	15.455	18.353	45.938	31.477	14.461	55.675	43.406	12.269	62.234	56.805	5.429
Pêrola d'Oeste	15.273	1.496	13.777	16.684	2.964	13.720	12.255	3.234	9.021	7.354	2.720	4.634
Pinhal de São Bento	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2.560	737	1.823
Planalto	17.195	2.212	14.983	20.279	3.635	16.644	15.092	4.075	11.017	14.122	4.814	9.308
Pranchita	-	-	-	-	-	-	8.604	2.609	5.995	6.260	3.160	3.100
Realeza	16.737	3.316	13.421	21.709	8.772	12.937	17.146	9.300	7.846	16.023	9.951	6.072
Renascença	9.280	1.665	7.615	7.909	2.098	5.811	7.546	2.161	5.385	6.959	2.928	4.031
Salgado Filho	12.305	904	11.401	15.538	1.562	13.976	13.829	2.062	11.767	5.338	2.158	3.180
Salto do Lontra	31.448	2.246	29.202	34.251	7.090	27.161	14.297	4.624	9.673	12.757	5.602	7.155
Santa Izabel do Oeste	14.903	2.550	12.353	15.995	4.427	11.568	12.510	4.647	7.863	11.711	5.695	6.016
Santo Antônio do Sudoeste	29.533	5.036	24.497	35.193	9.090	26.103	20.290	8.992	11.298	17.870	10.814	7.056
São João	15.454	1.728	13.726	17.084	3.701	13.383	13.661	4.775	8.886	11.207	5.788	5.419
São Jorge d'Oeste	12.036	2.565	9.471	13.717	3.943	9.774	10.321	3.847	6.474	9.307	4.511	4.796
Saudade do Iguaçu	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4.608	1.987	2.621
Sulina	-	-	-	-	-	-	5.222	951	4.271	3.918	1.195	2.723
Verê	12.709	1.080	11.629	12.268	1.806	10.462	10.212	2.657	7.555	8.712	3.029	5.692
Vitorino	7.622	1.230	6.392	6.830	2.113	4.717	6.478	2.604	3.874	6.285	3.190	3.095

Mesorregião SUDOESTE	446.360	80.401	365.959	520.909	166.865	354.404	478.126	225.666	252.460	472.626	283.004	189.622
PARANÁ	6.929.821	2.504.253	4.425.568	7.629.849	4.472.506	3.157.343	8.448.713	6.197.953	2.250.760	9.564.643	7.782.560	1782.083

Fontes: IBGE, Censos Demográficos – 1970; 1980; 1991 e 2000. Disponível em: <www.ibge.gov.br>. Acesso em: 14 jul. 2005.
ORGANIZAÇÃO: Edson dos Santos Dias/2005.

QUADRO 1B – Mesorregião Geográfica do Sudoeste Paranaense: Evolução demográfica da população total, urbana e rural - 1970-2000

MUNICÍPIO	TCP (1970-1980) %			TCP (1980-1991) %			TCP (1991-2000) %		
	Total	Urbana	Rural	Total	Urbana	Rural	Total	Urbana	Rural
Ampère	18,0	109,4	-2,3	-15,5	19,9	-32,3	18,2	72,3	-27,3
Barracão	12,0	32,1	9,0	-19,0	65,9	-33,9	-36,9	29,7	-66,2
Bela Vista da Caroba	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Boa Esperança do Iguaçu	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Bom Jesus do Sul	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Bom Sucesso do Sul	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Capanema	18,7	106,2	0,5	-24,9	2,7	-36,7	-5,8	17,3	-21,9
Chopinzinho	30,0	224,4	11,3	-30,1	7,5	-40,6	-16,4	27,1	-38,6
Coronel Vivida	20,2	180,7	-10,6	-6,7	21,9	-23,9	-7,3	19,4	-33,0
Cruzeiro do Iguaçu	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Dois Vizinhos	14,3	198,1	-8,6	-5,2	81,2	-40,2	-20,6	0,8	-46,8
Enéas Marques	2,8	46,7	-1,2	-13,2	24,0	-18,2	-48,5	-40,9	-50,1
Flor da Serra do Sul	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Francisco Beltrão	32,5	110,1	-12,3	25,6	61,2	-23,5	-9,6	20,2	-21,4
Itapejara d'Oeste	0,3	42,8	-11,1	-10,5	27,6	-27,1	1,3	26,9	-18,2
Manfrinópolis	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Mariópolis	-9,7	24,8	-22,4	1,3	23,9	-12,0	-4,2	32,1	-34,4
Marmeleiro	13,7	62,7	4,5	18,9	76,9	2,0	-20,1	24,4	-42,8
Nova Esperança do Sudoeste	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Nova Prata do Iguaçu	-	-	-	-	-	-	-10,5	27,3	-31,7
Pato Branco	35,9	103,7	-21,2	21,2	37,9	-15,2	11,8	30,9	-55,8
Pérola d'Oeste	9,2	98,1	-0,4	-26,5	9,1	-34,2	-40,0	-15,9	-48,6
Pinhal de São Bento	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Planalto	17,9	64,3	11,1	-25,6	12,1	-33,8	6,4	18,1	-15,5
Pranchita	-	-	-	-	-	-	-27,2	21,1	-48,3
Realeza	29,7	164,5	-3,6	-21,0	6,0	-39,4	-6,5	7,0	-22,6
Renasença	-14,8	26	-23,7	-4,6	3,0	-7,3	-7,8	35,5	-25,1
Salgado Filho	26,3	72,8	22,6	-11,0	32,0	-15,8	-61,4	4,7	-73,0
Salto do Lontra	8,9	215,7	-7,0	-58,3	-34,8	-64,4	-10,8	21,2	-26,0
Santa Izabel do Oeste	7,3	73,6	-6,4	-21,8	5,0	-32,0	-6,4	22,6	-23,5

Santo Antônio do Sudoeste	19,2	80,5	6,6	-42,3	-1,1	-56,7	-11,9	20,3	-37,5
São João	10,5	114,2	-2,5	-20,0	29,0	-33,6	-18,0	21,2	-39,0
São Jorge d'Oeste	14,0	53,7	3,2	-24,8	-2,4	-33,8	-9,8	17,3	-25,9
Saudade do Iguaçu	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Sulina	-	-	-	-	-	-	-25,0	25,7	-36,2
Verê	-3,5	67,2	-10,0	-16,8	47,0	-27,8	-14,6	14,0	-24,7
Vitorino	-10,4	71,8	-26,2	-5,2	23,2	-17,9	-3,0	22,5	-20,1
Mesorregião SUDOESTE	16,7	107,5	-3,2	-8,2	35,2	-28,8	-1,2	25,4	-27,9
PARANÁ	10,1	78,6	-28,7	10,7	38,6	-28,7	13,2	25,6	-20,8

TCP = Taxa de Crescimento no Período (média acumulada ao longo do período).

ORGANIZAÇÃO: Edson dos Santos Dias/2005

QUADRO 2A – Mesorregião Geográfica do Oeste Paranaense: População residente por situação de domicílio – 1970-2000.

MUNICÍPIO	1970			1980			1991			2000		
	Total	Urbana	Rural	Total	Urbana	Rural	Total	Urbana	Rural	Total	Urbana	Rural
	Anahy	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3.011	1.640
Assis Chateaubriand	78.600	11.239	67.361	54.629	28.379	26.250	39.737	28.835	10.902	33.317	27.052	6.265
Boa Vista da Aparecida	-	-	-	-	-	-	10.370	3.228	7.142	8.423	4.565	3.858
Braganey	-	-	-	-	-	-	8.069	3.017	5.052	6.191	2.780	3.411
Cafelândia	-	-	-	-	-	-	8.093	5.185	2.908	11.143	8.551	2.592
Campo Bonito	-	-	-	-	-	-	5.059	1.479	3.580	5.128	2.260	2.868
Capitão Leônidas Marques	23.256	3.454	19.802	40.832	10.316	30.516	17.843	7.783	10.060	14.377	9.753	4.624
Cascavel	89.921	34.950	54.971	163.470	123.656	39.814	192.990	177.766	15.224	245.369	228.673	16.696
Catanduvas	25.726	2.187	23.539	36.325	8.625	27.700	9.821	3.712	6.109	10.421	4.944	5.477
Céu Azul	23.219	4.175	19.044	25.441	11.792	13.649	10.586	5.831	4.755	10.445	7.197	3.248
Corbélia	39.672	3.014	36.658	35.898	13.967	21.931	22.813	13.926	8.887	15.803	12.542	3.261
Diamante do Sul	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3.659	1.115	2.544
Diamante DOeste	-	-	-	-	-	-	9.253	2.876	6.377	4.878	2.480	2.398
Entre Rios do Oeste	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3.328	1.991	1.337
Formosa do Oeste	44.278	3.976	40.302	36.002	10.005	25.997	15.196	7.227	7.969	8.755	5.030	3.725
Foz do Iguaçu	33.966	20.064	13.902	136.352	101.538	34.814	190.123	186.385	3.738	258.543	256.524	2.019
Guaíra	32.875	11.261	21.614	29.170	19.599	9.571	30.000	22.790	7.210	28.659	24.878	3.781
Guaraniaçu	28.649	3.430	25.219	34.465	7.607	26.858	26.012	8.623	17.389	17.201	8.126	9.075
Itambé	-	-	-	-	-	-	6.106	3.795	2.311	5.872	4.438	1.434
Iguatu	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2.255	1.227	1.028
Iracema do Oeste	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2.951	2.131	820
Itaipulândia	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6.836	3.757	3.079
Jesuítas	-	-	-	-	-	-	12.841	5.537	7.304	9.832	5.408	4.424
Lindoeste	-	-	-	-	-	-	6.877	938	5.939	6.224	2.382	3.842
Marechal Cândido Rondon	43.776	7.166	36.610	56.210	25.039	31.171	49.430	26.455	22.975	41.007	31.246	9.761
Maripá	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5.889	3.001	2.888
Matelândia	24.561	2.352	22.209	33.440	10.000	23.440	17.329	10.385	6.944	14.344	10.151	4.193
Medianeira	31.142	7.289	23.853	49.367	24.368	24.999	38.665	29.572	9.093	37.827	33.246	4.581
Mercedes	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4.608	1.496	3.112
Missal	-	-	-	-	-	-	10.372	3.679	6.693	10.433	4.972	5.461
Nova Aurora	30.588	2.831	27.757	18.391	6.316	12.075	15.494	8.367	7.127	13.641	9.061	4.580
Nova Santa Rosa	-	-	-	6.895	1.752	5.143	7.042	3.155	3.887	7.125	3.897	3.228
Ouro Verde do Oeste	-	-	-	-	-	-	6.330	3.368	2.962	5.472	3.383	2.089

Palotina	43.005	5.214	37.791	28.253	12.854	15.399	30.705	19.700	11.005	25.771	20.740	5.031
Pato Bragado	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4.049	2.343	1.706
Quatro Pontes	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3.646	1.794	1.852
Ramilândia	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3.868	1.754	2.114
Santa Helena	26.834	2.108	24.726	34.882	7.215	27.667	18.861	6.501	12.360	20.491	9.818	10.673
Santa Lúcia	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4.126	2.184	1.942
Santa Tereza do Oeste	-	-	-	-	-	-	6.118	3.307	2.811	10.754	7.534	3.220
Santa Terezinha de Itaipu	-	-	-	-	-	-	14.149	11.655	2.494	18.368	16.299	2.069
São José das Palmeiras	-	-	-	-	-	-	5.596	2.355	3.241	4.102	2.259	1.843
São Miguel do Iguaçú	25.242	2.214	23.028	34.241	7.897	26.344	24.721	10.773	13.948	24.432	14.260	10.172
São Pedro do Iguaçú	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7.277	4.003	3.274
Serranópolis do Iguaçú	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4.740	1.928	2.812
Terra Roxa	38.237	6.137	32.100	25.225	10.707	14.518	19.820	11.797	8.023	16.300	11.042	5.258
Toledo	68.885	15.040	53.845	81.287	43.029	38.258	94.879	72.402	22.477	98.200	85.920	12.280
Três Barras do Paraná	-	-	-	-	-	-	14.982	4.104	10.878	11.822	4.931	6.891
Tupãssi	-	-	-	-	-	-	8.829	5.361	3.468	8.018	5.420	2.598
Vera Cruz do Oeste	-	-	-	-	-	-	11.370	6.579	4.791	9.651	6.966	2.685
Mesorregião OESTE	752.432	148.101	604.331	960.775	484.661	476.114	1.016.481	728.448	288.033	1.138.626	929.016	209.610
PARANÁ	6.929.821	2.504.253	4.425.568	7.629.849	4.472.506	3.157.343	8.448.713	6.197.953	2.250.760	9.564.643	7.782.560	1.782.083

Fontes: IBGE. Censos Demográficos – 1970; 1980; 1991 e 2000. Disponível em: <www.ibge.gov.br>. Acesso em: 14 jul. 2005.

ORGANIZAÇÃO: Edson dos Santos Dias/2005.

QUADRO 2B - Mesorregião Geográfica do Oeste Paranaense: Evolução demográfica da população total, urbana e rural, 1970-2000.

MUNICÍPIO	TCP (1970-1980) %			TCP (1980-1991) %			TCP (1991-2000) %		
	Total	Urbana	Rural	Total	Urbana	Rural	Total	Urbana	Rural
Anahy	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Assis Chateaubriand	-30,5	152,5	-61	-27,3	1,6	-58,5	-16,2	-6,2	-42,5
Boa Vista da Aparecida	-	-	-	-	-	-	-18,8	41,4	-46
Braganey	-	-	-	-	-	-	-23,3	-7,9	-32,5
Cafelândia	-	-	-	-	-	-	37,7	64,9	-10,9
Campo Bonito	-	-	-	-	-	-	1,4	52,8	-19,9
Capitão Leônidas Marques	75,6	198,7	54,1	-56,3	-24,6	-67	-19,4	25,3	-54
Cascavel	81,8	253,8	-27,6	18,1	43,8	-61,8	27,1	28,6	9,7
Catanduvas	41,2	294,4	17,7	-72,7	-57	-77,9	6,1	33,2	-10,3
Céu Azul	9,6	182,4	-28,3	-58,4	-50,6	-65,2	-1,3	23,4	-31,7
Corbélia	-9,5	363,4	-40,2	-36,5	-0,3	-59,5	-30,7	-9,9	-63,3
Diamante do Sul	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Diamante D'Oeste	-	-	-	-	-	-	-47,3	-13,8	-62,4
Entre Rios do Oeste	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Formosa do Oeste	-18,7	151,6	-35,5	-57,8	-27,8	-69,3	-42,4	-30,4	-53,3
Foz do Iguaçu	301,4	406,1	150,4	39,4	83,6	-89,3	36	37,6	-46
Guaira	-11,3	74	-55,7	2,8	16,3	-24,7	-4,5	9,2	-47,6
Guaraniaçu	20,3	121,8	6,5	-24,5	13,4	-35,3	-33,9	-5,8	-47,8
Ibema	-	-	-	-	-	-	-3,8	17	-37,9
Iguatu	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Itacema do Oeste	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Itaipulândia	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Jesuítas	-	-	-	-	-	-	-23,4	-2,3	-39,4
Lindoeste	-	-	-	-	-	-	-9,5	154	-35,3
Marechal Cândido Rondon	28,4	249,4	-14,9	-12,1	5,7	-26,3	-17	18,1	-57,5
Maripá	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Matelândia	36,2	325,2	5,5	-48,2	3,9	-70,4	-17,2	-2,3	-39,6
Medianeira	58,5	234,3	4,8	-21,7	21,4	-63,6	-2,2	12,4	-49,6

Livros Grátis

(<http://www.livrosgratis.com.br>)

Milhares de Livros para Download:

[Baixar livros de Administração](#)

[Baixar livros de Agronomia](#)

[Baixar livros de Arquitetura](#)

[Baixar livros de Artes](#)

[Baixar livros de Astronomia](#)

[Baixar livros de Biologia Geral](#)

[Baixar livros de Ciência da Computação](#)

[Baixar livros de Ciência da Informação](#)

[Baixar livros de Ciência Política](#)

[Baixar livros de Ciências da Saúde](#)

[Baixar livros de Comunicação](#)

[Baixar livros do Conselho Nacional de Educação - CNE](#)

[Baixar livros de Defesa civil](#)

[Baixar livros de Direito](#)

[Baixar livros de Direitos humanos](#)

[Baixar livros de Economia](#)

[Baixar livros de Economia Doméstica](#)

[Baixar livros de Educação](#)

[Baixar livros de Educação - Trânsito](#)

[Baixar livros de Educação Física](#)

[Baixar livros de Engenharia Aeroespacial](#)

[Baixar livros de Farmácia](#)

[Baixar livros de Filosofia](#)

[Baixar livros de Física](#)

[Baixar livros de Geociências](#)

[Baixar livros de Geografia](#)

[Baixar livros de História](#)

[Baixar livros de Línguas](#)

[Baixar livros de Literatura](#)
[Baixar livros de Literatura de Cordel](#)
[Baixar livros de Literatura Infantil](#)
[Baixar livros de Matemática](#)
[Baixar livros de Medicina](#)
[Baixar livros de Medicina Veterinária](#)
[Baixar livros de Meio Ambiente](#)
[Baixar livros de Meteorologia](#)
[Baixar Monografias e TCC](#)
[Baixar livros Multidisciplinar](#)
[Baixar livros de Música](#)
[Baixar livros de Psicologia](#)
[Baixar livros de Química](#)
[Baixar livros de Saúde Coletiva](#)
[Baixar livros de Serviço Social](#)
[Baixar livros de Sociologia](#)
[Baixar livros de Teologia](#)
[Baixar livros de Trabalho](#)
[Baixar livros de Turismo](#)