



A estrada **não** é o caminho

Um dos últimos remanescentes de Mata Atlântica do Brasil está ameaçado por um projeto de lei que, sem razões sociais e econômicas relevantes, propõe a construção de uma rodovia em meio ao Parque Nacional do Iguaçu



PROJETO DE LEI AMEAÇA SÍTIO DO PATRIMÔNIO NATURAL MUNDIAL, SEGURANÇA SOCIAL E CONFIABILIDADE DA LEGISLAÇÃO BRASILEIRA

INSTITUTO SOCIOAMBIENTAL

Data _____/_____/____

Cod. _____

6738

O Projeto de Lei 7.123/2010, do deputado federal Assis do Couto (PT/PR), prevê a construção de uma rodovia no leito de onde, entre os anos de 1953 e 2003, existiu um caminho ilegal, precariamente transformado na chamada “Estrada do Colono”. A via cortava o Parque Nacional do Iguaçu ao longo de 18 quilômetros, dividindo a reserva em duas. A proposta foi aprovada pela Câmara dos Deputados em agosto e seguiu para o Senado.

Para reabrir o caminho, o projeto espera alterar a Lei do Sistema Nacional de Unidades de Conservação (9.985/2000), criar a categoria, inexistente hoje na legislação brasileira, de “estrada-parque” e instituir a “Estrada-Parque Caminho do Colono” em meio ao parque nacional. Com isso, o espaço teria sua integridade gravemente ameaçada e a iniciativa abriria um precedente sem volta para afetar a estrutura de outras Unidades de Conservação do país.

Se aprovado o projeto, uma das consequências deverá ser a perda da designação de Sítio do Patrimônio Natural Mundial, solicitada pelo Brasil e concedida pela Unesco (Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura) em 1986. A abertura do caminho vai devastar parte do parque que levou dez anos para se recuperar (o fechamento definitivo da estrada aconteceu em 2003, data da última intervenção judicial), causar grande impacto à região e gerar danos irreversíveis à fauna e à flora locais, além de prejudicar a qualidade de vida dos moradores das comunidades do entorno, ao oferecer riscos à segurança pública regional.

Entre os principais prejuízos, conforme alerta da Polícia Federal, estariam o aumento do contrabando de mercadorias e do tráfico de drogas, armas e artigos ilícitos em região de fronteira, sem falar nos incontáveis danos ambientais, como o aumento expressivo da caça e a ameaça à extinção de espécies já comprometidas. A área para a pretensa estrada fica entre a região considerada “intangível” pelo plano de manejo do parque, devendo manter-se preservada integralmente.

Para explicar essas agressões, instituições conservacionistas, autoridades políticas e policiais, sociólogos, empresários, acadêmicos e especialistas em conservação contribuíram, com o apoio do Ministério Público do Paraná, com a elaboração desta cartilha. O material comenta – em seis pontos – por que a construção da rodovia representaria um crime ambiental e social e não traria benefícios expressivos aos municípios de Capanema, Serranópolis do Iguaçu e Medianeira, localizados no entorno.

Confira o material, tire suas dúvidas e entenda os motivos que revelam por que construir uma estrada em meio ao parque nacional representaria não só a degradação gradual de um remanescente de Mata Atlântica que o Brasil se comprometeu a conservar, mas também uma desmoralização à imagem do país perante o mundo.

**POLÊMICA JÁ
ENCERRADA PELA
JUSTIÇA HÁ MAIS
DE 10 ANOS VOLTA
À TONA E
PREJUDICA
CREDIBILIDADE DA
NAÇÃO**

“O fechamento da Estrada do Colono mostra-se necessário à manutenção da integridade do Parque Nacional do Iguaçu e adequado à sua preservação e do meio ambiente, direito fundamental especialmente protegido pela Constituição Federal de 1988. A restrição imposta aos municípios limdeiros à estrada mostra-se diminuta frente à importância do Parque Nacional do Iguaçu e à necessidade de manutenção da sua integridade e da função ecológica que representa, justificando-se o fechamento da Estrada do Colono em face do princípio da proporcionalidade, bem assim do desenvolvimento sustentável, princípio este albergado pelo ordenamento pátrio, e que propugna atender as necessidades do presente sem comprometer as futuras gerações, conciliando-se, assim, desenvolvimento e proteção ambiental. A propósito, cabe lembrar que constitui princípio da ordem econômica brasileira a defesa do meio ambiente”.

Fundamento utilizado pela juíza federal Pepita Durski Tramontini Mazini, que, em outubro de 2007, proferiu sentença exigindo o cumprimento da liminar que decretava o fechamento da estrada, concedida em setembro de 1986 e mantida pelo Superior Tribunal de Justiça (STJ), em vigor até hoje. Durante a disputa judicial, no entanto, lideranças políticas municipais incentivaram, de forma ilegal, diversas invasões ao parque nacional.

**PARQUE NACIONAL PODE
PERDER
RECONHECIMENTO DA
UNESCO E BRASIL DEVE
SOFRER
DESMORALIZAÇÃO
MUNDIAL**



“Em 2001, o governo brasileiro se comprometeu junto às Nações Unidas a nunca mais permitir a abertura da 'Estrada do Colono' e a promover o desenvolvimento sustentável nos municípios vizinhos ao parque nacional. Esse compromisso precisa ser respeitado, independentemente de quem esteja no poder. Não podemos aceitar que esse projeto de lei irresponsável tramite com tanta facilidade e que os governantes ignorem o compromisso assumido pelo país”.

Aldem Bourscheit Cezarino, especialista em Políticas Públicas do WWF Brasil.

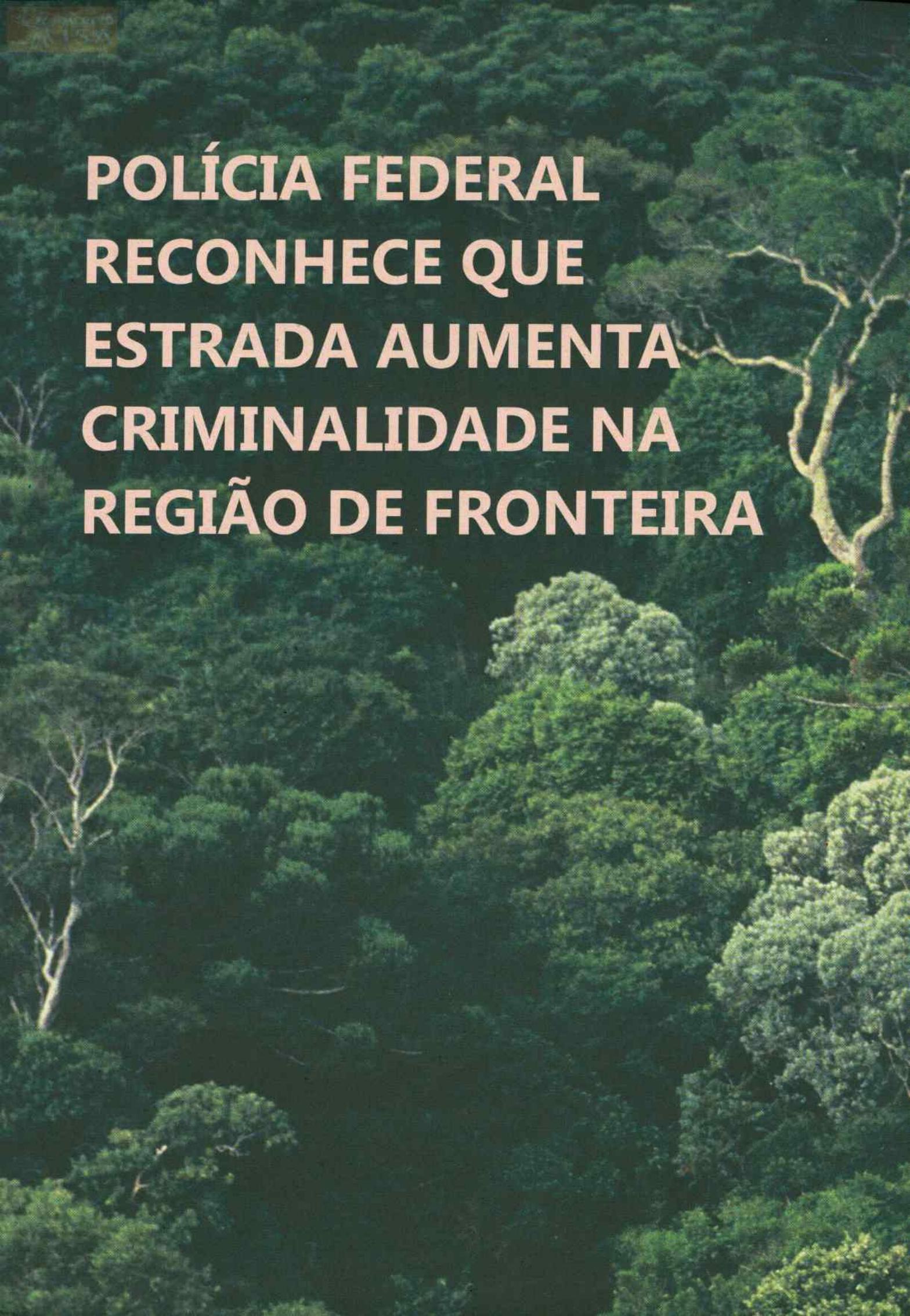
“Do ponto de vista empresarial, esta intervenção seria um péssimo negócio. Além da perda do ICMS Ecológico, o prejuízo à imagem do parque se estenderia a setores hoteleiros, de alimentação e ao comércio em geral. Além disso, com a Copa do Mundo e as Olimpíadas, o momento é de grande exposição do Brasil na mídia internacional. É bem simples concluir que esse rasgo num parque nacional de tamanha importância e grande fluxo mundial de visitantes traria uma péssima publicidade não apenas ao Paraná, mas a todo país”.

Giem Guimarães, mestre em Administração de Empresas e integrante dos conselhos de administração do Grupo Positivo, da SPVS (Sociedade de Pesquisa em Vida Selvagem e Educação Ambiental) e certificação LIFE.

Para manter a integridade do parque, em 1986, quando o Departamento de Estradas de Rodagem do Paraná se preparava para pavimentar a estrada, o Ministério Público Federal obteve o fechamento do trajeto. Alguns meses depois, a Unesco concedeu ao parque o título de Patrimônio Natural da Humanidade, um reconhecimento valiosíssimo para o país perante a comunidade internacional e o turismo. Desde então, diversas tentativas ilegais de reabertura da estrada aconteceram. As mais expressivas foram em 1997 e 2001, e ameaçaram o reconhecimento da organização, que colocou o parque nacional na “Lista de Patrimônios Mundiais em Perigo” (um estágio antes da retirada do título) e o governo brasileiro na constrangedora situação de não cumprir com a agenda de conservação com a qual se comprometeu.

O local parou de sofrer alterações em outubro de 2003, quando mais de 250 pessoas organizadas por interesses políticos ocuparam a área, já praticamente retomada pela natureza. Com tratores, destruíram a vegetação e um posto de fiscalização do Ibama. O instituto conseguiu na Justiça reaver a posse da área e montou uma operação em conjunto com a Polícia Federal para retomar o controle do parque. A situação foi normalizada uma semana depois com a retirada dos invasores, resultando no fechamento definitivo da estrada e na recuperação da confiança da Unesco.

Em 2012, o Brasil voltou a lembrar do compromisso de conservação da área junto à organização durante a 36ª sessão do Comitê do Patrimônio Mundial, em São Petersburgo, na Rússia. A delegação brasileira ressaltou que a estrada seguia fechada e a vegetação permanecia em recuperação.



**POLÍCIA FEDERAL
RECONHECE QUE
ESTRADA AUMENTA
CRIMINALIDADE NA
REGIÃO DE FRONTEIRA**

“Se na própria fronteira, cuja finalidade é a fiscalização intensa, o contrabando e o tráfico acontecem, uma via alternativa, que passa pelo meio de uma floresta, vai fazer com que drogas e armas cheguem muito mais rapidamente ao sudoeste do Estado”.

Deputada federal Rosane Ferreira (PV/PR).

“O trajeto pode ser mais uma possibilidade para o contrabando, tráfico e transporte de veículos roubados, além de facilitar a entrada de caçadores e interessados em retirar palmito-jussara e outras espécies da flora para comercialização”.

Apolônio Rodrigues, diretor de Manejo do Parque Nacional do Iguaçu.

O Parque Nacional do Iguaçu foi criado em 1939 pelo então presidente da República Getúlio Vargas e a chamada “Estrada do Colono” aberta depois, em 1953, como uma picada no meio da mata, já de forma ilegal, por máquinas de empresas colonizadoras da região. Crimes como caça, pesca, queimadas, desmatamento e atropelamento de animais ainda acontecem na região e, durante o tempo em que o caminho permaneceu aberto, foram muito mais recorrentes.

O acesso facilitado ao parque também pode comprometer a segurança pública dos moradores das comunidades próximas. O Departamento da Polícia Federal no Paraná reconheceu, em maio de 2012, por meio de carta endereçada 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”. Ainda segundo o documento, isso acontecia “porque os criminosos evitavam transitar pela BR-277, rodovia com vários postos da Polícia Rodoviária e da Receita Federal”. A carta também reconhece que, “considerando os recursos humanos, materiais e financeiros da Superintendência Regional da Polícia Federal e suas unidades do interior, não seria possível controlar com rigor o tráfego de veículos e pessoas pela via e, por isso, reabrir a estrada seria mais um complicador no que se refere ao controle de nossas fronteiras”.

CONCEITO DE "ESTRADA-PARQUE" NÃO EXISTE NO BRASIL. IMPLANTAÇÃO ENFRAQUECERÁ LEGISLAÇÃO NACIONAL

"Alterar a legislação possibilita reivindicar a abertura de outras estradas em quaisquer Unidades de Conservação do Brasil, independentemente de seus planos de manejo serem contra essas iniciativas. Mais uma vez, a população local está sendo utilizada como massa de uma manobra política, que pretende fragilizar todo o Sistema Nacional de Unidades de Conservação".

Paulo Pizzi, presidente da Oscip Mater Natura – Instituto de Estudos Ambientais e integrante das coordenações nacionais da Rede de ONG da Mata Atlântica (RMA) e do Fórum Brasileiro de ONGs e Movimentos Sociais para o Meio Ambiente e o Desenvolvimento (FBOMS).

“Do ponto de vista jurídico, é flagrante a inconstitucionalidade da proposta. Mesmo que para uma minoria a abertura de uma nova estrada no interior do parque possa ser interessante, o fechamento da 'Estrada do Colono' não trouxe nenhum transtorno grave a esta minoria. Para o parque, contudo, teremos o risco de seu empobrecimento genético, com impactos irreversíveis à biodiversidade”.

Zequinha Sarney, advogado e deputado federal.

“Esse projeto de lei fere os princípios básicos da legislação. O que vejo nessa proposta é um conjunto de violências inaceitáveis e com muita inconsistência técnica. São tentativas de ajustar a própria legislação em favor do interesse de alguns. A existência de um último e único remanescente significativo de Mata Atlântica interior no país já é uma situação que, por si só, não deveria permitir a possibilidade de fragmentá-lo”.

Miguel Serediuk Milano, engenheiro florestal e pós-doutor em Ciências Florestais. Foi diretor do Ibama, diretor executivo da Fundação O Boticário de Proteção à Natureza e professor da Universidade Federal do Paraná (UFPR) por 25 anos.

Aprovar o projeto de lei é também ser conivente com a alteração indevida da legislação brasileira, já que a proposta pretende alterar a lei do Sistema Nacional de Unidades de Conservação (SNUC) e abrir um precedente com graves consequências para a conservação da biodiversidade. A interferência estadual em unidades de conservação federais, prevista no projeto, também será facilitada e deve enfraquecer gravemente o SNUC.

O conceito de “estrada-parque” não existe no Brasil. É apenas um nome genérico usado para designar caminhos com características bastante variadas. De acordo com João Madeira, biólogo, doutor em Ecologia e analista ambiental no ICMBio (Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade), “a proposta do projeto de lei não se encaixa nos modelos das *'parkways'* norte-americanas”, que contam com grande beleza cênica e rígido controle de acesso.

Mesmo que a velocidade do tráfego na estrada fosse mínima, como propõe o projeto de lei, seriam gerados impactos sonoros, atropelamentos, acúmulo de lixo, modificação dos escoamentos hídricos naturais, facilitação da entrada de espécies invasoras, de caçadores e interessados em retirar exemplares da flora.

Para Márcio Santilli, coordenador do Instituto Socioambiental (ISA), a estrada não vai existir para que o parque seja visitado, e sim para que seja atravessado. “Nas estradas-parque dos Estados Unidos, por exemplo, o cenário para o turista é deslumbrante. Não vai ser o caso aqui. Abrindo o trajeto, o que faremos vai ser inserir na lei nacional uma figura com finalidade extremamente lesiva para a conservação”, defende.

ESTRADA NÃO VAI FAVORECER TURISMO E MUNICÍPIOS PRÓXIMOS AO PARQUE DEVEM PERDER ICMS ECOLÓGICO

“O ministério sempre se colocou contrário à reabertura da estrada. Essa é uma luta histórica que nós temos, inclusive com decisões na Justiça. Entendemos que é necessário ajudar os municípios que estão em torno do parque a buscar alternativas econômicas para incrementar seu desenvolvimento. Não é abrindo uma estrada, que não tem apelo nenhum do ponto de vista turístico, que vamos viabilizar uma renda adicional para esses locais. Temos que construir propostas sustentáveis.”

Izabella Teixeira, ministra do Meio Ambiente.

“O Parque Nacional do Iguaçu é uma Unidade de Conservação estratégica e um dos últimos espaços naturais importantes do sul do Brasil. Já afirmei diversas vezes minha posição contrária à abertura da 'Estrada do Colono' e mantenho a mesma opinião. Sou contra a estrada e ao projeto de lei que pretende legalizar esse crime contra a natureza”.

Luiz Eduardo Cheida, Secretário Estadual de Meio Ambiente e Recursos Hídricos do Paraná (SEMA).

“O parque deve ser visto como um bem comum de toda a humanidade, não apenas dos brasileiros. Direta e indiretamente os seres humanos se beneficiam de sua existência. Ele já promove integração social e isso precisa ser percebido por um olhar mais amplo, abrangente e menos individualista”.

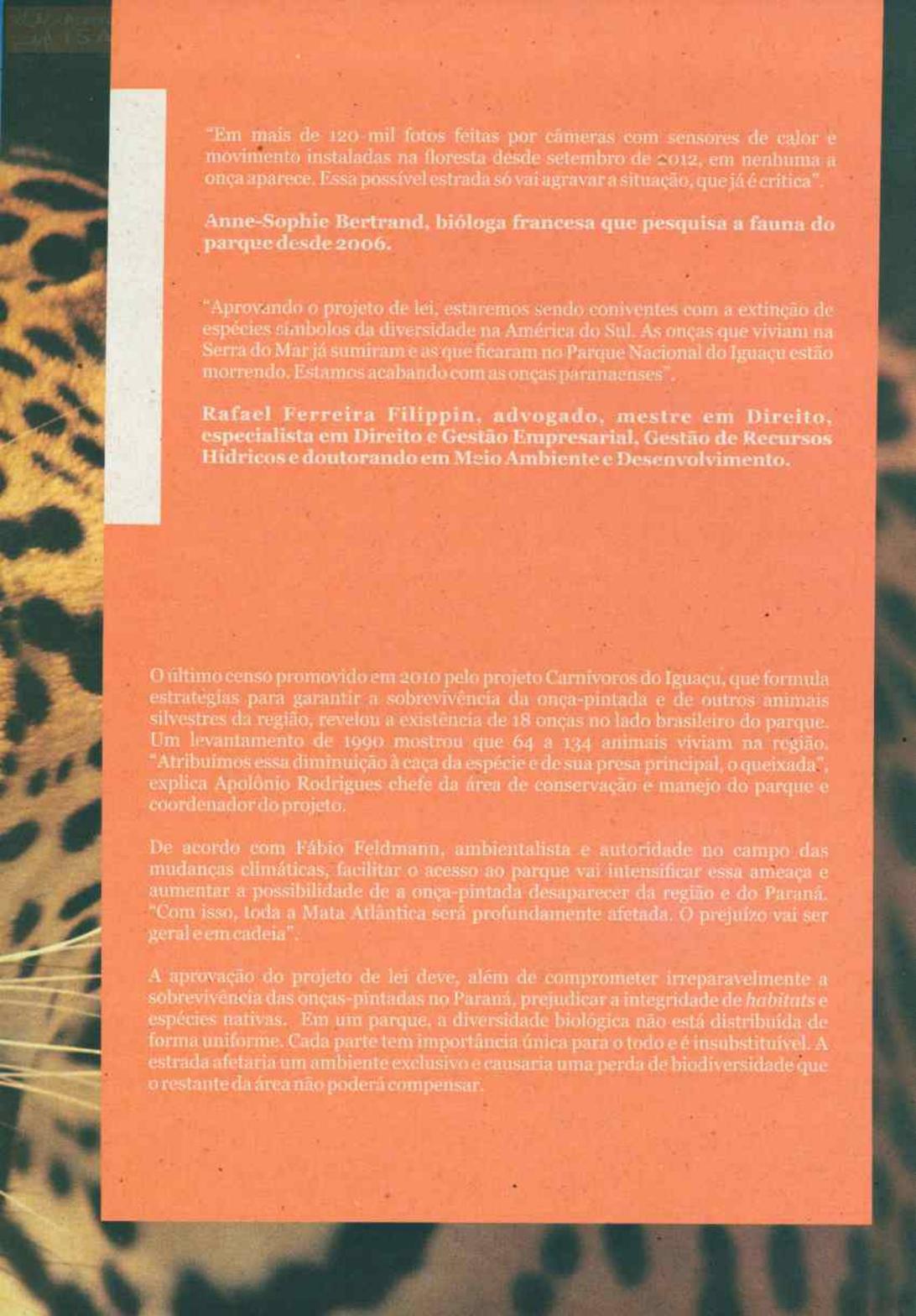
Saint Clair Honorato Santos, procurador de justiça do Ministério Público do Paraná.

Alguns moradores acreditam que o caminho em meio ao parque pode incentivar a economia e o turismo regional. Essa perspectiva, no entanto, é irreal por três fatores principais:

- 1. Independência econômica e social.** Por terem economias distintas, os municípios não dependem, necessariamente, um do outro para sobreviver financeiramente nem progredir socialmente. Prova disso, está no Índice de Desenvolvimento Humano das localidades, que aumentou expressivamente desde 1991. As condições avaliadas se referem à qualidade da educação, longevidade da população, taxa de alfabetização e renda. O IDH, calculado para todos os municípios brasileiros, é analisado pelo Iparde (Instituto Paranaense de Desenvolvimento Econômico e Social), e publicado a cada dez anos, com metodologia do Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento (PNUD). Os dados revelam o progresso das três localidades que, em algumas categorias, chega a ser maior que 100%. De acordo com a socióloga Maria de Lourdes Urban Kleinke, funcionária aposentada do instituto que participou, em 2005, do parecer técnico da Procuradoria Geral do Paraná sobre o fechamento da estrada, outro aspecto que chamou a atenção foi o fato de que, em todas as conversas com a população dos municípios próximos, nenhuma história de relações familiares comprometidas pelo parque foi encontrada. “Durante a pesquisa, não identificamos qualquer situação que comprovasse que a reserva comprometeu relações ou vínculos afetivos”, lembra.
- 2. O turismo não será favorecido.** Além de não incentivar a economia e comprometer a segurança pública das regiões, a estrada não será capaz de incentivar o turismo nos municípios, já que ela não contaria com atrativos turísticos e seria utilizada apenas para encurtar a distância entre as cidades, que hoje já se integram por meio da BR-277. Para oferecer mais alternativas de desenvolvimento à região de Capanema, o governo do Paraná também inaugurou, em 1994, a Ponte Internacional sobre o Rio Santo Antônio, uma ligação rodoviária com a Argentina, que encurta significativamente a viagem.
- 3. Perda do ICMS Ecológico.** Ao comprometer a integridade do parque nacional, a construção da estrada coloca em risco a garantia de uma das principais fontes de renda que hoje os municípios possuem: o ICMS Ecológico. O recurso é importante e destinado às cidades para que continuem investindo na conservação ambiental. Caso o projeto de lei seja aprovado, o Instituto Ambiental do Paraná (IAP) pode suspender o fornecimento desse benefício e os municípios perderão o apoio, hoje fundamental para a manutenção da fonte de renda e do funcionamento das economias locais.

**ONÇAS-PINTADAS
PODEM
DESAPARECER
DO PARANÁ**





"Em mais de 120 mil fotos feitas por câmeras com sensores de calor e movimento instaladas na floresta desde setembro de 2012, em nenhuma onça aparece. Essa possível estrada só vai agravar a situação, que já é crítica".

Anne-Sophie Bertrand, bióloga francesa que pesquisa a fauna do parque desde 2006.

"Aprovando o projeto de lei, estaremos sendo coniventes com a extinção de espécies símbolos da diversidade na América do Sul. As onças que viviam na Serra do Mar já sumiram e as que ficaram no Parque Nacional do Iguacu estão morrendo. Estamos acabando com as onças paranaenses".

Rafael Ferreira Filippin, advogado, mestre em Direito, especialista em Direito e Gestão Empresarial, Gestão de Recursos Hídricos e doutorando em Meio Ambiente e Desenvolvimento.

O último censo promovido em 2010 pelo projeto Carnívoros do Iguacu, que formula estratégias para garantir a sobrevivência da onça-pintada e de outros animais silvestres da região, revelou a existência de 18 onças no lado brasileiro do parque. Um levantamento de 1990 mostrou que 64 a 134 animais viviam na região. "Atribuímos essa diminuição à caça da espécie e de sua presa principal, o queixada", explica Apolônio Rodrigues chefe da área de conservação e manejo do parque e coordenador do projeto.

De acordo com Fábio Feldmann, ambientalista e autoridade no campo das mudanças climáticas, facilitar o acesso ao parque vai intensificar essa ameaça e aumentar a possibilidade de a onça-pintada desaparecer da região e do Paraná. "Com isso, toda a Mata Atlântica será profundamente afetada. O prejuízo vai ser geral e em cadeia".

A aprovação do projeto de lei deve, além de comprometer irreparavelmente a sobrevivência das onças-pintadas no Paraná, prejudicar a integridade de *habitats* e espécies nativas. Em um parque, a diversidade biológica não está distribuída de forma uniforme. Cada parte tem importância única para o todo e é insubstituível. A estrada afetaria um ambiente exclusivo e causaria uma perda de biodiversidade que o restante da área não poderá compensar.

SE CONSTRUÍDA, A ESTRADA CAUSARÁ DANOS IRREVERSÍVEIS AO MEIO AMBIENTE

“Um dos maiores problemas que essa estrada pode gerar é a contaminação da vegetação nativa por espécies invasoras. As sementes delas serão levadas com maior facilidade ao interior do parque pelos carros que circularão na rodovia e a probabilidade de incêndio vai aumentar, já que acidentes podem acontecer no trajeto. Além disso, caçadores devem intensificar o extermínio de animais dispersores de sementes como paca, cotia, porcos do mato e anta. Isso causará danos irreversíveis à vegetação, porque as sementes das árvores dependem dessas espécies para serem dispersadas. O resultado disso será o empobrecimento da vegetação que compõe a Mata Atlântica”.

Fernando Fernandez, biólogo que estuda a fragmentação dos remanescentes florestais. É mestre em Ecologia e PhD na área pela Universidade de Durham, na Inglaterra.

“Não se trata de reabrir uma antiga estrada, mas sim, de ser conivente com a derrubada de mais de 170 mil metros quadrados de Mata Atlântica para implantar uma rodovia no interior de uma Unidade de Conservação de Proteção Integral. A marca já está cicatrizando. O leito da antiga estrada hoje está coberto por uma formação florestal em regeneração e já conta com espécies raras como palmito, cedro e caneleira, todas nativas, com porte avantajado, pelo rápido crescimento. Também é impressionante a quantidade de vestígios da fauna selvagem no antigo leito da estrada. Muitas das espécies que hoje passam por ali estão ameaçadas de extinção”.

Ivan Batiston, engenheiro florestal e analista ambiental do ICMBio e do Parque Nacional do Iguaçu.



“Quando uma rodovia é construída, ela causa um efeito de devastação no entorno que varia de 300 metros a três quilômetros. Além das graves consequências que a construção da estrada por si só gera, os atropelamentos vão aumentar expressivamente. Algumas espécies que vivem na floresta são atraídas para a rodovia. Essas são as mais suscetíveis a serem atropeladas. Outras se afastam e, com isso, perdem seu habitat. Animais carnívoros também podem ser atraídos para a estrada pelos animais mortos, gerando um ciclo vicioso de atropelamento. Algumas espécies também encontram seus parceiros por meio dos sons e o barulho dos carros vai confundi-las. Sem encontrar os pares, começarão a desaparecer”.

Alex Bager, professor da Universidade Federal de Lavras (MG), coordenador Centro Brasileiro de Estudos em Ecologia de Estradas (CBEE) e responsável por um estudo que concluiu que 450 milhões de animais morrem, por ano, atropelados no Brasil.

“Essa discussão é um enorme retrocesso. A conservação está sendo colocada como empecilho e não como responsabilidade de todos. Precisamos entender que podemos fomentar a economia das regiões do entorno, justamente, por termos um parque. Andei por lá acompanhado da Polícia Ambiental, e percebi um clima quase que de guerra com caçadores que se infiltram na reserva. Encontramos vestígios de, pelo menos, dois acampamentos. Abrindo uma entrada oficial, isso vai piorar terrivelmente. Sobre os prejuízos à flora, árvores da borda sofrem com a falta de outras próximas e as espécies mais exigentes, que precisam de mais umidade para sobreviver, por exemplo, recuam. Existem estudos que comprovam que as florestas vão encolhendo por conta disso”.

Christopher Thomas Blum, professor de Engenharia Florestal da Universidade Federal do Paraná (UFPR) e mestre e doutor em Engenharia Florestal na área de conservação da natureza.

Além dos diferentes prejuízos relacionados até aqui, os mais evidentes que a construção da estrada em meio ao Parque Nacional do Iguazu vai gerar se referem à conservação da natureza.

De acordo com Tom Grando, biólogo, mestre em Zoologia e pós-graduado em Políticas Públicas para o Meio Ambiente, estradas também são fontes de exportação de terra para os rios. “A cada chuva, elas causam o soterramento gradual do ecossistema de fundo de solo, gerando perdas irreparáveis ao meio ambiente aquático. Forma-se um 'deserto subaquático', que não sustenta as necessidades da fauna de peixes, que dependem desse habitat para sobreviver, ocasionando um preocupante empobrecimento das espécies. O derramamento de óleo causado por carro ou veículos de transporte na estrada, é outro fator extremamente preocupante”, explica.

A pretendida aprovação do Projeto de Lei 7.123/2010, além de alterar, sem suficiente base técnica, a lei do Sistema Nacional de Unidades de Conservação (SNUC), vai gerar incontáveis prejuízos ao Parque Nacional do Iguaçu e a outras Unidades de Conservação brasileiras. Cientes desses riscos, instituições da sociedade civil de todas as regiões brasileiras assinam esta cartilha para requerer aos poderes públicos que a ameaça não se concretize:

Associação Ambientalista Copaíba (Socorro/SP)
Associação de Defesa do Meio Ambiente de Araucária - AMAR (Araucária/PR)
Associação de Defesa e Educação Ambiental de Foz do Iguaçu - ADEAFI (Foz do Iguaçu/PR)
Associação dos Protetores de Áreas Verdes de Curitiba e Região Metropolitana - APAVE (Curitiba/PR)
Associação Civil Alternativa Terrazul (Fortaleza/CE)
Associação Civil Greenpeace (São Paulo/SP)
Associação de Desenvolvimento de Esportes Radicais e Ecologia - A.D.E.R.E. (Foz do Iguaçu/PR)
Associação de Estudos Costeiros e Marinhos dos Abrolhos - ECOMAR (Caravelas/BA)
Associação de Proteção do Meio Ambiente de Cianorte - APROMAC (Cianorte/PR)
Associação Guajiru: Ciência – Educação – Meio Ambiente (Cabedelo/PB)
Associação Hospitalar de Proteção a Infância Dr. Raul Carneiro (Curitiba/PR)
Associação de Preservação do Meio Ambiente e da Vida - Apremavi (Atalanta/SC)
Associação Ecológica Força Verde (Guarapari/ES)
Associação Francisco Anselmo para Conservação da Natureza de Mato Grosso do Sul - Fuconams (Campo Grande/MS)
Associação MarBrasil (Pontal do Paraná/PR)
Associação Mineira de Defesa do Ambiente - Amda (Belo Horizonte/MG)
Associação para Proteção da Mata Atlântica do Nordeste - AMANE (Recife/PE)
Associação Paraibana dos Amigos da Natureza - APAN (João Pessoa/PB)
Associação SOS Amazônia (Rio Branco/AC)
Banda INNEXO (Curitiba/PR)
Bioproteção (Viçosa/MG)
Buena Vibra (Curitiba/PR)
Café e Teatro Toucher La Lune (Curitiba/PR)
Centro Acadêmico de Engenharia Florestal da UFPR - CAEF (Curitiba/PR)
Centro Acadêmico de Estudos Biológicos da UFPR -CAEB (Curitiba/PR)
Centro de Estudos, Defesa e Educação Ambiental - CEDEA (Curitiba/PR)
Coletivo Educador VoS (Mogi das Cruzes/SP)
Crescente Fértil (Resende/RJ)
EOA – Ecologia e Ação (Campo Grande/MS)
ECOS – Empresa Júnior de Biologia UFPR (Curitiba/PR)
Estúdio Pinta Giribita (Curitiba/PR)
Fórum Brasileiro de ONGs e Movimentos Sociais pelo Meio Ambiente e o Desenvolvimento - FBOMS (Brasília-DF)
Fundação Grupo Esquel Brasil (Brasília-DF)
Fundação João José Bigarella para Estudos e Conservação da Natureza - FUNABI (Guarapuava-PR)
Fundação Museu do Homem Americano - FUMDHAM (São Raimundo Nonato/PI)
Fundação Padre José Koopmans – FUNPAJ (Teixeira de Freitas/BA)
Fundação Pró-Natureza - FUNATURA (Brasília/DF)
Fundação SOS Mata Atlântica (São Paulo/SP)
GEBIO - Grupo de Estudos em Proteção a Biodiversidade (Naviraí/MS)
Grupo Ação Ecológica - GAE (Rio de Janeiro/RJ)
Grupo Ambiental Natureza Bela (Itabela/BA)
Grupo Ambientalista da Bahia - Gambá (Salvador/BA)
Grupo de Desenvolvimento Humano e Ambiental - INSTITUTO GOIAMUM (Serra/ES)
InGá – Instituto Gaúcho de Estudos Ambientais (Porto Alegre/RS)
Instituto Ambiental Conservacionista 5º Elemento (Paracambi/RJ)
Instituto Amigos da Reserva da Biosfera da Mata Atlântica - IARBMA (São Paulo/SP)

Instituto Curicaca (Porto Alegre/RS)
Instituto de Biodiversidade e Desenvolvimento Sustentável do Oeste da Bahia - INSTITUTO BIOESTE (Barreiras/BA)
Instituto de Pesquisa da Mata Atlântica – IPEMA (Vitória/ES)
Instituto Eco Solidário (São José dos Campos/SP)
Instituto EKOS para o Desenvolvimento Sustentável (Betim/MG)
Instituto Hóu (Belo Horizonte/MG)
Instituto Terra Brasilis (Belo Horizonte/MG)
Instituto Os Guardiões da Natureza - ING (Prudentópolis/PR)
Instituto Silvio Romero de Ciência e Pesquisa -ISRCP (Aracaju/SE)
Instituto Socioambiental - ISA (Brasília/DF)
IPEVS - Instituto de Pesquisa em Vida Selvagem e Meio Ambiente (Cornélio Procópio/PR)
Mater Natura – Instituto de Estudos Ambientais (Curitiba/PR)
MOVER - Movimento Verde (Paracatu/MG)
Movimento de Defesa de Porto Seguro – MDPS (Porto Seguro/BA)
Movimento Popular Ecológico - MOPEC (Aracaju/SE)
Movimento Pró Rio Todos os Santos e Mucuri (Teófilo Otoni/MG)
Movimento Roessler para Defesa Ambiental (Novo Hamburgo/RS)
Nova Oikos Permacultura (Camboriú/SC)
Organização Ambiental Sócio Agro Arte Cultural Brinque e Limpe (Curitiba/PR)
Organização Bio-Bras - OBB (Mogi das Cruzes/SP)
Parque das Aves (Foz do Iguaçu/PR)
Projeto MIRA-SERRA (São Francisco de Paula/RS)
Rede Ambiental do Piauí - REAPI (Teresina/PI)
Rede Brasileira pelo Decrescimento (Brasília/DF)
Rede de ONGs da Mata Atlântica - RMA (Brasília/DF)
Rede Nacional Pró Unidades de Conservação - Rede Pró UC (Curitiba/PR)
Rede Sul Brasileira de Educação Ambiental - REASul (Itajaí/SC)
Rede Verde Conservation Network - RVCN (Foz do Iguaçu/PR)
Sociedade Chauá (Curitiba/PR)
Sociedade de Pesquisa em Vida Selvagem e Educação Ambiental - SPVS (Curitiba/PR)
Sociedade Nordestina de Ecologia - SNE (Recife/PE)
Sociedade ONDA VERDE - Preservando o Meio Ambiente (Torres/RS)
Sociedade Terra Viva – STV Brasil (São José de Mipibu/RN)
TOXISPHERA – Associação de Saúde Ambiental (Curitiba/PR)
Valor Natural (Belo Horizonte/MG)
Vitae Civilis Instituto para o Desenvolvimento Meio Ambiente e Paz (São Paulo/SP)
WWF-Brasil (Brasília/DF)

Textos: Claudia Guadagnin. **Projeto gráfico:** Anna Paula Silva Fernandes e Jessica Gerber. **Revisão:** Clóvis Borges, Paulo Pizzi e Aldem Bourscheit Cezarino. **Fotos:** Zig Koch. **Impressão:** Ministério Público do Estado do Paraná. Este produto foi desenvolvido pela SPVS (Sociedade de Pesquisa em Vida Selvagem e Educação Ambiental), em parceria com a Rede Pró-Unidades de Conservação, Ministério Público do Paraná, grupo Ecoberrantes e demais pessoas e instituições que assinam a cartilha.

“A geração atual não pode fazer melhor doação às gerações vindouras do que reservar áreas intactas, livres do ferro e do fogo”.

André Rebouças, engenheiro e o primeiro a sugerir a criação de um parque nacional na região do Parque Nacional do Iguaçu, em 1886.

Mais tarde, em 1916, Santos Dumont solicitou pessoalmente ao governador do Paraná que a ideia virasse realidade. Em 1939, a reserva foi efetivamente criada pelo então presidente da República Getúlio Vargas.

Esta cartilha é dedicada à memória da jornalista, ativista e ambientalista Teresa Urban, que dedicou anos de sua vida a lutar pela proteção do Parque Nacional do Iguaçu.

**A logomarca utilizada na capa da cartilha foi resgatada de campanhas para defesa do parque nacional, promovidas na década de 1990.*