

OESP
28/5/97 A-14
443

AMBIENTE

Suspensa liminar sobre estrada no Parque do Iguaçu

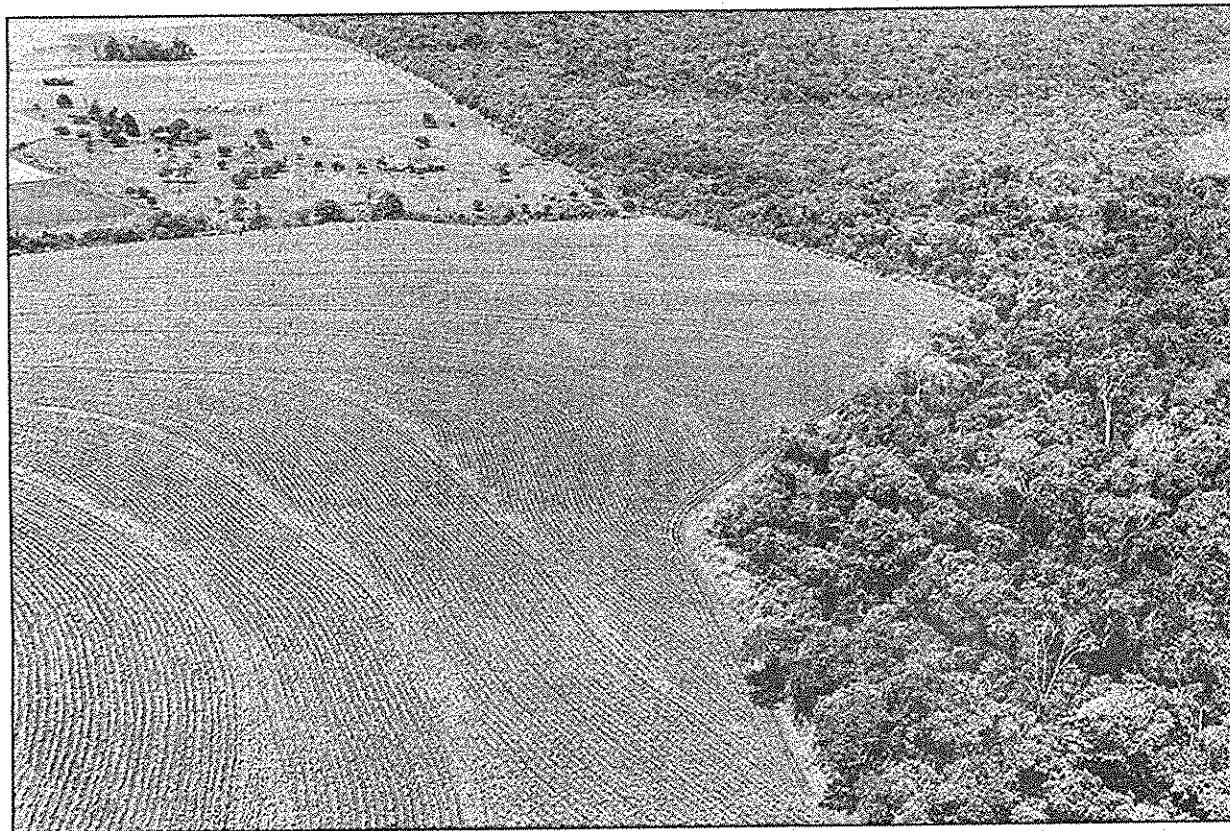
Reserva foi ocupada por grupo de fazendeiros e políticos interessados em reabrir passagem

LIANA JOHN

O juiz Pedro Máximo Paim Falcão, presidente do Tribunal Regional Federal da Quarta Região, decidiu ontem suspender a liminar que há quase 11 anos mantinha fechada a Estrada do Colono, ligação entre as regiões oeste e sudoeste do Paraná que corta o Parque Nacional do Iguaçu. Sediado em Porto Alegre, o tribunal centraliza as operações da Justiça Federal nos Estados do Sul.

Paim Falcão acatou pedido de suspensão da liminar feito no dia 12 pela Associação de Integração Comunitária Pró-Estrada do Colono (Aipopec), entidade que coordena um movimento unindo as duas regiões paranaenses. Desde o dia 8, cerca de 500 integrantes do movimento ocupam uma área do parque, com o objetivo de reabrir a estrada.

A estrada de terra corta o parque no sentido Norte-Sul, isolando um fragmento de mata de 7.200 hectares, considerada uma das últimas reservas de floresta do tipo estacional semidecidual, reconhecida como patrimônio mundial pela Unesco. Ela estava fechada, por determinação da Justiça Federal,



Parque Nacional do Iguaçu: propriedades em volta desmataram até as divisas legais da reserva

desde 1986. A mata vinha ocupando lentamente suas margens até o início deste mês, quando os invasores cortaram as cercas e entraram com tratores para reabri-la à força.

Segundo Luiz Antonio Larocca, do Instituto Brasileiro de Meio Ambiente e Recursos Naturais Re-

nováveis (Ibama), houve uma tentativa de acordo, desrespeitada pelos invasores.

O Fórum das Entidades Ambientais da Região Metropolitana de Curitiba entrou com uma ação contra os invasores no Ministério Público, que prosseguirá mes-

mo se o grupo deixar o parque. "Eles cometeram um crime ambiental contra a União, ao invadir e derrubar árvores", diz Larocca.

A questão em torno da estrada reabre uma velha discussão entre preservacionistas e desenvolvimentistas. Os preservacionistas

procuram mostrar a importância de manter uma reserva que protege imensa biodiversidade e, nesse caso, o entorno de rio famoso pela beleza de suas cataratas. Os desenvolvimentistas dão prioridade às vantagens econômicas imediatas, sem enxergar a utilidade das unidades de conservação. O Poder Público, como moderador, tem partidários das duas correntes.

No caso do Iguaçu, a briga em torno da estrada é crítica, porque o parque já está no limite do equilíbrio. As propriedades agrícolas do seu entorno foram desmatadas até as divisas legais com o parque, o que é visível até nas imagens de satélite. Não há uma zona de amortecimento e, por isso, algumas atividades nas fazendas provocam impactos negativos sobre o parque, mais sujeito a incêndios originados na vizinhança e à invasão de caçadores, de gado e de pragas.

O Ibama tem um plano de revitalização do parque, que pretende ordenar o turismo e adequar a fiscalização. A reabertura da estrada, sobretudo se for permitido o tráfego de carga, ameaça esvaziar esta iniciativa. "Aceitamos discutir uma estrada no parque, desde que se faça o estudo e a avaliação de impacto ambiental, mas os invasores querem tráfego de carga", conta Luiz Antônio Larocca, do Ibama.

■ Colaborou Valmir Denardin, especial para o Estado

Ecologistas querem que acesso continue fechado

O Parque Nacional do Iguaçu tem uma longa história na Justiça envolvendo a Estrada do Colono, segundo Teresa Urban, do Fórum das Entidades Ambientais da Região Metropolitana de Curitiba:

- O Parque do Iguaçu foi criado em 1939, com 185 mil hectares;
- A Estrada do Colono foi aberta em 1954 pelo Departamento de Estradas de Rodagem (DER) do Paraná para ligar as cidades de Medianeira, às margens da BR-277, e Capanema, do outro lado do Rio Iguaçu, com travessia de balsa. Tem 18 quilômetros de extensão dentro do parque e 12,5 metros de largura. Nunca foi asfaltada;
- O fechamento da estrada sempre foi uma reivindicação dos ambientalistas, dadas as ameaças "à integridade do parque e ao equilíbrio da população animal da região", conforme consta no plano de manejo preparado em 1981 pelo extinto Instituto Brasileiro de Desenvolvimento Florestal (IBDF) e pela Fundação Brasileira para a Conservação da Natureza (FBCN);
- A estrada foi fechada em 1986, em razão de uma ação movida por um cidadão de Foz de Iguaçu. Ele acusava o IBDF de omissão por não ter fechado a estrada conforme previa o plano de manejo. A liminar, concedida pela Justiça federal, criou polêmica na região;
- Os fazendeiros e autoridades locais organizaram movimentos pela reabertura da estrada e entraram com numerosas ações, visando derrubar a primeira liminar. A liminar foi confirmada sucessivas vezes nos últimos 11 anos;
- Mais uma ação cautelar está no Tribunal Regional Federal, em Porto Alegre, pedindo a suspensão da liminar. Os atuais invasores pedem ao juiz Pedro Máximo Paim Falcão a reabertura da estrada. O Ibama (que substituiu o IBDF como réu) quer que a estrada se mantenha fechada. (L.J.)

Precedente pode pôr outras áreas em risco

A reabertura da Estrada do Colono pode criar um precedente perigoso para outras unidades de conservação, observa João Paulo Capobianco, do Instituto Sócio Ambiental. Sempre haverá cidades cuja ligação rodoviária mais curta atravesse uma unidade de conservação. E o desenvolvimento econômico dessas cidades sempre estará entre as justificativas dos defensores das estradas. A pergunta que cabe, então, é: o País está disposto a assumir os riscos de abrir essas vias dentro dos parques?

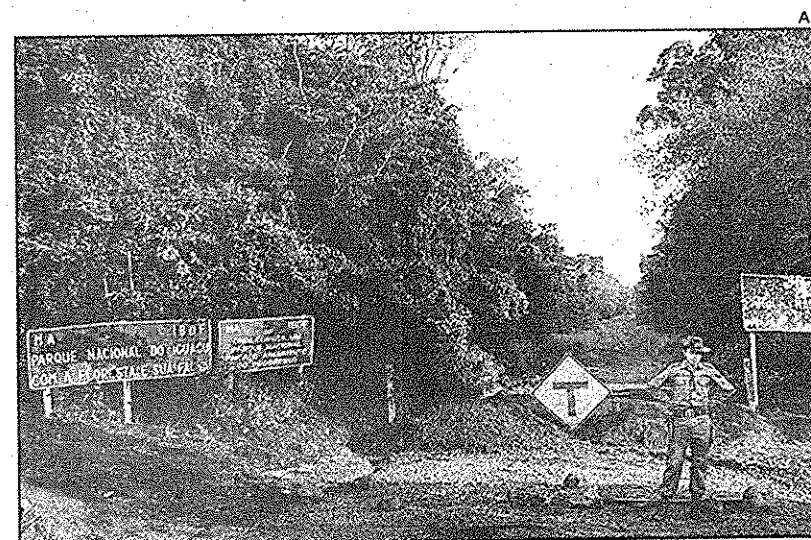
"Uma estrada dentro de uma unidade de conservação não tem apenas os impactos diretos mais conhe-

cidos: alto índice de atropelamento de animais, interrupção ou desvio de cursos d'água e aumento de ocorrência de incêndios", observa Evaristo Eduardo de Miranda, do Núcleo de Monitoramento Ambiental. "As estradas aumentam a vulnerabilidade dos parques a movimentos sociais, como o dos sem-terra; aumentam a possibilidade de uso da mata para esconder contrabando, sobretudo nas zonas de fronteira (como no Iguaçu) e aumentam os riscos de acidentes com cargas (às vezes tóxicas e perigosas); além da erosão na área de influência direta da estrada."

A facilidade de acesso também

implica maior frequência de turistas, sem o adequado controle e com diversos impactos ambientais possíveis: incêndios, depredações, coleta de fauna e flora, etc. O simples trânsito de cargas agrícolas numa estrada em meio à floresta dissemina pragas, parasitas e sementes cujo impacto sobre a flora do parque só é sentido a médio e longo prazos, depois que as pragas, ervas daninhas e doenças já infestaram grandes áreas.

"As unidades de conservação já estão sob pressão de áreas agrícolas contíguas e sofrem agressões de caçadores, madeireiros e garimpeiros", complementa Miranda. (L. J.)



Estrada do Colono: precedente perigoso em áreas de conservação