

# Estrada-Parque ou Estrada no Parque? O caso do Parque Estadual de Guajará-Mirim

Categories : [Colunistas Convidados](#)

Em fevereiro de 2014, houve a cheia histórica do rio Madeira. Por causa dessa emergência, um percurso de 11,5 km dentro do Parque Estadual de Guajará-Mirim, antes uma trilha fechada e de tráfego limitado, foi transformado em estrada. Chegou a haver um embate entre a Justiça Federal e o governo de Rondônia, que paralisou temporariamente a abertura desta via. Entretanto, com base na [Lei Complementar N. 762 de 27 de fevereiro de 2014 \(Diário Oficial do Estado de Rondônia\)](#), o governo do estado conseguiu ir em frente com a obra. Esta lei permite a construção de “estradas-parque” em Unidades de Conservação, desde que o projeto desse tipo de via contenha um estudo prévio de impacto socioambiental.

Não foi o que aconteceu. A abertura da estrada foi feita da noite para o dia, desamparada de qualquer estudo ambiental prévio. Ela atravessa a porção norte do parque, para viabilizar a conexão entre os municípios de Guajará – Mirim e Nova Mamoré, garantindo o acesso pelas regiões de Ariquemes e Buritis. A chamada estrada-parque tem 30 metros de largura e sua construção interrompeu vários igarapés perenes ou intermitentes.

## Zoopassagens

Com 216,6 mil hectares, o Parque Estadual de Guajará-Mirim fica na parte centro-oeste do estado de Rondônia, abrangendo afluentes da bacia hidrográfica do rio Jaci Paraná, nos municípios de Nova Mamoré e Guajará-Mirim. O parque faz parte da porção leste do Corredor Ecológico Guaporé/Itenez-Mamoré e é adjacente aos limites da Terra Indígena Uru-EuWau-Wau e do [Parque Nacional dos Pacaás Novos](#). Serve de área tampão, barrando grande parte da pressão de atividades humanas que vêm do eixo da BR 364 e está inserido em uma região de extrema diversidade biológica, abrangendo quatro regiões ecológicas sul-americanas: floresta úmida tropical, florestas úmidas do sudoeste da Amazônia, florestas úmidas de Rondônia e Mato Grosso, além de pântanos e florestas de galeria do Departamento de Beni, na Bolívia.

A Lei Complementar 762, que deu respaldo legal à abertura da via, também determina que “deverá ter um projeto que contemple a construção de estruturas denominadas zoopassagens (passagens de fauna) nos trechos situados dentro de Unidades de Conservação de Proteção Integral ou em outros considerados necessários, para permitir a passagem dos animais sob e sobre a ‘estrada-parque’ com segurança, e assim garantir o [fluxo gênico](#) e a integridade física da fauna”.

---

Coube a mim, como consultor contratado pela Secretaria de Estado do Desenvolvimento Ambiental (SEDAM-RO), a elaboração de um projeto técnico que atendesse à Lei Complementar, e que pudesse ser executado o mais rapidamente possível.

Ao longo de junho de 2014, rastreei 149,5 km de pegadas de mamíferos na região da nova via. Pelo método de rastreamento continuo de pegadas, o mais eficaz no caso, registrei 28 espécies de mamíferos de médio e grande porte -- com massa corporal acima de 1 kg -- que efetivamente cruzaram a estrada e 368 eventos de travessia bem-sucedida da estrada por indivíduos dessas espécies durante o estudo. O conjunto de rastreamento por pegadas, observações diretas e uso de armadilhas fotográficas permitiu compor uma lista máxima de 40 espécies de mamíferos de médio e grande porte presentes ao longo da estrada no Parque Estadual Guajará Mirim e no seu entorno imediato (a faixa de 500 m para cada lado da estrada), todas suas efetivas ou potenciais usuários. Essa lista inclui nove espécies de mamíferos ameaçados de extinção no Brasil: tamanduá-bandeira, tatu-canastra, anta, queixada, macaco-aranha-de-cara-preta, cachorro-vinagre, onça-pintada, onça-parda e ariranha.

## Corredores de fauna

Em geral, as maiores concentrações de pegadas e, logo, de fluxo de fauna, coincidiram com zonas úmidas. Esses locais confirmaram que são corredores de fauna ao longo da “estrada-parque” e, por isso, apontei que tivessem prioridade na instalação de medidas mitigadoras, especialmente zoopassagens, que reduzam o efeito barreira da estrada e a mortalidade por atropelamento. Propus a instalação de 12 zoopassagens no trecho de 11,5 km da estrada que cruza o Parque Guajará-Mirim: passagens inferiores com cercas direcionadoras e passagens superiores ao nível das copas das árvores. O estudo também continha sugestões para sinalização viária, limitação de velocidade, interdição temporária e medidas educativas, além de uma listagem de espécies de mamíferos terrestres, aves e répteis.

Rodovias e ferrovias representam obstáculos consideráveis à mobilidade da fauna, notadamente às espécies terrestres, adaptadas à vida nas árvores, e até voadoras, no caso de morcegos e aves. Vertebrados terrestres, especialmente mamíferos de médio e grande porte, são mais propensos a sofrer restrições de mobilidade e morte por atropelamento, porque são mais ativos e movimentam-se por áreas maiores.

A estrada no Parque Estadual Guajará Mirim atravessa uma área bem conservada com florestas densas contínuas, zonas inundáveis, rios e igarapés com floresta ribeirinha. Embora haja intenso movimento de mamíferos ao longo de toda a estrada, esses trechos de maior umidade podem ser considerados mais significativos como corredores de fauna, como confirmou o meu estudo. Portanto, são locais onde deverá ocorrer mais atropelamentos e interferência nos padrões de deslocamento dos animais, especialmente se a estrada vier a ser asfaltada.

As zoopassagens propostas priorizaram esses corredores de fauna, para tentar evitar ou reduzir os atropelamentos e o efeito barreira que a estrada poderá exercer sobre a fauna local de vertebrados terrestres como um todo.

Os resultados do estudo foram encaminhados em novembro de 2014 à Coordenadoria de Unidades de Conservação – CUC, da [SEDAM-RO](#), para avaliação e cumprimento do que determina a Lei Complementar N. 762, do Governo de Rondônia, na forma de um documento técnico-científico intitulado “Plano de Execução de Ações para a Implantação de Estruturas Mitigadoras de Impactos sobre a Vida Silvestre de uma Estrada no Parque Estadual de Guajará-Mirim, Rondônia”,

Passados dois anos, nenhuma das ações de mitigação propostas pelo estudo foi executada. A via permanece como uma “estrada no parque”.

## **Leia Também**

<http://www.oeco.org.br/noticias/atropelamentos-de-antas-e-capivaras-tambem-matam-humanos/>

<http://www.oeco.org.br/colunas/colunistas-convidados/28467-atropelamento-de-fauna-desastre-ambiental-facil-de-evitar/>

<http://www.oeco.org.br/noticias/27620-dez-motivos-para-a-estrada-do-colono-nao-passar/>