

Avaliação crítica de propostas para o desenvolvimento regional no entorno do Parque Nacional do Iguaçu baseadas no ecoturismo

Edson dos Santos Dias¹

Resumo

¹ Prof^o. Curso de Geografia da Unioeste/ Campus de M.C.Rondon, e-mail: edias88@yahoo.com.br

No presente estudo demonstramos que a constituição da organização social e política que reivindicava a reabertura da Estrada do Colono (trecho de aproximadamente 17 km que cortava o Parque Nacional do Iguaçu - PNI) estava prioritariamente voltada para o uso dessa passagem como um atrativo turístico a ser explorado pelos municípios dispostos no entorno do PNI, considerando o potencial turístico representado pelas famosas Cataratas do Iguaçu, localizadas dentro do Parque. Além das propostas do movimento pró-reabertura da Estrada, abordamos também os projetos formulados pelo Ministério do Meio Ambiente (MMA) e Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (IBAMA) para promover o desenvolvimento regional baseados no ecoturismo e turismo rural. A pesquisa foi desenvolvida a partir da consulta às fontes primárias, no caso, os aludidos projetos, assim como trabalho de campo na região, que resultou em entrevistas e no acesso a diversos documentos. O levantamento e revisão da literatura pertinente ao tema foi necessária para a compreensão da questão dentro de uma perspectiva mais ampla de análise.

Recebido: 20/Ago/2009
Aprovado: 11/Set/2010

Palavras-chave: Estrada do Colono; desenvolvimento regional; unidades de conservação.

Critical evaluation of proposals for the regional development around the Iguaçu National Park based on the ecotourism

Abstract

In the current study we show that the constitution of social and political organization that requested the re-opening of the Settlers' Road (Estrada do Colono), (part of about 17 Km that crossed the Iguaçu National Park – PNI), was mainly headed to the use of that passage like a touristic attractive to be explored by the municipalities disposed around the Iguaçu National Park, considering the touristic potential represented by the famous Iguaçu Falls, located inside the Park. Besides the proposals of the road's pro-opening movement, we boarded also the projects formulated by the Environment Ministry – MMA and Brazilian Institute of Environment and Renewable Natural Resources –

IBAMA, to promote the regional development based on the ecotourism and rural tourism. The research was developed from the inquiry of primary sources, actually the mentioned projects, as well as the camp work on the region, that resulted in interviews and in the access to various documents. The survey and review of the relevant literature to the theme was necessary to the understanding of the matter in a wider perspective of the analysis.

Keywords: Settlers' Road; Regional Development; preservation units.

Introdução

Este artigo resulta de um recorte de nossa tese de doutorado que abordou o conflito socioambiental envolvendo a reivindicação pela reabertura da Estrada do Colono no Oeste do Paraná. Nosso objetivo e prioridade é 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. Abordaremos, também, o programa formulado pelo Ministério do Meio Ambiente (MMA) e Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (IBAMA) para promover o desenvolvimento regional baseado no ecoturismo e turismo rural, mas com a diferença de não se complementar com a reabertura da Estrada do Colono.

Este recorte, em particular, foi desenvolvido a partir da consulta aos projetos formulados para as organizações pró-reabertura da Estrada do Colono, como a Associação de Integração Comunitária Pró-Estrada do Colono (AIPOPEC), ou por órgãos públicos como o IBAMA. Também realizamos entrevistas com representantes da comunidade local (residentes em municípios vizinhos ao Parque Nacional do Iguaçu-PNI) e acompanhamos regularmente a imprensa da região - tendo como foco de interesse a Estrada do Colono -, no período de 2000 a 2004.

Inicialmente faz-se necessária uma breve² apresentação sobre a questão envolvendo a “Estrada do Colono”, para demonstrar o contexto no qual estão envolvidas as propostas de utilizar o PNI e seu entorno como possibilidades amparadas no ecoturismo para o desenvolvimento

² Informações e análises mais completas e aprofundadas podem ser obtidas junto a nossa tese de doutorado, cuja referência encontra-se ao final desse artigo.

regional. Em nosso estudo, nos dedicamos a análise dos projetos encomendados pela AIPOPEC junto às assessorias privadas, os quais foram formulados para buscar alternativas para o desenvolvimento econômico dos diversos municípios localizados no entorno do PNI. As referidas propostas estão diretamente relacionadas com uma problemática que durante muitos anos foi motivo de polêmica no Oeste-Sudoeste paranaense – trata-se da reivindicação pela reabertura da “Estrada do Colono”.

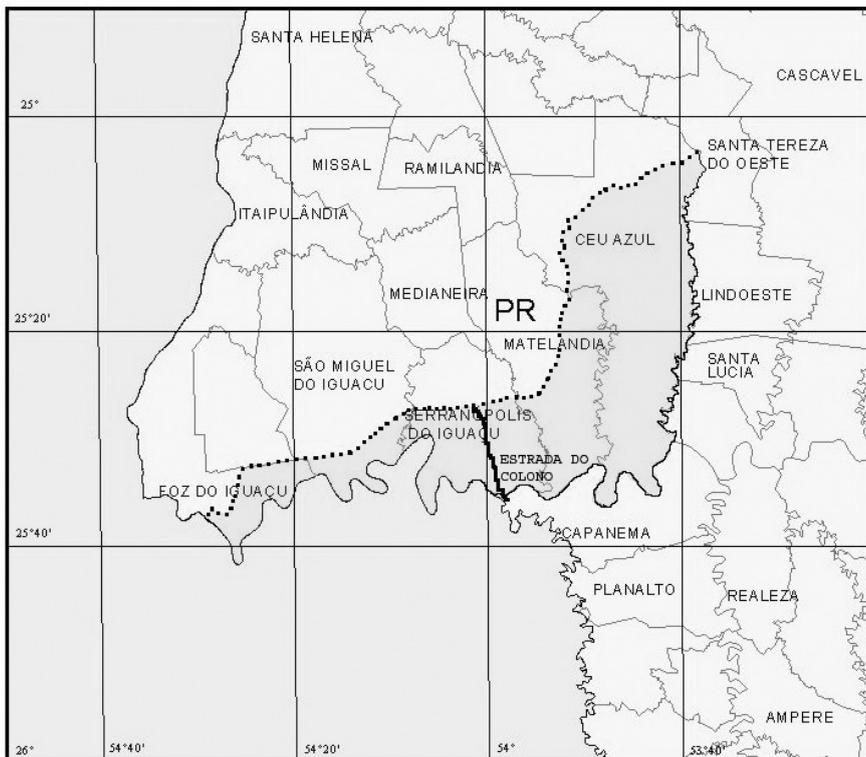
Esta estrada, que atravessava o PNI, interligando municípios do Oeste e Sudoeste paranaense (ver Figura 1), durante muito tempo foi utilizada como via de ligação entre os municípios de Capanema e Medianeira, circulando por ela, inclusive, linhas regulares de ônibus que vinham do Rio Grande do Sul e Santa Catarina, até o ano de 1986. Apesar de cortar uma unidade de conservação federal e o primeiro plano de manejo do PNI, 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. Foi somente no ano de 1986, depois de ações protagonizadas por algumas ONGs ambientalistas e pelo Ministério Público, que a estrada foi fechada, em cumprimento à decisão judicial. Do período compreendido entre 1986 e 1997 a estrada permaneceu fechada, com seu leito original sendo retomado pela vegetação.

Desde o primeiro momento de interdição da estrada, a reivindicação pela sua reabertura adquiriu um conteúdo litigioso, expresso por inúmeros conflitos entre as partes envolvidas. 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 tradicionalmente 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 própria fundação representou a necessidade de catalisar e articular as forças políticas e empresariais contrárias à interdição da via.

Um marco das disputas relacionadas à problemática abordada nesse artigo, 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 de Capanema, Serranópolis do Iguaçu e Medianeira, que resultou na ocupação do trecho onde se iniciava a “Estrada do Colono”, em Serranópolis do Iguaçu. Como consequência,

ela permaneceu aberta ao tráfego de forma irregular entre 1998 e 2001, quando foi organizada uma mega-operação pela Polícia Federal que fechou a “Estrada do Colono”, fazendo cumprir uma ordem judicial nesse sentido.

Figura 1 – Localização do Parque Nacional do Iguaçu e municípios do entorno.



Fonte: IBAMA. Plano de Manejo do PNI - 1999.
Modificado por Edson S. Dias.

A ação policial que interditou a estrada, em junho de 2001, não representou o desfecho para a situação analisada. 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, desencadeados por nova operação da Polícia Federal que garantiu o cumprimento de decisão da Justiça para o fechamento da estrada.

Os projetos de desenvolvimento regional elaborados a partir da tentativa de exploração ecoturística do Parque Nacional do Iguaçu

Nos municípios limítrofes ao PNI constatamos a articulação de certas lideranças locais formadoras dos chamados “setores organizados da sociedade civil”³, que 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”⁴ destes municípios, demonstrando a percepção negativa ou, no mínimo, indiferente, com relação ao parque, havendo a propagação dessa percepção junto à população em geral.

No âmbito da legislação ambiental, o regulamento dos parques nacionais brasileiros considera que os fins científicos, culturais, educativos e recreativos, assim como o “turismo ecológico”, fazem parte dos objetivos centrais que motivam a criação dos parques nacionais⁵. 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 mencionada anteriormente 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 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.

Nesse contexto, surge a reivindicação pela reabertura da “Estrada do Colono”, com desdobramentos conflituosos que ocorrem na escala local, onde se dão a materialização das relações socioespaciais e o exercício e disputa pelo poder comuns à situação de implantação e tentativa de regulação das unidades de conservação e do seu entorno. (CASTRO JR. et al., 2009, p. 57)

Existe, porém, um diferencial importante entre o uso regular que a “Estrada do Colono” possibilitava para o trânsito entre os municípios do Oeste e Sudoeste desde a década de 1950 até 1986, e a recente proposta

³ Constituídos principalmente por empresários, sindicatos patronais rurais, associações comerciais, políticos em geral e proprietários dos meios de comunicação de abrangência local.

⁴ Muller (1997, p. 1).

⁵ Decreto 84.017/1979 – Regulamento que estabelece as normas que definem e caracterizam os Parques Nacionais.

de reabertura desse trecho, formulada pelo movimento pró-reabertura. Apesar da ampla divulgação que a estrada representaria uma ligação estratégica, e viria a restabelecer o fluxo entre os moradores dos municípios localizados nas duas pontas da via, o que se percebe é a prioridade de não só reabrir, mas tornar a estrada uma nova fonte de receita a partir de um suposto apelo ecoturístico que seria colado a sua imagem.

É importante destacar que o PNI figura entre as unidades de conservação brasileiras que mais recebem turistas, superando a marca de um milhão de visitantes nos últimos anos. No entanto, todo esse fluxo é atraído pelas Cataratas do Iguaçu, localizadas na Zona de Uso Intensivo, que corresponde a uma pequena área, comparada ao restante do parque que faz parte das Zonas Primitiva e Intangível, exclusivamente voltadas à conservação.

Levando-se em conta o potencial turístico representado pelo PNI (mais precisamente das Cataratas do Iguaçu), 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 algumas lideranças da região que foram entrevistadas:

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 região⁶.

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 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 Sudoeste⁷.

Como já foi enfatizado, a motivação para a elaboração dessa proposta se encontra no afluxo significativo de turistas para a cidade de

⁶ 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.

⁷ 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.

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.

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 Recife⁸.

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.

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. 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 local⁹.

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.

A origem da proposta que apresenta o uso da Estrada do Colono como atrativo turístico, se encontra no documento “Integração Regional do Parque Nacional do Iguaçu”, elaborado por Arnaldo C. Muller, 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. Em seguida, passamos a apresentar os principais trechos correspondentes à aludida proposta divulgada pela AIPOPEC.

⁸ 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.

⁹ 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, impulsionada pela “Estrada do Colono”, só poderia demonstrar sua viabilidade tendo como prerrogativa a abertura legal da via, que poderia acelerar a implementação desse circuito turístico, no qual a própria estrada seria uma das principais atrações. A mobilização que manteve a estrada reaberta entre 1998 e 2001, contrariando liminar expedida pela Justiça que exigia o fechamento da mesma, servia como pressão, mas não oferecia as condições necessárias para que o projeto proposto se concretizasse formalmente, em razão da situação de ilegalidade.

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 Antonina¹⁰, sofrendo melhorias e

¹⁰ Cidade localizada no litoral paranaense, mais precisamente às margens da Baía de Antonina, distante cerca de 40 km de Paranaguá.

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 semana¹¹.

Sobre a indicação da “Estrada da Graciosa” como “modelo maior a seguir” para o uso da via que se pretende reabrir, é preciso destacar que o assessor contratado para a elaboração do projeto desconsidera algumas premissas básicas. Primeiro, trata-se de estradas cortando modalidades diferenciadas de unidades de conservação, pois o PNI faz parte do grupo das Unidades de Proteção Integral¹², ao contrário da AEIT do Marumbí¹³. Além disso, os históricos de formação¹⁴ e uso são completamente diferenciados e com impactos sobre o meio ambiente que também contém suas especificidades.

Retomando a proposta feita sob encomenda para a AIPOPEC, 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. No entanto, o plano de manejo do PNI, feito em 1981, já considerava a “Estrada do Colono” irregular. O próximo plano de manejo, publicado em 1999, foi elaborado em pleno momento que a situação envolvendo a reivindicação pela reabertura e a ocupação da estrada se encontrava mais tensa. Apesar disso, ou talvez por

¹¹ 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.

¹² Prevista na Lei do SNUC – nº 9.985/2000.

¹³ A modalidade de AEIT não está prevista na Lei do SNUC, mas sim em outra específica – Lei Federal nº 6513/1977, que dispõe sobre a criação de Áreas Especiais e de Locais de Interesse Turístico.

¹⁴ Para informações aprofundadas sobre o histórico de formação da Estrada do Colono, consultar nossa tese de doutorado.

isso mesmo, este último plano de manejo apresentava de maneira bem mais enfática e detalhada a necessidade de fechamento da estrada.

Sobre os impactos negativos da estrada para o PNI previstos no plano de manejo de 1999, 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 local¹⁵. 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.

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 e AIPOPEC, com consultoria de Arnaldo C. Muller e o envolvimento de representantes de diversos municípios limieiros 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”. Apresentamos a seguir seu objetivo principal:

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

¹⁵ Plano de manejo do Parque Nacional do Iguaçu. Brasília : 1999.

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.

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.

De acordo com o projeto, ao se tornar um elo de integração da população com o parque, a “Estrada do Colono” cumpriria efetivamente com o objetivo de preservação da unidade de conservação, logo, atenderia aos interesses do parque. Não obstante, ela cumpriria, como qualquer estrada, funções sociais relevantes à região do entorno daquela unidade, 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. [...] o restabelecimento da estrada promoveria um fluxo turístico peculiar, gerando novas alternativas de trabalho nos centros ligados pela estrada. (AIPOPEC, 1998?, 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).

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 metros 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. (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).

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).

É necessário fazermos alguns apontamentos gerais relativos a esse projeto. A execução dessa proposta, em sua forma plena, possivelmente demandaria uma alta quantia em investimentos (o levantamento da estimativa financeira dos custos não foi executado pelos elaboradores do projeto) que poderiam ser viabilizados, segundo os proponentes, pela implantação de uma Agenda 21 Regional, com apoio da *United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization* (UNESCO) e gerando, “[...] em organismos internacionais, fontes de

financiamento e interesses em investimentos de elevada monta”. (Ibid., h. 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 conflituosos 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.

Essa conjuntura adversa, somada à condição de ilegalidade em que a estrada permaneceu reaberta no período de 1997 a 2001, 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 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 da “Estrada do Colono”, em 1997.

Em razão da liminar que determinou o fechamento da estrada, obviamente não foram implementadas as propostas, mencionadas anteriormente, previstas no documento elaborado para a AIPOPEC. Até porque, mesmo se fosse aprovada a reabertura da estrada, o seu uso e qualquer alteração que visasse transformá-la em atrativo turístico deveriam estar contemplados no Plano de manejo da unidade de conservação.

Mesmo diante da conjuntura adversa, 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 governamentais 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. Nesse folder constavam informações básicas sobre o PNI, além de nomear as 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 oportunidade¹⁶.

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 evidências seguras de que apenas o fato de atravessar uma área de floresta preservada confira um motivo de atração turística para a estrada. O que há, de fato, é o interesse em utilizar esse trecho pra evitar a necessidade de contornar o Parque, encurtando a distância para aqueles viajantes provenientes do Sul do país ou do Sudoeste do Paraná, tendo como destino Foz do Iguaçu.

Contudo, o aproveitamento desse suposto potencial, enquanto atração turística ou como facilitadora dos fluxos turísticos vindos do Sul, atraídos pelas Cataratas ou pelas compras no Paraguai, 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. Essa é uma questão central na discussão envolvendo a “Estrada do Colono”, ou seja, a necessidade do seu reconhecimento e aprovação pelo Poder Judiciário,

¹⁶ AIPOPEC. No Caminho do Colono. **Folder**. [s.d.].

abrindo a possibilidade de negociação junto ao MMA e ICMBio¹⁷ sobre as condições de seu uso.

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.

Outro aspecto a ser 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.

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 projetavam 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

¹⁷ Antes ligadas ao IBAMA, as atribuições relativas a gestão das unidades de conservação passaram para a responsabilidade de um novo órgão ambiental, com a criação, no ano de 2007, do Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade (ICMBio).

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, tivessem 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).

Não obstante a 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 pessoas¹⁸ que apoiavam o movimento pró-reabertura.

Ao buscar um maior 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).

Embora 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

¹⁸ Como Rafael Greca, ministro de Esporte, Turismo e Juventude, no governo de Fernando Henrique Cardoso.

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.

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-parque¹⁹.

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 as propostas divulgadas pela direção do PNI para a maior integração, aquela que vem gerando maior expectativa e recebendo mais

¹⁹ Ainda sobre esse assunto, gostaríamos de apresentar uma experiência realizada 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). A referida estrada está localizada em um dos últimos remanescentes de Mata Atlântica do interior de São Paulo, nas APA Itu-Rio Tietê e Cabreúva-Jundiá, estendendo-se por 48,9 km na rodovia SP-312, beirando o Rio Tietê. (SOS MATA ATLÂNTICA, 2004, p. 41).

investimento e atenção refere-se ao programa pelo qual o atual ICMBio/PNI pretendem 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 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 limítrofes 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.

A exigência 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.

Para garantir o desenvolvimento da proposta formulada em conjunto com os representantes dos municípios, a estratégia dos órgãos ambientais do governo federal 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 com as prefeituras e representantes das comunidades locais.

O conjunto de medidas tomadas ou em estudo pelo ICMBio/PNI, como as apresentadas, para prover uma maior integração com a população residente nos municípios do entorno do PNI, é resultado direto da necessidade desses 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”.

Considerações Finais

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 ICMBio/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 ICMBio/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. Sobre essa questão merece menção que, em outubro de 2007, a Juíza Federal Pepita Durski julgou procedente a ação de interdição da estrada, logo, impedindo a reabertura da mesma, tornando menos provável qualquer possibilidade de reverter essa sentença no futuro²⁰.

Os impactos resultantes da reabertura da estrada, agravados com outras alterações que seriam implantadas para otimizar a exploração ecoturística do local, conforme previsto nas propostas apresentadas pela AIPOPEC, acarretariam sérios problemas a uma das principais unidades de conservação do Sul do país. Os impactos mencionados são de diversos tipos: atropelamento de animais, caça e extração de espécies da flora, alteração do ciclo hidrológico, contaminação pelo chumbo da gasolina, entre outros. Essas alterações não ficariam restritas a área alterada, mas se estenderiam para o seu entorno naquilo que é chamado de “efeito de borda” e suas implicações, especialmente quando se trata de estrada cortando uma unidade de conservação. (PRIMACK; RODRIGUES, 2001, p. 100 e p. 229); (FERREIRA, 2000, p. 533-543); (FARIA; MORENI, 2000, p. 761-769).

Diante das dificuldades e após a reavaliação das estratégias tomadas nos últimos anos, atualmente, 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.

²⁰ Informação consultada junto ao site oficial da 4ª TRF. Disponível em: <www.jfpr.gov.br> processo 0000867365. Acesso em: 25 mai. 2008.

Com as mudanças das forças políticas locais, que desistiram das estratégias de enfrentamento para buscar a reabertura da polêmica estrada, busca-se explorar o entorno do parque a partir do ecoturismo, em parceria com o ICMBio/PNI. O “Programa de Desenvolvimento do Turismo Sustentável no Entorno do Parque Nacional do Iguaçu”²¹ tem se mostrado uma opção viável para algumas administrações municipais.

Esse programa, 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 resultante da reivindicação pela reabertura da “Estrada do Colono”, apresentando momentos críticos, 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 das forças políticas mais atuantes junto ao movimento pró-reabertura.

Quanto aos resultados mais concretos a partir das diversas propostas levantadas pelo Programa, ainda estão por ser verificados no longo prazo. Mas, trata-se de um bom começo a tomada de ações/propostas por parte do IBAMA/PNI para o entorno do PNI, o que não era prioridade para esses órgãos, que se limitavam às medidas fiscalizadoras.

Referências bibliográficas

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. *Crítérios da Estrada do Colono*. [S.l.: s.n.], 1998?a. (mimeo)

BRASIL. *Lei 9985 de 18 de julho de 2000*. Institui o sistema nacional de unidade de conservação da natureza. Disponível: www.planalto.gov.br/ccivel/03/leis/19985.htm

BRASIL, *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.

²¹ Para mais informações sobre este Programa, consultar em http://www4.icmbio.gov.br/parna_iguacu/index.php?id_menu=109.

CASTRO JR., Evaristo de; COUTINHO, Bruno H.; FREITAS, Leonardo E. de. Gestão da biodiversidade e áreas protegidas. In: GUERRA, Antonio J.T.;

COELHO, Maria C.N. (Orgs.) *Unidades de conservação: abordagens e características geográficas*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2009.

DIAS, Edson dos S. *Desenvolvimento regional e conservação ambiental: a "Estrada do Colono" como via de (des)integração do oeste-sudoeste paranaense*. Presidente Prudente, 2006. Tese (Doutorado em Geografia). Universidade Estadual Paulista.

FARIA, Helder H.; MORENI, Patrícia D.C. Estradas em unidades de conservação: impactos e gestão no Parque Estadual do Morro do Diabo, Teodoro Samapio, SP. 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. 761-769.

FERREIRA, Lourdes M. A Estrada do Colono e fragmentação de habitats no Parque Nacional do Iguçu: 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.

MENDONÇA, Maí N. Os Caminhos. In: RAVAZZANI, Carlos. *Mata Atlântica*. Curitiba: EDIBRAN, 1995. p. 69-82.

MÜLLER, Arnaldo C. *Propostas para integração regional do Parque Nacional do Iguçu*. AIPOPEC. [S.l.: s.n.], 1998. (mimeo)

_____. *Integração regional do Parque Nacional do Iguçu*. AIPOPEC. [S.l.: s.n.], abr. 1997.

_____. *Proposição de manejo para o Parque Nacional do Iguçu*. Curitiba, 1978. Dissertação (Mestrado em Engenharia Florestal). Universidade Federal do Paraná.

PRIMACK, Richard B.; RODRIGUES, Efraim. *Biologia da conservação*. Londrina: E.Rodrigues, 2001.

SOS MATA ATLÂNTICA, Fundação. *Estrada Parque: conceito, experiências e contribuições*. São Paulo: Fundação Mata Atlântica, 2004.

