

O asfalto da velha república

Categories : [Colunistas Convidados](#)

Brasília (DF) – No Brasil, o rame-rame sobre alguns temas não se esgota. Porque simplesmente não são debatidos a contento ou porque seguem rendendo dividendos políticos. É o caso da abertura de uma rodovia asfaltada cortando o Parque Nacional do Iguaçu. Ela sempre serviu como carta na manga para angariar votos de quatro em quatro anos no oeste do Paraná. Agora, o disparate ganha força nos primeiros momentos de um governo onde o ideário ruralista ocupou ainda mais espaços, mesmo no Ministério do Meio Ambiente.

No último embate político envolvendo a proposta, antecedendo as eleições de 2014, órgãos ambientais, academia e organizações não governamentais mostraram que plantar asfalto naquela reserva de Mata Atlântica causaria estragos na conservação da natureza, prejudicaria a economia e não engrossaria o [orçamento dos municípios](#) no entorno do parque nacional.

Naquele ano, quando recebia menos turistas que os quase 2 milhões registrados no ano passado, Iguaçu já movimentava a economia regional com R\$ 88 milhões anuais. Além disso, garantia o repasse a municípios vizinhos de R\$ 10 milhões ao ano em ICMS Ecológico. No último Janeiro, o município de Capanema recebeu [sinal verde](#) do Governo Federal para aproveitar as oportunidades econômicas do turismo no Iguaçu.

Não só esses benefícios correm risco com a abertura da rodovia, mas também o próprio reconhecimento do parque como patrimônio mundial, alertaram as Nações Unidas. A estrada já foi vetada pela Justiça Federal e nunca foi prevista nas regras de uso da área protegida.

Com menos de 1% dos votos válidos para a Presidência da República nas eleições de 2018, o senador Álvaro Dias (Podemos/PR) apresentou projeto no início do ano legislativo pedindo a abertura da rodovia no Parque do Iguaçu. O deputado federal Vermelho (PSD/PR) faz coro e promete um projeto de lei para melhorar uma proposta de 2013, do ex-deputado federal Assis do Couto (PDT/PR).

Tais parlamentares mantêm argumentos comuns pela abertura da rodovia, como encurtar o trajeto de carro entre os dois lados do parque nacional, aproximar a população das áreas verdes e até estimular a preservação dos animais e vegetação nativos. Também em comum, ainda não apresentaram ideias para o desenvolvimento econômico regional descoladas de prejudicar a área mais sensível do Iguaçu.

"Estradas-parque já existentes no país são apenas um neologismo para vias cercadas ou não de verde, fora de reservas ambientais. A circulação de veículos em parques nacionais atende ao turismo, manutenção e vigilância."

Suas propostas estão baseadas na implantação de uma *estrada-parque*, figura cinzenta e desconhecida pela legislação federal que levaria veículos para dentro de áreas preservadas, podendo aumentar atropelamentos de animais, descarte de lixo, queimadas, caça e outros problemas que parques nacionais não precisam acumular.

Governando um estado que eliminou quase todo o verde que um dia teve, Ratinho Júnior (PSD) [acha difícil](#) a implantação da rodovia no Parque Nacional do Iguaçu. Por outro lado, em evento rural realizado em Cascavel (PR), afirmou gostar da “ideia da estrada-parque, apenas para veículos leves. É difícil, mas sou parceiro, se a região quiser, para tentar uma saída”.

Estradas-parque já existentes no país são apenas um neologismo para vias cercadas ou não de verde, fora de reservas ambientais. A circulação de veículos em parques nacionais atende ao turismo, manutenção e vigilância. O trânsito regular de veículos nesses espaços nunca é bem vindo, mesmo que nossas malhas rodoviária e ferroviária sigam [cortando](#) inúmeras áreas protegidas federais, estaduais e municipais.

A situação sempre pode piorar, claro. O ministro do Meio Ambiente, Ricardo Salles, quer um libera geral de [ferrovias e linhas de transmissão](#) de energia em parques nacionais e outras unidades de conservação da natureza. Ao mesmo tempo, o Governo Federal planeja enviar ao Congresso um projeto para a criação de uma super agência de infraestrutura de transportes. Com licenciamento na berlinda, será um deus nos acuda. Quem sabe retornamos à década de 1920, quando o presidente Washington Luís afirmou que “governar é abrir estradas”.

Durante sua candidatura à presidência, Álvaro Dias se aproximou de entidades ambientalistas tentando esverdear seu programa de governo. Sua postura na área, todavia, é controversa. Afinal, ele integra um grupo de quase 200 candidatos cujas campanhas do ano passado foram agraciadas com R\$ 11,2 milhões de [criminosos ambientais](#). O candidato recebeu R\$ 50 mil de Gilson Mueller Berneck, fazendeiro multado pelo Ibama por destruir florestas em Juara, no Mato Grosso. Já em 2014, quando o senador vestia a camiseta do PSDB, foi [flagrado](#) construindo uma casa em área protegida no Balneário Camboriú (SC).

Em seu projeto pela rodovia no Iguaçu, Dias [afirma](#) buscar um “meio termo entre dois extremos, conciliando interesses para o bem comum”. Todavia, logo adiante pinta cores de guerra avisando que “os municípios não aceitarão que se negue e se continue a negar a importância da estrada para aqueles que lá vivem”. Nesse balanço pelo *bem comum*, do qual um parque nacional é dos exemplos mais concretos, a conservação da natureza quase sempre se torna a ponta mais fraca da corda.

Leia Também

<https://www.oeco.org.br/colunas/colunistas-convidados/27165-estrada-do-colono-nao-se-habilita-a-estrada-parque/>

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

<https://www.oeco.org.br/colunas/maria-tereza-jorge-padua/25460-estrada-do-colono-tesoura-que-parte-iguacu-pela-metade/>