

Conferência:

## *Desenvolvimento regional e conservação ambiental: análise de um conflito socioambiental envolvendo o Parque Nacional do Iguaçu<sup>1</sup>*

Edson dos Santos Dias\*

### Introdução

Em nossa época, a preocupação com temas identificados com a proteção da natureza foi alçada, ao menos no plano dos discursos e intenções, ao topo da agenda do debate internacional, com participação de setores da sociedade civil nucleados na forma de ONGs, de órgãos de Estado e de instituições multilaterais como a ONU, principal promotora de eventos e documentos oficiais ligados ao assunto.

O contexto que encerra a valorização atual das causas ambientais é amplo e complexo, mas é possível destacar o aumento excessivo no nível de exploração dos elementos naturais, emergido a partir do século XIX e norteado por uma forma hegemônica de organização social que prioriza as necessidades e a lógica do capital.

Na esteira de lutas e reivindicações bastante diversificadas foi tomando forma, num primeiro momento em países da Europa Ocidental e nos EUA, o movimento ambientalista. Em apenas algumas décadas, houve avanços significativos quanto à organização dos grupos dedicados a essa causa e a institucionalização, por parte dos governos de vários países, de setores do aparelho de Estado voltados para a problemática ambiental em seus territórios.

A importância atribuída à questão ambiental, desde a Conferência de Estocolmo (1972), tem na agenda internacional dos eventos organizados para o debate e deliberação sobre o assunto, a sua face mais visível e de maior repercussão, ao menos na mídia e, eventualmente, nos programas de governos. Esses eventos internacionais, promovidos pela ONU ou outras instituições com objetivos congêneres, resultam na explicitação das oportunidades de avanços e dos limites de proposições e ações para diminuir os problemas socioambientais mundiais, sendo que prevalecem os limites<sup>2</sup>, especialmente quanto às ações que tenham um resultado prático mais efetivo.

Nos países subdesenvolvidos, a implementação de algumas políticas de Estado destinadas à proteção do meio ambiente aconteceu, de forma predominante, sob ingerência direta ou indireta de organismos internacionais, responsáveis pela liberação de financiamento para esses países. Tornou-se freqüente o repasse de recursos ser condicionado a investimentos voltados para a preservação ambiental ou para a análise dos impactos causados ao meio pelo projeto que demandava financiamento.

A implantação de unidades de conservação passou a ser um expediente adotado pelos países de economia dependente para a obtenção de recursos de instituições financiadoras internacionais ou governos de países desenvolvidos interessados nesse tipo de investimento. Isso é resultado de uma pressão por parte dos governos dos países desenvolvidos, principais investidores nesses organismos que, por sua vez, são mais sensíveis (especialmente em época de eleição) à opinião pública e *lobbies* de ONGs ambientalistas.

No caso brasileiro, como sugere Gonçalves<sup>3</sup>, o Estado, na década de 1970, passou a criar instituições para gerir o meio ambiente. Naquele momento, tratava-se mais de uma resposta às demandas de organismos finan-

<sup>1</sup> Este artigo foi elaborado a partir de minha tese de Doutorado "Desenvolvimento regional e conservação ambiental: a 'Estrada do Colono' como via de (des)integração do Oeste-Sudoeste Paranaense", defendida em Julho de 2006 junto ao Programa de Pós-Graduação em Geografia da UNESP - Presidente Prudente.

\* Professor Adjunto do Curso de Geografia – UNIOESTE – Campus de M.C.Rondon; e-mail: edias88@yahoo.com.br

<sup>2</sup> "Montanhas estão em trabalho de parto e nasceu um rato: as super-instituições de controle ecológico exibem resultados bem mais modestos do que a retórica da sua autojustificação: nominadamente, Ministérios para Proteção das Amenidades da Classe Média." MÉSZÁROS, István. *A necessidade do controle social*. São Paulo: Ensaio, 1987, p. 24.

<sup>3</sup> GONÇALVES, Carlos W.P. *Os (des) caminhos do meio ambiente*. São Paulo: Contexto, 1990, p. 15.

## II Ciclo



Visão parcial de trecho da Estrada do Colono quando estava aberta, no interior do Parque Nacional do Iguaçu. Fonte: **Gazeta do Paraná**, Cascavel, 30 jun. 2004.

ceiros internacionais, do que o resultado de pressões de movimentos ecológicos enraizados no país. Outros autores ratificam esta mesma linha de argumentação, como é o caso de Rozely Santos, com a diferença de esta autora destacar também o papel dos grupos ambientalistas organizados no país:

As principais razões que provocaram a mudança de comportamento do governo [brasileiro] foram resultante de pressões de bancos internacionais, que passaram a exigir estudos de impacto ambiental para financiamento de projetos, das sociedades estrangeiras ambientalistas, como a IUCN/WWF (World Wildlife Foundation), com a Estratégia Mundial para a Conservação e de ONGs (organizações não governamentais), que se organizaram no Brasil e passaram a exigir participação nas tomadas de decisão sobre o ambiente.<sup>4</sup>

O movimento ambientalista estruturou-se, de forma predominante, através de ONGs. Essas passaram paulatinamente de uma situação de coadjuvante na atribuição de contestar e reivindicar, ao lado de outros grupos organizados (feministas, pacifistas), para assumir um papel de maior visibilidade, chegando mesmo a interferir ou influenciar em decisões de Estado e de empresas privadas, especialmente através das denúncias que alcançavam respaldo junto à opinião pública. No Brasil, a Rio-92 representou uma oportunidade de fortalecimento e ampliação das organizações ambientalistas brasileiras, que vem procurando obter participação mais efetiva no sentido de influenciar as políticas de Estado e de denunciar ações consideradas como prejudiciais ao meio ambiente.

É nesse contexto de debate sobre o meio ambiente, nos planos nacional e internacional, que precisa ser avaliada a problemática concernente à reivindicação feita por determinados grupos pela reabertura da Estrada do Colono, bem como as estratégias adotadas com o intuito de alcançar esse objetivo, assim como a resistência às tentativas de reabertura dessa via por parte de outros agentes sociais. Desde o primeiro momento que tivemos contato com a questão apontada, despertou-nos atenção o seu conteúdo polêmico, gerando uma oposição acirrada entre representantes da comunidade local, do Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (IBAMA), de diversos grupos ambientalistas e do Poder Judiciário.<sup>5</sup>

### Os conflitos relacionados à reivindicação pela reabertura da Estrada do Colono

A via de deslocamento entre o Oeste e Sudoeste do Paraná, utilizada regularmente desde a intensificação do processo de ocupação dessa parte do Estado, nos anos de 1950, ficou conhecida como Estrada do Colono<sup>6</sup>. Em terras paranaenses, estendia-se desde o município de Barracão até o de Capanema, pela atual BR-163, adentrava ao Parque Nacional do Iguaçu (PNI) e continuava pela Mesorregião Oeste, como PR-495, passando pelos municípios de Serranópolis do Iguaçu, Medianeira, Santa Helena, Marechal Cândido Rondon e Guaíra. No presente, essa denominação – Estrada do Colono – não é empregada para designar todo o trecho mencionado, estando identificada especificamente com o segmento que cortava o PNI<sup>7</sup>, o qual pode ser observado pelo **Mapa 1**, em razão das particularidades envolvidas com a disputa pela sua reabertura.

No ano de 1986, o governo do Estado do Paraná iniciou as obras de asfaltamento da BR 163, prevendo a inclusão do trecho que atravessava o PNI. Atentos a esse fato, grupos ambientalistas sediados em Curitiba manifestaram-se contrários à continuidade das obras, denunciando pela imprensa o risco de comprometimento do PNI. A partir desses desdobramentos, o Ministério Público Federal entrou com uma Ação Civil Pública, buscando impedir o asfaltamento do trecho localizado no parque. A Justiça deferiu, através de liminar, o pedido do Ministério Público e determinou o fechamento da Estrada do Colono ao tráfego convencional, decisão que foi concretizada ainda no ano de 1986 pela Polícia Federal.

<sup>4</sup> SANTOS, Rozely F. dos. *Planejamento ambiental: teoria e prática*. São Paulo: Oficina de Textos, 2004, p. 21.

<sup>5</sup> Neste artigo apresentamos apenas alguns apontamentos gerais sobre o assunto, os quais são desdobrados e aprofundados em nossa tese, identificada no início do artigo.

<sup>6</sup> A denominação “Estrada do Colono” deveu-se ao seu uso regular pelos diversos colonos residentes nas imediações, minifundiários que por ali transitavam com destino à sede dos municípios de Medianeira e Capanema, para escoamento de seus produtos. Sob influência semântica gaúcha, o significado atribuído ao termo **colono** no Oeste-Sudoeste paranaense, atualmente, pode ser entendido como sinônimo de agricultor.

<sup>7</sup> Esse segmento apresentava-se como uma estrada não asfaltada, com 17,6 km de extensão e faixa desmatada variável, no momento que se encontrava aberta, de 10 a 12 metros. Atravessava o PNI no sentido norte-sul, interligando, de forma mais rápida, o município de Serranópolis do Iguaçu, no seu extremo norte, com Capanema, localizado na margem esquerda do Rio Iguaçu e cujo acesso ocorria por meio de um serviço de balsas.

Mapa 1 – Localização do Parque Nacional do Iguazu e municípios do entorno.



Como conseqüência 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.

A partir de então, a reivindicação pela reabertura da Estrada do Colono adquiriu um conteúdo litigioso, expresso por inúmeros conflitos entre as partes envolvidas, que perdura até o momento, implicando em diversas ações judiciais.

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 Iguazu e Medianeira, para pressionar pela reabertura da Estrada do Colono.

A estratégia de ocupar o parque, criando uma situação de grande repercussão local e na mídia, estava vinculada ao interesse de levar o Poder Judiciário a se manifestar. Num primeiro momento, os resultados se deram em conformidade com o esperado pelo movimento pró-reabertura. Ao mesmo tempo em que a estrada era reaberta de maneira efetiva, a AIPOPEC mobilizava seus advogados para atuarem na outra frente da disputa – a jurídica. Assim, em 12 de maio de 1997 foi protocolado no Tribunal Regional Federal (TRF) pedido para que fosse derrubada a liminar que interditou a estrada, o qual foi acatado e forneceu respaldo legal à reivindicação dos manifestantes. Porém, pouco tempo depois, outra decisão judicial, agora do Supremo Tribunal de Justiça (STJ), anulou o despacho que permitia a reabertura da polêmica via. Este é apenas um exemplo de como a questão foi frequentemente permeada por decisões conflitantes no plano jurídico.

Apesar de decisão contrária da Justiça, a estrada permaneceu aberta, e foi organizada toda uma estrutura de manutenção e supervisão do uso da mesma, inclusive com a cobrança de pedágio dos usuários, sendo que essas ações ocorriam sem respaldo legal. Desde então, novos capítulos vêm se sucedendo no processo litigioso, assim como situações conflituosas como a do ano de 2001, quando a Polícia Federal fechou a Estrada do Colono, e no ano de 2003, quando foi acionada novamente, após outra tentativa de ocupação do parque.

Esse objeto geográfico, materializado em uma estrada, desperta tanto interesse, em razão de sua situação particular, que era atravessar uma área federal de conservação natural de **uso indireto**<sup>8</sup>, com todas as implicações decorrentes dessa categorização. Ela permaneceu aberta ao tráfego de forma irregular entre 1997 e 2001, após a mobilização de setores da comunidade local (organizações políticas, empresariais, de agricultores) de alguns municípios próximos ao parque. Acrescentam-se a essa situação as campanhas feitas por diversas ONGs ambientalistas para garantir a manu-

<sup>8</sup> Unidades de Proteção Integral (ou de uso indireto) – têm como objetivo preservar a natureza, sendo admitido apenas o uso indireto dos seus recursos naturais – é previsto a visitação, contemplação, estudo, educação ambiental, lazer e práticas de esportes. Conforme Lei nº 9.985, de 18 de julho de 2000, que institui o Sistema Nacional de Unidades de Conservação (SNUC).

## II Ciclo

tenção da interdição da estrada. Esse contexto, muito além do litígio judicial, confere à Estrada do Colono uma condição repleta de polêmica e de interesses envolvidos.

É um tema de grande interesse para a população dos municípios próximos ao parque e que obteve, em certos momentos, uma repercussão de debate em nível nacional e mesmo internacional<sup>9</sup>, sendo utilizado, inclusive, enquanto exemplo de conflito em torno de áreas protegidas freqüentemente mencionado pela mídia ou mesmo em livros escolares<sup>10</sup>.

Concordamos com Milton Santos quando este afirma que o espaço tem um caráter de inércia dinâmica no qual a forma espacial não se limita a ser resultado, mas também é condição do processo. A passagem que melhor expressa o papel da dimensão espacial e refuta a idéia de espaço apenas como “palco” ou “reflexo” da sociedade, é a seguinte: “Os objetos geográficos aparecem nas localizações correspondentes aos objetivos da produção num dado momento e, em seguida, pelo fato de sua própria presença, influenciam-lhes os momentos subseqüentes da produção.”<sup>11</sup>

A condição de inércia dinâmica atribuída aos objetos geográficos dentro de uma estrutura socioeconômica historicamente constituída levamos a refletir sobre o papel da Estrada do Colono (esse objeto geográfico particular) no arranjo espacial de uma porção do Estado paranaense. Essa estrada torna-se repleta de significados (como origem de conflitos, ameaça ao parque, estratégica para o desenvolvimento, contando com potencial de uso para o ecoturismo) que lhe são atribuídos pelos sujeitos sociais envolvidos com a problemática. Por isso, é importante pensar o seu papel enquanto um dos elementos do espaço, na combinação com um conjunto de estruturas específicas (de classe, de demografia, de receita, etc.) e da organização de técnicas que influem no espaço, cujo processo de produção está sempre em curso.

No conflito resultante das tentativas de reabertura da Estrada do Colono, é emblemático o papel conferido às ONGs ambientalistas, atuando de maneira decisiva por meio da pressão exercida sobre os órgãos de Estado. Essa pressão dava-se por campanhas contra a reabertura da estrada, utilizando a internet como principal instrumento de difusão, sendo as mensagens disseminadas por uma rede de ONGs que divulgavam a questão até mesmo em escala internacional.

Além disso, como pudemos constatar em nossa pesquisa, algumas dessas ONGs foram responsáveis pela elaboração de contra-argumentos aos estudos pró-reabertura feitos pela AIPOPEC, assim como realizaram verdadeiro trabalho de assessoria ao Ministério Público, em determinados momentos, para garantir o fechamento da via.

Para órgãos de Estado como MMA e IBAMA, assim como entre diversas ONGs ambientalistas, prevalece à avaliação de que o PNI se constitui em uma unidade de conservação modelo no país. Essa concepção, somada à notoriedade adquirida por este parque em função das Cataratas e a conseqüente demanda turística<sup>12</sup>, ao mesmo tempo em que leva a AIPOPEC a desenvolver projetos que concebem a Estrada do Colono reaberta e como fonte de exploração ecoturística<sup>13</sup>, também traz dificuldade para a tentativa de reabertura da estrada. Isso ocorre porque qualquer ação identificada como agressiva ao PNI é detectada de maneira bem mais imediata e adquire uma repercussão mais abrangente entre as ONGs, até em função do histórico de conflito que leva a um acompanhamento mais regular, por parte dos opositores da reabertura, quanto a novos desdobramentos sobre o assunto.

Essa condição de área protegida modelo, conferida ao PNI, faz com que a problemática da Estrada do Colono, apesar do enfoque regional, vincule-se a outras questões ambientais debatidas em nível nacional. Qualquer decisão envolvendo a Estrada do Colono terá, assim como sofre, repercussão sobre outros conflitos envolvendo unidades de conservação. Esse aspecto não deve ser menosprezado, pois o Brasil, em razão de sua diversidade natural e complexidade social, é pródigo em conflitos ambientais por todo o seu território e, como afirma Ferreira<sup>14</sup>, o resultado da ação humana nas áreas protegidas tem se caracterizado muito mais pelos conflitos sociais em torno dessas áreas do que pela agregação da população local ao manejo sustentável dos seus recursos naturais.

<sup>9</sup> O PNI possui o título de “Patrimônio Natural da Humanidade”, concedido pelas Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura (UNESCO), e representantes dessa organização cogitaram retirar este título, caso fosse mantida a reabertura da estrada, considerando que a mesma permanecia aberta diante de decisões judiciais contrárias.

<sup>10</sup> O conflito motivado pela busca da reabertura da Estrada do Colono é ilustrado como típico exemplo de conflito entre interesses da população local e dos objetivos conservacionistas representados pela criação do parque, isso tanto em livros didáticos do Ensino Médio (MAGNOLI, Demétrio; ARAUJO, Regina. *Projeto de Ensino de Geografia*. São Paulo: Moderna, 2001, p. 264), como em livros voltados para o ensino superior na área de Biologia da Conservação (PRIMACK, Richard B.; RODRIGUES, Efraim. *Biologia da conservação*. Londrina: E. Rodrigues, 2001, p. 221).

<sup>11</sup> SANTOS, Milton. *Espaço e sociedade*: ensaios. Petrópolis: Vozes, 1979, p. 18.

<sup>12</sup> Este Parque fechou o ano de 2005 contabilizando mais de um milhão de visitantes, atraídos pelas Cataratas. Trata-se da unidade de conservação mais procurada por turistas, principalmente estrangeiros, em todo o país.

<sup>13</sup> As informações e respectivas análises sobre essa proposta constam em nossa tese.

<sup>14</sup> FERREIRA, Lúcia da C. Dimensões humanas da biodiversidade: mudanças sociais e conflitos em torno de áreas protegidas no Vale do Ribeira, SP, Brasil. In: *Ambiente & Sociedade*. Campinas (SP): UNICAMP/Nepam – Núcleo de Estudos e Pesquisas Ambientais, Vol. VII, nº 1, jan./jun. 2004, p. 46.



Por outro lado, a própria AIPOPEC pode ser identificada como uma ONG cujos objetivos e abrangência ocorrem de maneira mais localizada, mas que teve sua própria fundação motivada pela necessidade de uma representatividade institucionalizada que buscasse a reabertura da estrada, adotando estratégias mais ou menos agressivas, conforme a composição política do grupo que estava na liderança da entidade em determinado momento.

Apesar da conotação política permeada por interesses eleitorais que podemos identificar na trajetória de constituição da AIPOPEC e do movimento pró-reabertura, é inegável que essa associação torna-se a principal porta-voz e articuladora de ações práticas que manifestavam a indignação e descontentamento pelo fechamento da estrada, por parte de uma expressiva parcela da população dos municípios de Medianeira, Serranópolis do Iguçu e Capanema. As lideranças do movimento, contudo, passam a sofrer um desgaste político gradativo na condução de suas estratégias, assim como pela não obtenção do resultado esperado.

A estratégia empregada de manter a Estrada do Colono reaberta, mesmo sem respaldo legal, não se sustenta a longo prazo. Além dos problemas de ordem legal, sempre sujeita a uma nova mega-operação da Polícia Federal para desinstalar os invasores (com conseqüências imprevisíveis), dificilmente haveria as condições econômicas para a sua manutenção, pois a cobrança ilegal de pedágio, como ocorria antes, parece inviável atualmente, em razão dos problemas que acarretou. Além disso, mantendo-se a proposta original da AIPOPEC, o objetivo principal é transformar a Estrada do Colono em uma fonte de receita baseada no ecoturismo e, para que esse projeto se torne viável, a situação da estrada precisa estar legalizada.

Entre as possibilidades que se abrem, enquanto estratégias, na busca da reabertura definitiva da Estrada do Colono, encontramos duas opções distintas. Pela primeira, defendida e mesmo adotada em momentos anteriores pelas lideranças do movimento, a reabertura se daria pelo enfrentamento direto com as instituições públicas (IBAMA, Justiça) e com as organizações ambientalistas e a UNESCO, criando um fato consumado – a ocupação do parque e a reativação da estrada – procurando depois, a partir de acordos políticos, legalizar a situação da estrada. Esse tipo de ação possui a vantagem de chamar a atenção da opinião pública (através da divulgação pela mídia) para a reivindicação, sempre com alguma repercussão no meio político estadual e federal, e também foi responsável por obrigar o Estado a oferecer contrapartidas negociadas na busca de dirimir o impasse. Parece, no entanto, ser uma estratégia esgotada, quando se busca uma solução definitiva para a questão.

Mesmo quando o uso dessa estratégia – de ocupação do parque e simultaneamente fazer uma investida judicial para obter uma decisão legal favorável – deu certo, em 1997, o reconhecimento legal da situação de abertura durou poucos meses. Além disso, houve o aumento do antagonismo entre as partes envolvidas, tornando a condição de uso irregular da estrada uma situação a ser enfrentada por setores ligados ao judiciário e ao movimento ambientalista, bem como teve uma repercussão negativa junto a UNESCO.

Tentar tornar a reabertura da estrada um fato consumado pelo qual, por si só, transcorridos alguns anos dessa situação, garantiria o reconhecimento legal da via, parece ser uma aposta de alto risco. Isto é demonstrado pela determinação do Estado em cumprir as ordens expedidas pela Justiça, manifestada pelas ações policiais de fechamento da estrada em 2001 e em 2003.

Outra possível iniciativa a ser adotada pelo movimento pró-reabertura para uma solução definitiva que pudesse contemplar a sua principal reivindicação, passa por uma solução negociada com os diferentes atores sociais envolvidos: IBAMA, MMA, UNESCO, governo do Paraná e, inclusive, pelo convencimento e adesão de determinadas ONGs representativas e conceituadas junto ao movimento ambientalista nacional. Por mais contraditória e improvável que pareça ser a participação dessas últimas em um grupo de estudo destinado a avaliar o uso, sob determinadas condições pré-definidas, da Estrada do Colono, qualquer projeto elaborado a partir do alijamento dessas entidades encontrará forte resistência para a sua efetivação, especialmente se considerarmos o interesse no uso da Estrada do Colono como atrativo turístico.

## II Ciclo



Balsa que fazia a travessia do Rio Iguaçu, em direção ao Porto Lupion de Capanema, que pode ser visualizado ao fundo. A balsa foi inutilizada com explosivos pela Polícia Federal na operação de 2001, submergindo no Rio Iguaçu, sendo essa última ação o mais duro golpe para o movimento pró-reabertura. Fonte: DIAS, Edson S. Trabalho de campo, março de 2001.

Apesar dos discursos feitos pelas lideranças do movimento pró-reabertura, muitas vezes, atribuírem à Estrada do Colono uma importância generalizada para todo o Oeste e Sudoeste paranaense<sup>15</sup>, avaliamos que esse argumento carece de fundamentos concretos. Como foi possível constatar em nosso estudo, a Estrada do Colono possuía um papel importante na estrutura viária regional até a década de 1980. Porém, atualmente, não pode ser considerada como estratégica para o desenvolvimento do Oeste e do Sudoeste do Paraná, tendo uma importância representativa para apenas alguns municípios, com destaque para Serranópolis do Iguaçu e Capanema.

Mesmo a dimensão do impacto econômico causado pelo fechamento da estrada é tema bastante controverso. Apesar dessas ressalvas, recentemente, o IBAMA/PNI passou a construir uma proposta destinada a estudar a potencialidade de instalação de um programa de ecoturismo no entorno do parque, enquanto uma alternativa que contribuiria para o desenvolvimento regional.

Esse programa, em fase inicial, juntamente com as iniciativas de educação ambiental, de recreação em áreas do parque (em conformidade com o plano de manejo) e outras alternativas, visam à integração da comunidade com a instituição administradora do parque. Tais iniciativas foram motivadas pelo contexto de polarização extrema, 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 (por causa da derrota nas eleições municipais de 2004) das forças políticas mais atuantes junto ao movimento pró-reabertura. Soma-se a isso a tomada de ações/propostas por parte do IBAMA/PNI para o entorno do PNI, que não era prioridade para esses órgãos, a não ser no uso de medidas fiscalizadoras.

A dimensão conflituosa dessa reivindicação obrigou o Estado, após quase 20 anos de indiferença, a apresentar alternativas à decisão do fechamento da via. Os resultados concretos e a viabilidade dessas alternativas que estão sendo construídas só poderão ser mensurados nos próximos anos, mas o diferencial de mudança está na tentativa de elaboração de um projeto comum entre os órgãos de Estado – IBAMA/PNI e os representantes das comunidades vizinhas ao parque.

Avaliamos que o impasse gerado em torno da busca de reabertura da Estrada do Colono está relacionado com os posicionamentos intransigentes dos elementos envolvidos, pois, para diversos grupos ambientalistas o fechamento dessa estrada pela Justiça é considerado uma vitória e se transformou num símbolo a ser preservado. Já o movimento local pró-reabertura adotou uma postura e discurso no qual só haveria a possibilidade de negociação, junto ao IBAMA, se a estrada fosse reaberta. Nesse contexto, não restava margem de manobra para abrir uma discussão entre as partes, já que primeiro buscava-se a garantia de que fosse atendida a sua demanda, para depois se propor ao debate quanto aos demais desdobramentos resultantes da conquista.

Depois da ação policial realizada em 2003, o assunto ligado à Estrada do Colono deixou de receber a atenção da mídia. Mas isso não significa que não exista a possibilidade do impasse se prolongar.

Não é possível asseverar com precisão que haverá novas tentativas de reabertura da Estrada do Colono, e quais serão as estratégias adotadas, até porque, estas estão na dependência de diversos condicionantes como: o nível de organização, motivação e mobilização das comunidades dos municípios mais diretamente interessados na reabertura; a renovação e o compromisso dos quadros políticos dessas localidades com a reivindicação; uma decisão judicial definitiva sobre o assunto e possíveis medidas compensatórias oferecidas em razão do fechamento da estrada.

De qualquer forma, seria prematuro afirmar que o último fechamento da estrada encerrou de maneira definitiva a questão. Mesmo que a Justiça tome uma decisão que traga nova formatação ao problema, está posta a possibilidade de os grupos envolvidos se mobilizarem na tentativa de fazer prevalecer o seu interesse, porque a Estrada do Colono tornou-se uma “bandeira” para todos.

<sup>15</sup> Conforme afirmações contidas em estudos encomendados pela AIPOPEC “[O fechamento da Estrada do Colono] vem acarretando pesados prejuízos a uma extensa região que compreende dezenas de municípios e quase um milhão de pessoas.” CLEMENTE, Ademir. *Prejuízos decorrentes do fechamento da Estrada do Colono (PR 495) – Avaliação Econômica*. AIPOPEC. Francisco Beltrão, [s.n.], maio 1996. (mimeo), p. 1.