

MANIFESTO REET BRASIL SOBRE A PROPOSTA DE REABERTURA DA ESTRADA DO COLONO, NO PARQUE NACIONAL DO IGUAÇU, PARANÁ, BRASIL

A Rede Brasileira de Especialistas em Ecologia de Transportes (REET Brasil) vem por meio do presente documento apresentar, de forma objetiva, os argumentos técnicos que são imprescindíveis ao adequado juízo acerca da proposta de reabertura da Estrada do Colono, no interior do Parque Nacional do Iguaçu, estado do Paraná, no que se refere aos impactos ambientais associados.

1. O Parque Nacional do Iguaçu (PARNA Iguaçu), localizado no extremo Oeste do Estado do Paraná, foi criado em 1939, abriga o maior remanescente de Mata Atlântica da Região Sul do Brasil (180 mil hectares), sendo reconhecidamente uma das áreas de maior biodiversidade do bioma, dotada de várias espécies classificadas como ameaçadas de extinção. Devido a suas características únicas, foi instituída como Patrimônio Mundial Natural da UNESCO em 1986. Cabe ressaltar que estamos falando de um dos biomas mais ameaçados do planeta e que qualquer porção de vegetação ainda em estado pristino é fundamental para a conservação de um conjunto único de espécies. O PARNA Iguaçu representa o último reduto da Mata Atlântica no extremo sul do país. Estudos sobre a viabilidade de populações de diferentes espécies indicam que a área natural restante na região não é suficiente para a persistência de algumas dessas espécies dependentes da floresta nativa. Logo, a perda de novas áreas para a abertura da estrada ameaçará muitas destas espécies não somente no Brasil, mas também em toda a região de fronteira com a Argentina.

2. A chamada Estrada do Colono era um antigo caminho de terra com 18 km abertos à revelia na porção central do PARNA Iguaçu entre as décadas de 50 e 80, mas que encontra-se integralmente desfeita desde 2001. A mesma foi extinta em vista da conclusão que diferentes autoridades do poder público tiveram sobre o seu papel propulsor nas atividades de caça predatória, extração ilegal de madeira e palmito, no interior da Unidade de Conservação (UC), bem como no aumento da susceptibilidade a incêndios florestais, isolamento geográfico da fauna em cada lado da estrada e risco à segurança fronteira. Atualmente, é incontestável que a vegetação nativa de Mata Atlântica no local se regenerou, onde antes havia uma grande clareira linear cortando a UC. O cenário atual de regeneração, portanto, garante a livre movimentação da fauna na região.

3. Em caso de nova construção, o local por onde a Estrada do Colono transpassaria a UC se localiza junto à porção central do território protegido, o que causaria a fragmentação transversal do habitat com a divisão da Unidade em duas partes. Isso, desencadearia uma série de efeitos ecológicos danosos e crescentes à biodiversidade, tais como poluição ambiental, desmatamento direto, mortalidade da fauna por atropelamentos, efeito barreira, efeito de borda, introdução de espécies exóticas no interior da UC, aumento do acesso a caçadores ilegais, além de alterações na dinâmica das interações entre as espécies, com eventuais desequilíbrios na teia alimentar local. Estes efeitos já foram registrados em diversos estudos nacionais e internacionais realizados em situações análogas, e estão detalhados a seguir:

- em consequência da poluição ambiental pode haver: aumento da poluição atmosférica, com aumento imediato da concentração de gases oriundos da queima de combustíveis, poluição do solo e das águas com deposição de resíduos de fluidos automotores e descarte irregular de resíduos sólidos domésticos, os quais propiciam a multiplicação de vetores de doenças, além de efeitos negativos da poluição sonora e da poluição luminosa na distribuição, abundância e atividade da fauna.

- o desmatamento direto causado pela supressão de vegetação nativa que hoje encontra-se estabelecida no local onde pretende-se construir a estrada, o que representaria milhares de m² de floresta derrubada com significativa perda de biomassa, o que promoveria a retração dos habitats disponíveis para a biodiversidade local.

- a estrada criaria novos ambientes decorrentes da modificação abrupta das condições do seu interior em direção a borda da vegetação em contato com a estrada (chamado efeito de borda). As bordas de florestas possuem propriedades distintas do interior da vegetação, que incluem maior temperatura, menor umidade, maior incidência de ventos, promovendo a dominância de poucas espécies tolerantes, em detrimento de muitas outras espécies que evitariam esse ambiente e se afastariam da borda formada pela estrada.

- a mortalidade por atropelamentos devido a colisão com veículos transitando na estrada, causaria o declínio populacional de espécies, sobretudo daquelas que não percebem a estrada como ameaça e adentram seus domínios acidentalmente ou que são inaptas para realizar travessias efetivas.

- a estrada é capaz de gerar o efeito barreira, que consiste no isolamento geográfico e na interrupção do fluxo genético de populações animais de uma margem a outra da estrada, seja pela repulsa dos animais à presença da estrada, seja pela alta incidência de atropelamentos durante as tentativas de travessias. Devido ao isolamento genético das subpopulações, o declínio populacional tenderia a ocorrer e, em alguns casos mais sensíveis, poderia resultar na extinção local de espécies.

- o estabelecimento de espécies não-nativas por intermédio da ação humana e facilitada pelos acessos da estrada, poderiam desencadear processos de invasão biológica, quando a espécie exótica deixa de estar em estado de latência e passa a se reproduzir e a se dispersar descontroladamente no ambiente, o que prejudicaria o ecossistema local, produzindo efeitos negativos para as espécies nativas da região.

- a caça em unidades de conservação é uma prática criminosa no Brasil, e, assim como historicamente constatado em outras regiões do país, estradas próximas de áreas naturais preservadas elevam a incidência de caçadores. Estradas como esta propiciariam maior acesso aos caçadores ilegais à medida que facilitam a entrada e a saída da vegetação a partir das margens da estrada. A caça ilegal acarreta no declínio populacional das espécies-alvo de caçadores que adentram e praticam essa atividade ilegalmente sob os domínios da UC.

- alterações na dinâmica das interações entre espécies: a fragmentação e as alterações estruturais do ambiente a partir da construção da estrada teriam efeitos significativos na interação entre espécies, comprometendo processos ecológicos relevantes à manutenção do ecossistema local, como a polinização e a dispersão de sementes por animais frugívoros. Esse quadro de fragmentação do habitat também intensificaria a pressão predatória de determinados grupos como insetos herbívoros e predadores de ninhos de aves sobre suas presas, com impactos negativos tangíveis a curto e longo prazo para as espécies envolvidas.

4. Para algumas espécies ameaçadas de extinção, o PARNA Iguazu representa um dos principais refúgios de floresta íntegra no domínio Mata Atlântica, e uma das raras regiões que ainda abrigam populações remanescentes em densidade significativa. Entretanto algumas delas são mais susceptíveis à colisões com veículos em vias de tráfego, bem como ao isolamento geográfico resultante da combinação do efeito barreira e efeito de borda, o que, conseqüentemente as tornam mais propensas aos impactos decorrentes de uma eventual reabertura da Estrada do Colono. Entre as espécies que viriam a ser

acometidas destaca-se: a onça-pintada (símbolo do PARNA Iguaçu e que possui registro confirmado de atropelamento ocorrido em outra rodovia que corta a UC), a anta (estudos em diferentes locais demonstram ser uma espécie sujeita a atropelamentos e que, devido ao seu grande porte, resultam em acidentes com severas consequências para os motoristas e passageiros), o veado-cambuta, e o queixada. Os dois últimos, além de serem altamente sensíveis ao efeito de borda causado por ambientes abertos, possuem o parque como um de seus últimos redutos na região. A primeira tem no PARNA Iguaçu uma de suas maiores populações conhecidas, enquanto que a segunda recolonizou o território da UC recentemente, após 20 anos do seu desaparecimento, e não coincidentemente 18 anos após o fechamento da antiga estrada.

5. O conceito de “Estrada de Parque” nasceu nos EUA por meio do Serviço Nacional de Parques norte-americano, tendo sido idealizadas para identificar rotas e propiciar o acesso de visitantes interessados em realizar o ecoturismo associado a Parques Nacionais, dando acesso a locais de rara beleza cênica em uma paisagem específica, desestimulando o tráfego intenso e convencional de veículos (principalmente transporte de carga) pelo interior de áreas protegidas. A definição original tem clara relação com estradas que estão no entorno de áreas protegidas e dão acesso a diferentes parques, e não com estradas que cortam ao meio o território de uma única unidade de conservação. No Sistema Nacional de Unidades de Conservação brasileiro não há definição legal sobre tal categoria denominada “Estrada Parque”. Existem apenas cerca de 30 vias que levam o nome de Estrada Parque no Brasil hoje, a maioria delas definidas por legislação estadual/municipal/distrital, podendo ser extremamente diversificadas em termos estruturais, desde estradas de terra rurais até rodovias pavimentadas de mão-dupla, sem haver padronização de mecanismos de proteção ambiental.

6. Logo, torna-se impensável abrir mão da autonomia e integridade do território de uma Unidade de Conservação como o PARNA Iguaçu, tão significativa para o Brasil em numerosos aspectos, fragilizando assim a governança das ações de proteção e preservação de parte tão significativa do domínio Mata Atlântica e de um dos maiores atrativos turísticos do país, tendo como simples contrapartida a construção de uma rodovia pavimentada no centro de seu território. Isso representaria uma agressão ao Sistema Nacional de Unidades de Conservação (SNUC) e à credibilidade da política ambiental brasileira perante o mundo.

7. Dada a relevância emblemática do PARNA Iguaçu, há risco que esse processo venha a abrir um delicado precedente para que outros projetos deste tipo se concretizem sob os

domínios de qualquer outra UC no Brasil, acarretando impactos ambientais diretos e indiretos expressivos à biodiversidade em diversos outros contextos e regiões do país.

8. Os impactos ambientais supracitados, oriundos da construção e reabertura da Estrada do Colono, não se tornam, portanto, justificáveis, sobretudo em nome de uma redução de aproximadamente 100 km na distância do trajeto entre duas localidades, cujo trajeto já está consolidado há mais de 18 anos no entorno da Unidade. Salienta-se que além de todos os aspectos ambientais citados, o PARNA Iguaçu é, inegavelmente, um relevante fator econômico para a região, e para a comunidade que se beneficia das atividades turísticas atreladas a ele, o que, tão somente, justifica a proteção integral de todo seu território, e conseqüentemente a preservação de sua biodiversidade.

Atenciosamente,

REET Brasil – Rede Brasileira de Especialistas em Ecologia de Transportes

25 de julho de 2019