

AS CONSEQUÊNCIAS DA CRIAÇÃO DA “ESTRADA PARQUE CAMINHO DO COLONO” NO “PROJETO ONÇAS DO IGUAÇU” E NO PARQUE NACIONAL DO IGUAÇU

Data de submissão: 23/05/23

Data de aceite: 03/07/2023

Evelyn Winter

Bacharel em Turismo pela Universidade Estadual do Oeste do Paraná. Foz do Iguaçu – PR
<http://lattes.cnpq.br/4812752986618919>

Lara Luciana Leal Seixas

Docente no Curso de Turismo da Universidade Estadual do Oeste do Paraná – CCSA - Foz do Iguaçu - PR
<http://lattes.cnpq.br/3404604535303891>

RESUMO: O presente artigo discute, entre outros documentos, o Projeto de Lei N.º 984-A/2019 do Deputado Federal Nelsi Cogueto Vermelho (PSD-PR) que pretende alterar a Lei n.º 9.985/2000, que visa criar a categoria de Estrada Parque no Parque Nacional do Iguaçu, a pesquisa demonstra de que forma essa proposta, caso aprovada, poderá interferir no Projeto Onças do Iguaçu, que objetiva a proteção da população de onças pintadas (*Panthera onca*) e a conservação da biodiversidade dessa região de Mata Atlântica que está em extinção. A metodologia se fundamenta em pesquisa bibliográfica e de cunho qualitativo, com leitura em diversos artigos, documentos, revistas e

sites de caráter jornalístico. Concluiu-se com a investigação que estradas trazem diversos malefícios ao ecossistema e que o Projeto de Lei em questão apresenta diversas incoerências, além de prejudicar o projeto e a biodiversidade do local.

PALAVRAS-CHAVE: Estrada Parque. PNI. Onça Pintada.

THE CONSEQUENCES OF THE CREATION OF THE “ESTRADA PARQUE CAMINHO DO COLONO” IN THE “ONÇAS DO IGUAÇU PROJECT” AND IN THE IGUAÇU NATIONAL PARK

ABSTRACT: This article discusses, among other documents, Bill N.º 984-A / 2019 by Federal Deputy Nelsi Cogueto Vermelho (PSD-PR) that intends to amend Law N.º 9,985 / 2000, which aims to create the category of Park Road in the Iguaçu National Park, the research shows how this proposal, if approved, may interfere in the Onças do Iguaçu Project, which aims to protect the jaguar population (*Panthera onca*) and to conserve the biodiversity of this Atlantic Forest region that is endangered. The methodology is based on bibliographic and qualitative research, with reading in several

articles, documents, magazines and websites of a journalistic nature. It was concluded with the investigation that roads bring several harms to the ecosystem and that the Bill in question presents several inconsistencies, in addition to harming the project and the local biodiversity. **KEYWORDS:** Parkway. PNI. Jaguar.

1 | INTRODUÇÃO

O tombamento do Parque Nacional do Iguaçu (PNI) como Patrimônio Natural da Humanidade em 1986, trouxe junto com a repercussão internacional, imposições, entre elas o fechamento da estrada denominada Caminho do Colono que ligava as cidades de Serranópolis do Iguaçu e Capanema. Desde então, há mais de três décadas, houve uma série de iniciativas para reabertura, sendo a mais emblemática a ocorrida em 1997 com ação coercitiva da Polícia Federal que impediu a população local e atores políticos de continuarem suas ações para reabertura, sob o argumento das perdas ambientais à época.

Esse tema, volta à cena política nacional com a repercussão do projeto de Lei N.º 984-A/2019, que pretende alterar a Lei n.º 9.985/2000, propondo a criação do conceito Estrada-Parque na legislação brasileira e juntamente criar a Estrada Parque Caminho do Colono, visando reestabelecer as “relações socioeconômicas e turísticas nas regiões Oeste e Sudoeste do Paraná.”

Ocorre que tal ação, abrangeria o perímetro de atuação do projeto “Onças do Iguaçu”, que teve esforços para acontecer desde 1990 no PNI. Com a possibilidade da reabertura e da passagem de veículos, a estrada pode causar interferência na proteção e no projeto como um todo, uma vez que o mesmo busca garantir a preservação da comunidade de onças na região, segundo o site da instituição pro-carnívoro (2019), além de comprometer a titulação de Patrimônio Natural da Humanidade concedida ao Parque em 1986 pela Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura (Unesco)¹.

Diante dessa realidade, o presente estudo justifica-se uma vez que a discussão da reabertura volta a ser levantada, sua importância se revela ao colaborar com o Parque na disseminação de informações sobre os benefícios ambientais que aconteceram após o fechamento da estrada, além da contribuição social demonstra ao compor mais um debate junto aos moradores da região que apoiam a reabertura, ainda pode-se afirmar que o tema além de atual é essencial em tempos de aceleração de problemas ambientais.

A pesquisa teve como objetivo demonstrar de que forma a criação da estrada parque

1. Em 2014, segundo o site O Eco, quando o projeto de Lei 7.123/2010, do Deputado Federal Assis do Couto (PT/PR), que pretendia reabrir a estrada foi colocado para votação, Unesco anunciou que o título de Patrimônio Natural da Humanidade, concedido em 28 de novembro de 1986, poderia ser perdido caso o projeto fosse aprovado, fato que poderia afetar o turismo do local, já que esse título é um chamariz para turistas estrangeiros, na época ainda, de acordo com o site da G1, o presidente do Conselho Municipal do Turismo (Comtur) de Foz do Iguaçu, Paulo Angeli, se manifestou sobre o assunto dizendo sobre a preocupação, com os impactos negativos na demanda turística que a perda do título pode causar na cidade. Disponível em: <<http://g1.globo.com/pr/oestesudoeste/noticia/2014/05/parque-do-iguacu-pode-perder-titulo-de-patrimonio-natural-da-humanidade.html>>. Acesso em: 04 jun 2019.

Caminho do Colono no Parque Nacional do Iguaçu pode interferir no Projeto Onças do Iguaçu, demonstrando os malefícios que as estradas podem trazer para um ecossistema, assim como os riscos que elas oferecem para a vida selvagem, principalmente à onça pintada considerando sua importância na cadeia alimentar e sendo ela a causa do projeto Onças do Iguaçu.

O método utilizado neste estudo foi de uma pesquisa dedutiva, uma vez que para a investigação foram abordados vários documentos além da bibliografia de referência. A pesquisa é considerada descritiva com abordagem qualitativa, buscando nas percepções e análises dos documentos estudados compreender como o tema tem sido abordado pela sociedade. Como objeto empírico, foram selecionados a Estrada Parque e o Projeto Onças do Iguaçu do Instituto Pró Carnívoros, levantando, portanto, duas variáveis, a econômica e a ambiental. Este estudo está apoiado em pesquisa bibliográfica composta pelos principais autores na área de conhecimento, como Carlos Zatti, Luciano Dallo, Afranio José Soares Soriano, Karen Cristina Braga Lima, Marc J. Dourojeanni e Tereza Urban que abordam assuntos sobre a Estrada do Colono, o conceito de Estrada Parque e história do PNI. Ainda, de maneira complementar este estudo está apoiado em pesquisa documental como relatórios sobre o projeto Onças do Iguaçu, Plano de Manejo do PNI, *Plán de Gestión del Parque Nacional do Iguazú*, os projetos de lei quanto a criação da estrada parque, além de notícias de jornais, sites, revistas, cartilhas entre outros.

2 | AS ESTRADAS EM ÁREAS PROTEGIDAS E COMO ESSAS PODEM INFLUENCIAR NA FAUNA E FLORA LOCAIS

Com o crescimento da população e o desenvolvimento, as estradas foram ganhando cada vez mais extensão, elas são importantes para o deslocamento pois facilitam o acesso, trazem benefícios econômicos e prosperam o crescimento, mas infelizmente trazem malefícios ao ecossistema, além da transformação do ambiente e o desmatamento, causa maior circulação de veículos, provocando poluição do ar e poluição sonora (LIMA, 2013, p.14).

As estradas são “uma das principais causas para a perda da biodiversidade” (LIMA, 2013, p.13), tema atualmente alarmante e necessitado de atenção, que tem como uma das soluções a criação de Unidades de Conservação (UC’s), porém, dentro delas também existem estradas, o que traz preocupação para os gestores, afinal, “a construção de estradas é um dos processos antrópicos que mais afeta a dinâmica dos processos ecológicos, alterando o meio físico, químico e biológico” (LIMA 2013 *apud* FORMAN; ALEXANDER, 1998).

Um dos maiores riscos que as estradas trazem, tanto dentro quanto fora de UC’s, é o atropelamento de animais. “Nas últimas três décadas, atropelamentos de animais em estradas ultrapassou a caça como causa direta da mortalidade de vertebrados” (LIMA,

2013, p. 17 *apud* FORMAN; ALEXANDER, 1998).

À vista disso, Lima (2013) afirma que existem estudos que demonstram alteração no comportamento dos animais devido ao tráfego e a poluição sonora, como “alterações fisiológicas, aumento do hormônio do estresse, interferência na comunicação durante atividades de criação da cria e existem hipóteses de prováveis interferências causando perda da audição”. (LIMA, 2013, p. 19 *apud* ANDREWS, 1990; FORMAN, ALEXANDER 1998; REIJNEM *et al.*, 1995; WASSER *et al.*, 1997).

São citadas ainda outras modificações como a fuga, escassez de alimentos devido à falta de presas, menos sucesso no processo de reprodução, menor índice de produtividade e de ninhos de aves nas proximidades das estradas, além de mudanças físicas e químicas no ambiente (LIMA, 2013, p. 20).

2.1 Estradas no Parque Nacional Iguazú – Argentina

Ao investigar o *Plan de Gestión del Parque Nacional Iguazú*, que faz fronteira com parque brasileiro e possui o mesmo bioma, pode se confirmar diversas alterações que as estrada RN101 e RN12 causam no ecossistema e que facilitam para a existência de atividades ilegais, entre elas o ingresso de caçadores, extração de palmito, plantas medicinais e ornamentais, presença e dispersão de espécies exóticas, limitações para o repovoamento, causados pelo efeito borda (*Plan de Gestión del Parque Nacional Iguazú*, 2017-2023, p. 156) e entre outros problemas como os constatados na pesquisa citada nas páginas anteriores.

Já em relação as onças, o *Plán de Gestión* cita que a população é ameaçada em primeiro lugar devido a caça, em segundo pelos atropelamentos, depois por doenças transmitidas por animais domésticos. Quanto aos atropelamentos o documento diz que acontecem devido à falta de respeito dos limites de velocidade e a exceção de multas para veículos estrangeiros (*ibidem*, p 156). Além disso, o documento cita que

En la actualidad, en la RN12 y otras rutas del Norte de Misiones, mueren cerca de 3.000 animales por año. Aquí pierden la vida, comadrejas, lagartos overos, serpientes, anfibios, aves rapaces, pavas de monte, aguarás popés, coaties, osos meleros y hasta grandes mamíferos como el tapir, el puma y el yaguareté. La necesidad de pasa-faunas y reductores de velocidad son tan importantes como el cambio de conciencia de los conductores quienes no respetan los límites de velocidad y no comprenden aún el valor de los Recursos Naturales que sustentan la principal economía regional, el turismo. (*Plan de Gestión del Parque Nacional Iguazú*, 2017 -2023 p. 74).

No Plano de Manejo do PNI também é citado que “as estradas geram efeitos diretos, como efeito de borda, fragmentação e isolamento de populações, além de atropelamentos de fauna e erosão do solo ao longo de estradas de terra mal planejadas e com manutenção deficiente” (Plano de Manejo PNI, 2018, p. 10).

3 | PROPOSTA DE CRIAÇÃO DA ESTRADA PARQUE – CAMINHO DO COLONO NO PARQUE NACIONAL DO IGUAÇU

3.1 Conceito de Estrada Parque

O conceito de Estrada Parque, ao que tudo indica, surgiu no cenário internacional, mais precisamente nos Estados Unidos com as chamadas “*parkways*” (DOUROJEANNI, 2003).

O autor ainda cita que apesar de elas serem consideradas unidades de conservação, não possuem objetivo de preservar a natureza, mas de manter a beleza cênica do local, que é visível desde a estrada e a conservação da natureza em ambos os lados do trecho tem maior finalidade estética do que ambiental. No Brasil, a definição de estradas-parque não possui uma simetria, podendo ser relativa e apresentando diversas concepções, por isso há certa dificuldade no manejo destes espaços.

Segundo Dourojeanni (2003) a “Lei Nº 9.985 de 2000, Lei do Sistema Nacional de Unidades de Conservação (SNUC) não prevê as estradas-parque como categoria” e ainda defende que mesmo que as “estradas-parque sejam consideradas UCs, deve se reconhecer que elas não são estabelecidas para preservar a natureza e sim para manter as belezas cênicas naturais, que são visíveis desde a estrada” (DOUROJEANNI, 2003, p. 02) como acontece nas *parkways*.

3.2 Projeto de Lei Nº 984-A, de 2019

O Projeto de Lei Nº 984-A, de 2019, do Deputado Vermelho (PSD-PR) tem como objetivo alterar a Lei Nº 9.985 de julho de 2000 e criar a categoria de Unidade de Conservação Estrada Parque para estabelecer no PNI a Estrada Parque Caminho do Colono, que faz parte das Unidades de Proteção Integral² projeto busca “criar a Estrada-Parque Caminho do Colono no PNI, de modo a restaurar as relações socioeconômicas e turísticas nas regiões Oeste e Sudoeste do Paraná.” (Lei Nº 984- A, de 2019).

Para a idealização do projeto da intitulada “estrada ecológica” pelo Dep. Vermelho, alguns critérios foram estabelecidos, uma série de pontos que se pretendem implantar para a construção da estrada parque, entre eles: valorização da cultura; proteção de aspectos socioculturais; promoção a educação ambiental e o desenvolvimento sustentável; incentivo o turismo ecológico e ambiental que possibilitarão aos visitantes a contemplação e a educação ambiental; controle de acesso; instalação de guaritas de fiscalização e controle, que seria feito pelo Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e Recursos Naturais Renováveis

2. As unidades de proteção integral têm como principal objetivo a proteção da natureza, por isso as regras e normas são mais restritivas. Nesse grupo é permitido apenas o uso indireto dos recursos naturais; ou seja, aquele que não envolve consumo, coleta ou danos aos recursos naturais. Exemplos de atividades de uso indireto dos recursos naturais são: recreação em contato com a natureza, turismo ecológico, pesquisa científica, educação e interpretação ambiental, entre outras. Disponível em: <<https://www.mma.gov.br/areas-protegidas/unidades-de-conservacao/o-que-sao.html>>. Acesso em: 18 jun 2019.

(IBAMA) e Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade (ICMbio), para com todos os visitantes que ingressarem na Estrada-Parque; horários restritos de visitação, apenas durante o dia, com limite de pessoas e veículos, apenas será permitida a passagem de veículos de passeio, de pequeno porte e traslados de turistas, sendo impedida a entrada de transporte de cargas; terá pavimentação ecológica, com materiais que impeçam a permeabilidade do solo; controle de velocidade, serão construídas também estruturas para facilitar a passagem dos animais, e será feita a cobranças de ingresso, além disso um estudo de impacto socioambiental, cultural e econômico deverá ser feito, levando em conta a opinião dos moradores. (Informativo Especial da Frente Parlamentar pela reabertura da Estrada Parque Caminho do Colono. 2019. p. 03).

O documento do projeto de lei cita também o PL nº 7.123/2010, do Deputado Estadual Assis do Couto (PT/PR), que no dia 17 de setembro do ano de 2019, foi aprovado na Comissão de Serviços de Infraestrutura do Senado (Jornal Gdia, 2019, p. 07) e tem o mesmo objetivo da proposta do atual projeto.

3.3 Controvérsias e malefícios do Projeto de Lei Nº 984-A, de 2019

Diferente das *parways* que contam com beleza cênica e objetivam a proteção da mesma, a estrada do projeto em questão não apresenta beleza paisagística para tal denominação. Uma das preocupações quanto a essa proposta, segundo a cartilha A Estrada não é o caminho (2019), é que a legislação nacional referente ao Sistema Nacional de Unidades de Conservação (SNUC) poderá enfraquecer e abrir caminho a novas estradas-parque no país, afetando a biodiversidade de demais áreas protegidas.

O projeto não apresenta nenhum esboço de como a estrada será implantada, são destacados aspectos que devem existir, porém nada descrevendo como se dará a valorização cultural e a educação ambiental, se será implantada uma escola parque ou um museu, o que o turista poderá contemplar, como serão feitas as guaritas e a pavimentação, em suma o que será construído, de que forma isso sucederá e que tipo de facilidade será implantada para a travessia dos animais.

Existe entretanto, um livreto do PL nº 7.123/2010 onde é mencionada a criação de um centro de observação da biodiversidade, pontos de comercialização de produtos de agricultura familiar e um museu sobre o Caminho do Colono, todavia não é expressa a área de implantação dessa infraestrutura e o quanto da floresta seria desmatada para essa construção, aliás neste mesmo documento é citado que nenhuma árvore será derrubada para a instalação da estrada parque e é anexada ao fim desta afirmação uma imagem do *Google Earth* demonstrando que o caminho ainda existe, porém, a foto é de 2013 e atualmente o trecho está completamente recuperado.

No dia 12 de setembro de 2019, o Ministério Público de Foz do Iguaçu manifestou sua opinião contrária a reabertura, afirmando que a estrada cortaria uma área intocável

do Parque e que “a reabertura provocaria mudança radical em uma área que é matriz de repovoamento de outras zonas”, ademais afirma que a comparação entre a estrada em questão e a BR-469 não é válida, já que ela se encontra na zona de Uso Intensivo, ou seja a área destinada ao lazer e visitação, já a estrada do colono visa somente a travessia do parque e que “todo o entorno da hoje desaparecida Estrada do Colono, está caracterizada como Zona Intangível³ e se “a estrada estiver em operação, imporá uma modificação radical do solo do entorno ao longo de todo o seu perímetro. (Ministério Público Federal, 2019).

O livro *O Caminho do Colono* (DALLO, 1997), afirma que a sociedade em geral protege o Parque e que ele só continua preservado por conta dessa consideração que a população lindeira sente para com ele. Porém, já houve vários relatos de caça, pesca, queimadas, desmatamento e atropelamentos, no ano de 2019 por exemplo, segundo o site Agência Brasil (2019):

Uma operação contra a caça ilegal no Parque Nacional do Iguaçu foi realizada nesta sexta-feira (18) pela Polícia Federal (PF), Polícia Militar e Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade (ICMBio) nas cidades de Céu Azul/PR e Foz do Iguaçu/PR. Segundo a Delegacia de Polícia Federal em Foz do Iguaçu, a operação cumpriu a dois mandados de busca e apreensão em endereços de pessoas suspeitas de envolvimento com caça ilegal. Em um dos endereços foram encontradas pombas silvestres da espécie *Asa Branca* (*Patagioenas Picazuro*) abatidas e armazenadas na geladeira da casa⁴.

De acordo com as falas do Dep. Vermelho alguns moradores da região aparentam crer que o projeto de lei poderá beneficiar a economia e o turismo, porém na cartilha *A Estrada não é o caminho* (2019) são elencados três fatores que demonstram o porquê dessa perspectiva ser irreal: a primeira é a independência econômica e social, os municípios em torno do parque possuem economias distintas e não necessariamente dependem um do outro; por segundo o turismo não será favorecido, não ficou claro se haverá atrativos no local e o fato de apenas ser uma estrada ecológica não significa ser um atrativo; de acordo com o livro *Introdução ao Turismo*, da Organização Mundial do Turismo (OMT, 2001) não se pode confundir os atrativos com os recursos, “os recursos naturais, culturais, etc. são o fundamento para o desenvolvimento posterior a atração” e que pode-se oferecer os recursos naturais como praias, montanhas, ou a história de um país, mas estes elementos precisam estar situados em localidades acessíveis e válidas para a exploração turística, ao contrário não podem realmente ser considerados atrativos turísticos. (*Introdução ao Turismo*, 2001, *apud* Gunn 1993, p. 121).

O terceiro fator que demonstra que a perspectiva é utópica, é que a construção da

3. Zona Intangível é aquela onde a primitividade da natureza permanece o mais preservado possível, não se tolerando quaisquer alterações humanas, representando o mais alto grau de preservação. Funciona como matriz de repovoamento de outras zonas, onde são permitidas atividades humanas regulamentadas. Esta zona é dedicada à proteção integral de ecossistemas, dos recursos genéticos e ao monitoramento ambiental. O objetivo básico do manejo é a preservação, garantindo a evolução natural. (IBAMA, Plano de Manejo do Parna do Iguaçu, 2018).

4. Disponível em: <<https://uc.socioambiental.org/pt-br/noticia/196794>>. Acesso em: 03 jul 2019.

estrada colocaria em risco a garantia do ICMS ecológico⁵ uma das fontes de renda dos municípios de Capanema e Serranópolis do Iguaçu e que pode ser suspenso pelo Instituto Ambiental do Paraná (IAP).

Além disso, o Departamento da Polícia Federal no Paraná expressou em maio de 2012 em uma carta ao Ministério do Meio Ambiente, que “é inegável que, no período de funcionamento da estrada, a via era largamente utilizada por criminosos como caminho para transportar mercadorias ilícitas, armas, munições e drogas, além de facilitar a prática de crimes ambientais”, esclarece ainda que isso acontece pois essas pessoas evitam passar pela BR-277, onde há diversos postos da Polícia Rodoviária e Receita Federal e que controlar o tráfego com rigor na estrada não seria possível, fato que propiciaria facilidade para situações ilegais acontecerem. (Cartilha A estrada não é o caminho, 2019, p. 07).

O chefe do PNI, Ivan Carlos Baptiston, também já se declarou contra o projeto, lembrando que o parque é apenas uma porção do que resta da Mata Atlântica e que ela traria prejuízo as cidades de Capanema e Serranópolis, uma vez que a agenda de turismo que estão construindo para ambas as cidades seria prejudicada, reforçou ainda a possível perda do título de Patrimônio Natural da Humanidade⁶.

A comissão de Viação e Transportes aprovou o projeto em 12 de abril de 2019, alegando sua aprovação “com o objetivo de corrigir a histórica injustiça imposta ao povo do Oeste e Sudoeste paranaense” (PL 984-A/2019, p. 12).

No dia 21 de abril de 2020, o Supremo Tribunal Federal (STF) derrubou um recurso que havia sido feito por 16 municípios limítrofes ao PNI que pedia a reabertura da estrada e implantação do trânsito na região⁷, porém os dois projetos de lei que visam a criação da estrada parque ainda tramitam no Congresso Nacional.

4 | PROJETO ONÇAS DO IGUAÇU E SITUAÇÃO DA ONÇA PINTADA EM RELAÇÃO A EXTINÇÃO

O projeto teve início em 1990, com o nome de Carnívoros do Iguaçu pelo pesquisador Peter Crawshaw Jr., que juntamente com sua equipe, monitoraram por cerca de uma década espécies de carnívoros na Mata Atlântica, coletando informações inéditas, principalmente da onça pintada (*Panthera Onca*) e da jaguatirica (*Leopardus pardalis*) que eram os protagonistas do estudo inicial. Durante um período de três anos constatou-se que 10 onças foram mortas por caçadores e donos de rebanhos que eram atacados e no

5. O ICMS Ecológico é um instrumento de política pública, criado pioneiramente no Paraná, que trata do repasse de recursos financeiros aos municípios que abrigam em seus territórios Unidades de Conservação ou áreas protegidas, ou ainda mananciais para abastecimento de municípios vizinhos. Site da Secretaria do Meio Ambiente e Recursos Hídricos do Estado do Paraná. Disponível em: <<http://www.meioambiente.pr.gov.br/modules/conteudo/conteudo.php?conteudo=246>>. Acesso em: 15 out 2019.

6. Disponível em <<https://www.radioculturafoz.com.br/2019/05/27/chefe-do-parque-nacional-do-iguacu-e-contra-reabertura-da-estrada-do-colono/>>. Acesso em 13 ago 2019.

7. Inteiro Teor do Acórdão, A G .REG. NO RECURSO EXTRAORDINÁRIO 1.240.467 PARANÁ, 2020. Disponível em: <<http://portal.stf.jus.br/processos/downloadPeca.asp?id=15342521811&ext=.pdf>>. Acesso em: 19 abr 2020.

período de 1995 à 1997, outras 30 onças adultas foram mortas no contorno do Parque (Relatório de Atividades, 2018,p. 04).

Nos anos seguintes, a população foi reduzida drasticamente, tanto pela caça, quanto por fatores demográficos o que gerou preocupação na equipe de proteção do Parque. Em 2009 graças a recursos provenientes da renovação de contrato da concessão do Hotel Belmond Cataratas, os trabalhos puderam ser retomados e em 2010, um acordo de cooperação internacional com pesquisadores argentinos do *Proyeto Yaguareté*, foi firmado para unir forças nas pesquisas e na conservação da espécie pela extensão da Floresta Atlântica nos países vizinhos (*Ibidem*, p. 04).

Em 2018, o projeto teve o nome alterado para Onças do Iguazu e foi reformulado, com nova equipe e novos parceiros, e almeja “a conservação da onça- pintada como espécie chave para a conservação da biodiversidade do Parque Nacional” (*Ibidem*, p. 05). Ela é considerada de extrema importância pois mantém o equilíbrio ecológico visto que regula a quantidade das populações de suas presas e suas exigências ecológicas são igualmente as das demais espécies (Instituto Onça- Pintada, 2019). Segundo o site do Instituto pró carnívoros o projeto tem como objetivos:

Promover a conservação da onça-pintada na região do Iguazu através de ações de pesquisa, manejo engajamento e coexistência. Subsidiar, por meio de informações da ecologia de onças-pintadas no ParNa Iguazu, o planejamento e o manejo da unidade de conservação, assim como, contribuir para a avaliação e formação de uma rede de UC's que garantam a preservação de uma população mínima viável de onça-pintada (*Panthera onca*) e, consequentemente, a conservação da biodiversidade no Alto Rio Paraná. (Instituto Pró Carnívoros, 2018) .

A onça pintada é o maior felino das Américas e o terceiro maior do mundo, no Brasil a espécie é considerada como “vulnerável” em relação a extinção e na Mata Atlântica, está criticamente ameaçada. (Relatório de Atividades, 2018, p. 02). A população de onças reduziu de 87-90% nos últimos 10-15 anos na região do Alto Paraná e já perdeu cerca de 50% do seu território de distribuição original, a estimativa é de que restam “menos de 20% de remanescentes adequados para sua sobrevivência na região da Mata Atlântica” (*Ibidem*, p. 02).

A população de onças tem diminuído demasiadamente, e a “diminuição da área de habitat de boa qualidade para uma espécie rara afeta muito suas chances de continuar existindo” (Fragmentação de Ecossistemas, 2003, p. 37), além do fator da perda do *habitat*, os poucos felinos que restam vivem em populações pequenas, isoladas em poucas “ilhas” de floresta, a outra causa principal disso é a caça (Instituto Pró Carnívoros, 2019), mas os atropelamentos também são grandes ameaças sendo que “anualmente, 475 milhões de animais são atropelados nas estradas brasileiras (Guia de convivência, 2018, p. 33).

O PNI é uma das UC's do país com o maior Bioma da Mata Atlântica e que atualmente em meio ao desmatamento, é apenas uma porção de vegetação e representa cerca de 80%

das florestas originais que restaram no Estado do Paraná. Ele abriga diversas espécies de fauna e flora, inclusive algumas que estão em risco de extinção como a onça-pintada. Somando os dois parques e demais áreas contíguas, a área total protegida é de cerca de 600 mil hectares, sendo um dos mais importantes contínuos biológicos do Centro-Sul da América do Sul (Relatório de Atividades, 2018, p. 04).

Na Figura 1 pode-se analisar a situação do desmatamento no estado do Paraná e na Figura 2, onde são encontradas populações de onças na Mata Atlântica na Tríplice Fronteira Brasil, Paraguai e Argentina.



Figura 1 - Evolução do Desmatamento no Paraná.

Fonte: Relatório de Atividades, 2018.

Pode-se perceber na imagem que de 1890 até 1980 a devastação das florestas foi intensa, período onde o estado passou por forte movimento de colonização (ZATTI, 2001, p. 07), como consegue-se observar que no ano de 2016 poucas áreas verdes restaram, sendo uma delas a região do PNI, isso afeta drasticamente a população de onças já que necessitam de grandes extensões para viver.

Na figura 2, é possível identificar que O PNI é um dos últimos *habitats* onde a espécie predomina, juntamente com Argentina e Paraguai, o trecho forma um importante gargalo verde para a sobrevivência da espécie.

De acordo com o Instituto Onça Pintada a área que uma onça vive durante sua vida pode variar, sendo de 13 km² nas florestas de Belize (Rabinowitz, & Nottingham, 1986) a 265 km² no Cerrado do Brasil central (Silveira, 2004). Estudos têm revelado também que a área de vida de indivíduos machos é maior do que a de fêmeas, sendo que a área de vida de um macho pode englobar as de várias fêmeas (Instituto Onça Pintada, 2019).

Logo, a necessidade de preservação de todo trecho ainda restante, é essencial não só por causar efeitos na biodiversidade, como também por ser propício a área de vida dessa espécie tão importante para a manutenção da cadeia alimentar.

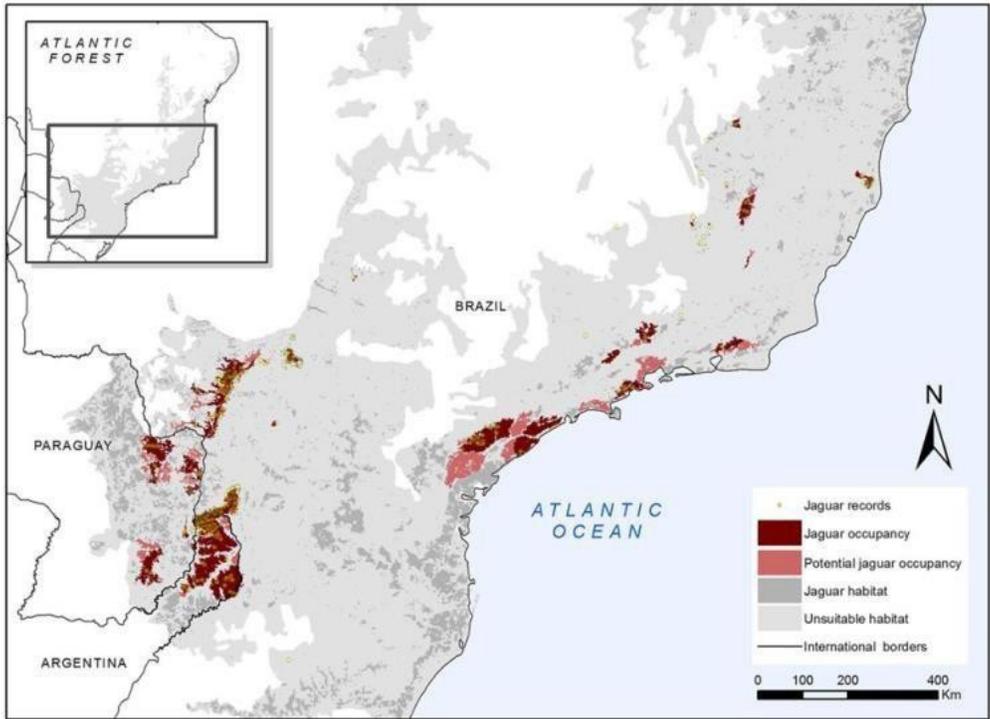


Figura 2 - Populações de Onças na Mata Atlântica.

Fonte: PAVIOLO, Augustin; ANGELO, Carlos De; AZEVEDO, Fernando. 2016.

5 | CONCLUSÃO

Pode-se afirmar que as estradas causam impactos negativos nos ecossistemas em que estão inseridas, podendo acarretar diversos problemas como os relatados neste estudo, em virtude disso, pode-se deduzir que o PL N° 984-A/2019, caso aprovado ocasionará malefícios para o projeto Onças do Iguaçu, pois ele poderá sofrer com a perda da população de onças se houverem casos de atropelamentos e mortes devido a caça.

As inconsistências do PL N° 984-A/2019 puderam se comprovar devido a falta de um planejamento que demonstre de que forma a estrada seria construída, o que de fato existiria para fomentar o turismo, já que para o mesmo existir tem a necessidade de possuir atrativos e quais as reais vantagens econômicas resultariam disso, já que nenhuma pesquisa a fundo foi feita para tal alegação, além disso não houve divulgação das perdas ambientais que podem ocorrer. Na cartilha do Projeto de Lei do Dep. Assis do Couto foi constatado diversas afirmações sobre a abertura da estrada que não possuem fonte de pesquisa, por exemplo a declaração de que a Unesco não retiraria o título de Patrimônio Natural da Humanidade se a estrada fosse aberta, ratificando a ideia de que a proposta é infundada e que há informações vagas sobre a mesma.

Por fim, esta pesquisa comprovou que o Projeto Onças trouxe resultados satisfatórios no aumento da população de onças através da conscientização da sociedade com projetos e programas de engajamento da população lindeira, ao reabrir a estrada, há a facilitação de eventos como atropelamentos ocorrerem, como ocorre no Parque Argentino, que possuem redutores de velocidade, avisos para os motoristas redobram a atenção e facilidades para os animais e mesmo assim cerca de três mil animais morrem por ano devido à falta de respeito dos condutores que com frequência acabam isentos de multa em virtude de apresentarem placas estrangeiras, portanto antes de um projeto como este ser aprovado é necessário ser feito com que a sociedade tenha total compreensão da importância da preservação.

Considerando-se o bacharel em turismo como sendo um profissional holístico, tem a obrigação de levantar questões como essa, demonstrando que neste caso a perda ambiental não se justificaria em razão do ganho econômico e que a preservação não deve ser vista como um empecilho ao desenvolvimento.

REFERÊNCIAS

Dallo, Luciano. **Caminho do Colono: vida e progresso**. Francisco Beltrão: Grafitec, 1997. 107 p.

DOUROJEANNI, Marc, J. **Estradas Parque, uma oportunidade pouco explorada para o turismo no Brasil**. 2003. 08 p.

Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade (ICMbio). **Plano de Manejo do Parque Nacional do Iguaçu**. Brasília, 2018. 57 p. Disponível em: <http://www.icmbio.gov.br/portal/images/stories/plano-de-manejo/plano_de_manejo_do_parna_do_iguacu_fevereiro_2018.pdf>. Acesso em: 12 ago 2019.

Jornal Gdta. **Comissão do Senado aprova projeto da Estrada do Colono**. Foz do Iguaçu, 18 de setembro de 2019, p. 07. Ano 03, Edição 975.

LIMA, Karen Cristina Braga. **Impacto de estradas em unidades de conservação do Brasil**. 2013. 94 p. Disponível em: <<http://cbee.ufla.br/portal/imgs/imagesCMS/publicacao/pdf/22.pdf>>. Acesso em: 05 jul 2019.

MEDEIROS, Rodrigo. **Evolução das Tipologias e Categorias de Áreas Protegidas no Brasil**. Tese de doutorado no Depto. de Geografia da Universidade Federal do Rio de Janeiro. 2005. Disponível em: <<http://www.scielo.br/pdf/asoc/v9n1/a03v9n1.pdf>>. Acesso em: 08 ago 2019.

Ministério do Meio Ambiente (MMA). **Áreas Naturais Protegidas**. Disponível em: <<https://www.mma.gov.br/areas-protegidas.html>>. Acesso em 02 ago. 2019.

Ministério do Meio Ambiente (MMA). **Fragmentação de Ecossistemas, Causas, efeitos sobre a biodiversidade e recomendações de políticas públicas**. Disponível em: <https://www.mma.gov.br/estruturas/chm/_arquivos/fragment.pdf?fbclid=IwAR27IVLm8yFoYd0fNaxLclpj9fvRvKWi-DEgqbsLfIVbEV5v88jKl5Tnqjo>. Acesso em: 08 mar. 2020.

Organização Mundial do Turismo. **Introdução ao Turismo**. Editora Roca Ltda. São Paulo, 2001.

Plan de Gestión del Parque Nacional Iguazú. Período 2017-2023. Disponível em: <<http://plandegestionpni.blogspot.com/>>. Acesso em: 07 nov 2019.

Projeto De Lei N.º 984-A de 2019. **Altera a Lei nº 9.985, de 18 de julho de 2000, para criar a categoria de Unidade de Conservação denominada Estrada-Parque e institui a Estrada-Parque Caminho do Colono no Parna do Iguazu; tendo parecer da Comissão de Viação e Transportes, pela aprovação** (relator: DEP. HUGO LEAL). 2019. Disponível em: <https://www.camara.leg.br/proposicoesWeb/prop_mostrarintegra;jsessionid=677735C5738175BCF02BC2F133A63F13.proposicoesWebExterno1?codteor=1735433&file name=Avulso+-PL+984/2019>. Acesso em: 17 jul 2019.

Projeto de Lei Nº 61, de 2013. Secretaria de Editoração e Publicações. Brasília-DF. 2013. Disponível em: <https://legis.senado.leg.br/sdleg-getter/documento?dm=4537383&ts=1570023764538&disposition=inline>>. Acesso em: 17 jul 2019.

Revista de Informação Nova Fase. **Estrada Parque, Oeste e Sudoeste unidos com segurança.** 2019. Ano 35- Edição 466. p .05.

SORIANO, Afranio José Soares. **Estrada Parque: proposta para definição.** Tese de Doutorado em Organização do Espaço. UNESP - UNIVERSIDADE ESTADUAL PAULISTA Instituto de Geociências e Ciências Exatas Campus de Rio Claro. Rio Claro (SP) 2006.

Supremo Tribunal Federal. **Inteiro Teor do Acórdão, A G. REG. NO RECURSO EXTRAORDINÁRIO 1.240.467 PARANÁ.** Brasília, 21 de fevereiro de 2020. Disponível em: <<http://portal.stf.jus.br/processos/downloadPeca.asp?id=15342521811&ext=.pdf>>. Acesso em:19 abr 2020.

TELES, Reinaldo Miranda de Sá (org.). **Turismo e Meio Ambiente.** Coleção Eduardo Sanovicz de Turismo. Elviesier Editora Ltda. Rio de Janeiro, 2011.

URBAN, Teresa. **Parna do Iguazu, Caminho Aberto para a Vida.** 2002.