REABERTURA DA ESTRADA DO COLONO: OLHARES DE LÍDERES FAVORÁVEIS E CONTRÁRIOS DA REGIÃO OESTE DO PARANÁ

Cleverson Cassaro

Eduardo Hack Neto

Fábio Almeida

Garcez Brasil

RESUMO: O artigo versa sobre a situação polêmica que envolve a Estrada do Colono, assim conhecida, que liga a região Oeste do Paraná, com a Região Sudoeste do Paraná. Diga-se de estrada polêmica pelo fato de ela ter sido o elo de ligação entre os pioneiros que migraram do Sul do País, para colonizar a região Oeste do Paraná. Era o caminho obrigatório que integrava as duas regiões. No entanto, a partir dos Anos 80, com uma política mais voltada para as questões ambientais, a Estrada do Colono foi fechada pelo IBAMA e Ministério do Meio Ambiente, juntamente com as reivindicações internacionais, para que espécies de animais e de vegetais fossem preservados da possível extinção. A discussão que segue refere-se às políticas públicas e dos interesses particulares que estão inseridos na polêmica do fechamento da estrada, bem como, das possibilidades de reabertura, mesmo sendo dentro de uma área de preservação permanente pois fica dentro do Parque Nacional do Iguaçu.

Palavras-chave: Parque Nacional do Iguaçu; IBAMA; Estrada do Colono; Conscientização Ambiental; Impactos do Turismo.

ABSTRACT: The article deals with the controversial situation involving road Colonist well known, linking western Paraná, with the Southwest Region of Paraná. Tell road is controversial because it has been the link between the pioneers who migrated from the South, to colonize the western Paraná. Was the obligatory path that integrated the two regions. However, from the 80s, with a policy more focused on environmental issues, the road was closed Colonist by IBAMA and the Ministry of Environment, together with international demands, that species of animals and plants were preserved in possible extinction. The following discussion refers to public policies and private interests that are inserted into the controversial road closure, as well as the possibilities of reopening, despite being within an area of permanent preservation because it is inside the Iguaçu National Park.

Keywords: Iguazu National Park; IBAMA; Settler Road; Environmental Awareness; Impacts of Tourism.

INTRODUÇÃO

A reflexão em torno da Estrado do Colono tem um cunho mais profundo do que em geral as leves análises que são feitas na mídia ou em comentários diversos nas rodas de conversa. Este caminho de passagem que serviu por várias décadas de ligação entre a região Sul do País e a região Oeste e norte, tem causado problemas e transtornos para muitas pessoas que possuem vínculos familiares ou de amizade entre estas duas regiões do Brasil. Por isso, urge esta reflexão no sentido de pensarmos sobre quais caminhos ou soluções podem ser adotados para que ambas as partes possam ter visão dos possíveis benefícios que dela podem surgir.

De um lado têm-se o meio ambiente com as políticas preservacionistas e por outro lado têm-se parte de uma contingente populacional voltada pelos interesses da reabertura da estrada pelo fato de ela representar uma economia e uma grande rapidez no deslocamento das regiões envolvidas, uma vez que, o fechamento provoca um aumento de quilômetros rodados em mais de cem (100), além do intenso tráfego.

A preocupação sustentável, vem ganhando força entre os diversos órgãos ambientais, sociais e turísticos, para que ao mesmo tempo possa se atender a demanda ambiental e concomitante poder ter rendimentos com o turismo e ao mesmo tempo também proporcionar uma passagem entre duas grandes regiões do país. Faz-se necessário discutir as questões ambientais e de interesse para que estes temas progridam de modo seguro e sustentável.

DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL

O conceito de desenvolvimento sustentável provém de um longo processo histórico de reavaliação crítica da relação existente entre a sociedade civil e seu meio natural Atualmente o conceito de desenvolvimento sustentável elenca discussões entre os estudiosos do assunto, dentre os quais se destaca o posicionamento de Bellen (2005), cuja reflexão aponta que há necessidade de

considerar aspectos sociais, econômicos e ecológicos para que o desenvolvimento caracterize-se como sustentável.

Além destes, devem ser considerados os recursos vivos e não vivos, bem como as ações alternativas. Estas ações poderiam ser realizadas a partir de um planejamento adequado para indicar as vantagens de curto e longo prazo.

Apesar destes aspectos, a partir da definição do Relatório Brundtland[1], a ênfase é estabelecida sobre o elemento humano. Tal relatório afirma que "o desenvolvimento sustentável é o que atende às necessidades das gerações presentes sem comprometer a possibilidade das gerações futuras, de atenderem suas próprias necessidades." (BELLEN, 2005, p. 37). Montibeller Filho (2001, p.48) também observa:

> [...] é desenvolvimento porque não se reduz a um simples crescimento quantitativo; pelo contrário, faz intervir a qualidade das relações humanas com o ambiente natural, e a necessidade de conciliar a evolução dos valores socioculturais com rejeição de todo processo que leva à desculturação. É sustentável porque deve responder à equidade intrageracional e à intergeracional.

Nesta linha de pensamento pode-se inferir sobre a complexidade discursiva em relação ao desenvolvimento sustentável, afinal, se por um lado considera-se importante o desenvolvimento em função da qualidade nas relações sociais, também se torna relevante quando se trata de definir e aplicar o conceito de sustentabilidade. Sendo assim, no sentido de corroborar com o debate referente à sustentabilidade, Souza (2005), afirma que para que haja uma definição completa de desenvolvimento sustentável, deve haver, além da melhoria de indicadores econômicos e sociais, a questão da preservação do meio ambiente.

Com o passar do tempo o crescimento econômico tende a esgotar os recursos produtivos escassos através de seu uso indiscriminado. Ou seja, as práticas indiscriminadas realizadas pelos diversos setores de atividades resultarão em sérias consequências ambientais, amparando-se nesta forma de pensar, o autor define que "desenvolvimento sustentável é o que preserva o meio ambiente, sobretudo os recursos naturais não renováveis". (SOUZA, 2005, p.8).

[1] Uma das definições mais conhecidas - segundo alguns autores existem 160 - elaborada pelo *World Commission on Environment and Development* (WCED,1987).

Além da discussão a respeito do desenvolvimento sustentável, um fator dentre outros vinculados a esta temática compreende a questão do turismo, cuja viabilidade econômica depende também da viabilidade sustentável, conforme afirma Ruschmann (2000), a respeito da intima ligação conceitual entre turismo sustentável e desenvolvimento sustentável principalmente nos países menos desenvolvidos, para os quais o turismo em particular, depende da preservação e da viabilidade de seus recursos de base.

Encontrar o equilíbrio entre os interesses econômicos que o turismo estimula, com o desenvolvimento da atividade, além de manter a preservação do meio ambiente, não é tarefa fácil, principalmente porque seu controle depende de critérios e valores subjetivos, de uma política ambiental e turística adequada – que ainda não se encontrou no Brasil e em vários outros países. Observa-se, assim que a sustentabilidade tem uma definição complexa, pois relaciona aspectos políticos, ambientais, econômicos e sociais, importantes para o desenvolvimento de uma sociedade sustentável.

O termo sustentabilidade remete ao vocábulo sustentar, no qual a dimensão de longo prazo se encontra incorporada. Há necessidade de encontrar mecanismos de interação da sociedade com a natureza, que possam ocorrer com harmonia. “Numa sociedade sustentável, o progresso é medido pela qualidade de vida (saúde, longevidade, maturidade psicológica, educação, ambiente limpo, espírito comunitário e lazer criativo) ao invés de puro consumo material” (FERREIRA, 2005). O termo deriva do comportamento prudente de um predador ao explorar sua presa, ou seja, de moderação, por tempo indeterminado. Isto é, o ser humano necessitaria conhecer as particularidades do planeta para utilizá-lo por longo tempo e assegurar a continuidade da própria espécie (SCHWEIGERT, 2007).

Sustentabilidade também é consequência de um complexo padrão de organização, que apresenta cinco características básicas: interdependência, reciclagem, parceria, flexibilidade e diversidade. Se estas características forem aplicadas às sociedades humanas, essas também poderão alcançar a sustentabilidade (ROSA, 2007). Para Herrero (2006), a sustentabilidade é um conjunto de princípios funcionais dos sistemas que permite definir um estilo de desenvolvimento sustentável como uma opção social que inclui objetivos múltiplos,

segundo determinadas escalas de valores e contextos variáveis que vão transformando no tempo e se retroalimentam permanentemente.

Considera-se, assim, que a transformação e a adaptação podem caracterizar-se como propriedades constitutivas da sustentabilidade pois se trata de manter a capacidade coevolutiva dos sistemas sociais e naturais para fazer frente às flutuações e adaptar-se às transformações. Deste modo, percebe-se a linha tênue estabelecida entre o desenvolvimento e a sustentabilidade em função de suas características ora generalizadas, ora específicas, porém, ambas dependentes das transformações as quais poderão sofrer com a evolução das necessidades da sociedade.

TURISMO SUSTENTÁVEL

A sustentabilidade é algo que necessita estar paralela ao turismo. A OMT (2003) define o turismo sustentável como aquele ecologicamente sustentável, de longo prazo, economicamente viável, socialmente equitativo para as comunidades locais. Exige integração ao meio ambiente natural, cultural e humano, respeitando o frágil balanço que caracteriza muitas destinações.

Segundo documento da OMT de 2003, apud Korossy (2008, p. 63) “o turismo sustentável é aquele que atende às necessidades dos turistas de hoje e das regiões receptoras, ao mesmo tempo protege e amplia as oportunidades para o futuro”. Percebe-se assim que o turismo deve ser concebido como um condutor da gestão de todos os recursos existentes, tanto do ponto de vista da satisfação das necessidades econômicas, sociais e estéticas quanto da manutenção da integridade cultural, dos processos ecológicos essenciais, da diversidade biológica e dos sistemas de suporte à vida.

Ao propor um conceito sobre turismo sustentável, Swarbrooke (2000, p. 20), deixa aberta sua posição economicista em relação ao turismo, ao defini-lo como um “turismo que é economicamente viável, mas não destrói os recursos dos quais o turismo no futuro dependerá, principalmente o meio ambiente físico e o tecido social da comunidade local”. Entende-se que em muitos casos, o turismo não destrói o

meio físico e o tecido social, mas geralmente, modifica tanto o meio ambiente como a sociedade em benefício dos interesses dos empreendedores turísticos.

Para Hall (1998) a questão central em relação ao desenvolvimento sustentável, sobretudo com respeito ao turismo, é estabelecer uma forma equilibrada de desenvolvimento que permita conservar o ambiente natural, e explorar o turismo assegurando o crescimento econômico.

Segundo Garrod (1998 apud SILVEIRA, 2001), para ser sustentável, o desenvolvimento do turismo deve: - ir ao encontro das necessidades da população local em termos de melhoria dos padrões de vida a curto e longo prazo; - satisfazer a demanda atual e, havendo incremento do número de turistas, manter o nível de atratividade do lugar; - salvaguardar o meio ambiente para que ele continue servindo de base para o cumprimento dos itens anteriores.

Para Silveira (2001), o turismo sustentável é aquele que deve atender às necessidades dos turistas e das populações locais no presente, sem pôr em risco a capacidade das gerações futuras de atender as suas necessidades. Ele deve ter como principais objetivos a sustentabilidade ecológica, a equidade social e a eficácia econômica.

Através destes conceitos, considera-se que o turismo sustentável é a maneira de manter uma infraestrutura sem atitudes ofensivas ao meio ambiente, atendendo às necessidades dos turistas nos locais receptores, de maneira simultânea, e fazer o necessário para atender a economia, a diversidade biológica, sociedade e ambiente sem desprezar a cultura regional.

O TURISMO E SEUS IMPACTOS

No campo de diversas ciências, em função das amplas discussões a respeito da sustentabilidade, do crescimento econômico de determinadas regiões no âmbito do turismo, muito se tem discutido a respeito das relações entre o crescimento do turismo, com os impactos positivos e negativos e seus reflexos na sustentabilidade.

Segundo Barretto (2004), as ciências econômicas estudaram os impactos positivos, referentes ao dinheiro proveniente dos turistas que visitam a localidade. A

Geografia, por exemplo, baseada em seus estudos, aponta os problemas gerados pelo excesso de habitantes temporários, que causa ao meio ambiente natural e humano, impactos na cultura local, pelo contato entre padrões culturais diferentes, influenciando mudanças nos hábitos das culturas locais.

Entende-se que o turismo tem um importante papel no campo econômico, cultural e na troca social. Por este motivo, conhecer as percepções e atitudes dos residentes em localidades turísticas acerca dos impactos gerados pelo turismo em seus lugares de residência. Esses impactos significam para a comunidade local, resultados tais como melhorias nas condições econômicas, uma promoção social e cultural e a proteção dos recursos ambientais. Teoricamente, os benefícios do turismo deveriam produzir ganhos muito superiores aos seus custos. (THEOBALD, 2002).

Na teoria parece funcionar muito bem, mas na prática tende a apresentar limitações. Os impactos negativos muitas vezes superam os positivos, pois segundo Ruschman (2000, p. 34), “a interação entre os turistas e as comunidades é um processo complexo, além da presença, em alguns casos, dos receptores nesta interação”. E esta complexidade, advém tanto dos tipos similares de turismo tanto da sociedade a qual interagem.

Confere acima, que a autora destaca que os impactos podem ser positivos ou negativos, são considerados como positivos; aqueles que trazem benefícios para a comunidade receptora e negativos; os que causam estragos para a população local. Ainda no turismo os impactos, segundo (RUSCHMANN, 2000, p. 34) “são reflexos das modificações nas localidades receptoras, e crescem concomitantemente com o turismo”. Na visão de Krippendorf (2000), as comunidades receptoras tenderiam a ver o turismo com desconfiança, porque em geral não têm oportunidade de participar das tomadas de decisões sobre a questão nessa área. Sentem-se, com isso, excluídas e acabam não desejando a presença de turistas em sua localidade. Os habitantes das regiões visitadas começam a sentir também certo rancor em relação aos efeitos negativos do êxodo das massas turísticas. Essas populações têm cada vez mais a impressão de que são invadidas por esse desenvolvimento, e ao mesmo tempo, dele excluídas.

Para a Organização Mundial do Turismo OMT (2003) a atividade turística gera uma série de efeitos positivos e negativos de diferente grau sobre o plano social e cultural:

- Impactos positivos - No plano cultural, o turismo contribui para preservação do patrimônio histórico, artístico e cultural; Gera atividade socioeconômica no mercado receptor e cria empregos; facilita os laços de comunicação e entendimento entre sociedade, mas, vai além, com efeitos negativos, de ordem racial ou de xenofobia. No âmbito trabalhista, produz ganho social, com geração de empregos e renda entre outros.

- Impactos negativos - Efeitos de aculturação e imitação tais como: influencia trocas entre gosto e hábito à cultura da comunidade receptora, por estar exposta aos modos diferentes da emissora (como horários, atividades de descanso, comidas, vestuário, trato pessoal, gostos sexuais modificados); estabelece trocas urbanísticas, no meio ambiental e arquitetônico, que modificam a demografia do mercado receptor; e pode produzir fenômenos de repetição; modificação da sociologia rural e urbana ao receber, de forma regular, correntes turísticas massivas; instabilidade do mercado receptor por motivos políticos (ditadura, estado de exclusão) e sociais (regras, insegurança, severas normas de circulação), produz uma redução do fluxo; prejuízos e barreiras sociais por intolerância, indiferença, xenofobia, racismo, idioma; pode, ao contrário, ser objeto de ambientes que repercutem negativamente nas relações turísticas futuras; problemas com a gastronomia (água potável); boa ou má atenção médica-sanitária; controle da higiene e limpeza nos lugares turísticos.

Torna-se viável tecer, também, algumas considerações a respeito dos impactos econômicos, afinal, segundo Lickorish (2000), até meados de 1970, a maioria dos estudos estava concentrada nos benefícios econômicos que o turismo poderia trazer e se dava pouca atenção para a interação entre turistas e a comunidade local. Logo, o impacto econômico do turismo pode gerar muitos benefícios como emprego, receita e melhorias na infraestrutura.

Em termos sociais, a atividade turística em regiões menos desenvolvidas pode oferecer meios para manter um nível de atividade econômica suficiente, evitando a migração de pessoas para áreas mais desenvolvidas de um país. Em termos negativos, o autor destaca que quando os turistas chegam a um país, trazem um tipo diferente de comportamento, assim podem transformar profundamente os hábitos sociais locais através da remoção e da perturbação das normas já estabelecidas pela população local, que não apenas tem que aceitar os efeitos da superlotação, mas também precisa modificar seu modo de vida, onde a população por motivos psicológicos, culturais ou sociais, não está pronta par ser submetida a uma "invasão de turistas" (LICKORISH, 2000, p.54).

Precisa-se reconhecer que a população local é parte da herança cultural e, portanto, merece proteção tanto quanto os aspectos do destino do turismo, ou seja, o ambiente. As relações humanas são importantes, já que o excesso de turismo pode ter repercussões problemáticas, transformar a hospitalidade típica de muitos países em práticas comerciais. Destaca também que o desenvolvimento do turismo pode gerar impactos sócios culturais positivos e o intercâmbio de ideias, culturas e percepções.

Além de conhecer as percepções dos residentes das comunidades, seus modos de vida, suas culturas e outros, torna-se necessário também, elencar os aspectos políticos que envolvem situações como esta. Os autores Pérez e Nadal (2005) destacam sobre a importância das discussões que são levantadas quando novas políticas são desenvolvidas sem o conhecimento e o apoio das populações locais. Ou seja, para os autores as políticas públicas terão êxito quando as reações e fatores que influenciam nestas atividades sejam estudados e que as investigações sobre as atitudes dos residentes proporcionem um contexto para explicar a relação entre benefícios individuais e o desenvolvimento econômico, em razão disso os impactos negativos necessariamente devem ser reduzidos ao mínimo para que o turismo seja percebido favoravelmente pela população local. E estas discussões se tornam relevantes, também, para questionar e esclarecer sobre o papel que o turista representa quando visita determinado local.

Para os estudiosos Archer e Cooper (2001, p.93), "grandes diferenças culturais ocorrem entre países diferentes e às vezes entre diferentes regiões do

mesmo país". Os turistas são, por definição, estranhos no destino, seus códigos de vestimenta e seus padrões de comportamento são diferentes dos adotados pelos residentes e, frequentemente, diferem até mesmo daqueles que o turista teria no próprio lugar de origem. Trazem os problemas decorrentes, como prostituição, drogas, jogo e às vezes vandalismo. Já na condição de estranhos, os turistas também são vulneráveis e se tornam vítimas de roubo e crimes por "alguns", pois, não é toda a comunidade local que pratica isso.

> Quando as diferenças culturais entre os residentes e os turistas de países e regiões mais prósperos são muito acentuadas, pode acontecer de a cultura e os costumes locais serem explorados para satisfazer o visitante à custa do orgulho e da dignidade da população local. As danças tradicionais e o artesanato artístico cedem lugar a imitações baratas para satisfazer às necessidades do visitante e para proporcionar ao residente um rendimento com menor esforço possível. Em alguns casos isso é apenas uma reação inicial, e mais tarde o turismo acaba estimulando um retorno a artesanatos específicos de alta qualidade. (ARCHER e COOPER, 2001, p.93).

Observa-se, a partir destas afirmações, que o processo de desenvolvimento turístico demanda planejamento de longo prazo para alcançar suas metas e minimizar os impactos decorrentes de sua fixação e do seu avanço, independentemente da região em que será implantado, pois outros fatores, além dos econômicos, interferem em na sua aceitação pela comunidade local.

Destacam-se, também, as reflexões apontadas pelos autores, acima citados, que o fluxo de turistas numa região aumenta as densidades em que vivem as pessoas além de superlotar as instalações onde se compartilha com a população local. A superlotação rebaixa o valor da experiência de férias, cria tensão entre a própria população residente, em casos extremos a população local pode ser impedida de desfrutar das instalações naturais de sua região.

Em relação aos benefícios econômicos proporcionados pelo turismo, a autora Smith (1989) sustenta que a entrada do turismo geralmente beneficia economicamente uma comunidade, mas o desenvolvimento associado frequentemente serve como um imã que atrai trabalho externo a esta área. A autora confere exemplos do que aconteceu em Cancun, quando foi desenvolvida. Indivíduos com maior sofisticação e experiência na indústria de viagem,

rapidamente, reconheceram a oportunidade para novos trabalhos e se mudaram para o referido destino.

Nesta linha de pensamento, Smith (1989, p.109) faz uma seleção de fatores tanto do custo quanto do benefício do turismo, conforme destacado no quadro a seguir.

QUADRO 1 – Aspectos positivos e negativos em relação ao turismo

ASPECTOS POSITIVOS	ASPECTOS NEGATIVOS
Econômicos Influxo de dinheiro; Efeito multiplicador; Indústrias de serviços com trabalho intensivo; Melhor infraestrutura: estradas, água, esgotos, aeroportos, recreação; Gastos dos residentes com o uso de atrações criadas pelo desenvolvimento.	**Econômicos** Sazonalidade; Vazamento econômico; Imigração de estrangeiros como mão-de-obra Custo de segurança para balancear o crime; Perda de rendimentos devido a crises econômicas externas / terrorismo.
Sociocultural Ampliação da perspectiva social; Preservação de laços familiares; Mobilidade incrementada; Apreciação do patrimônio e da identidade étnica; Estímulo do folclore; criação de museus.	**Sociocultural** Coca-coalização; Perda da identidade cultural na comunidade global; Transformação dos turistas em "coisas"; Deterioração de sítios históricos devido ao uso exagerado; Medo de terrorismo e crime; Simplificação da cultura.
Ambientais Conscientização da necessidade de conservação; Estabelecimento de marcas ecológicas; Conscientização dos limites dos recursos globais; Conscientização dos limites dos recursos globais; Estabelecimento dos limites de uso de terras.	**Ambientais** Custos de preservação Transformação de parques nacionais e zoológico; Perda das áreas selvagens Poluição; Uso exagerado do habitat devido à febre do ecoturismo.

Fonte: (SMITH, 1989, p.100).

Entre os aspectos positivos da atividade turística temos os impactos do aspecto econômico, tais como a circulação de dinheiro, o efeito multiplicador, as indústrias de serviços com trabalho intenso, a melhora de infraestrutura, estradas, aeroportos, recreação. Neste mesmo sentido, os residentes do polo turístico tendem a investir no local devido às atrações criadas e oportunidades de melhora de renda.

Por outro lado, a atividade turística também traz efeitos negativos para o local, tais como a sazonalidade, refletindo na economia de forma temporária ou cíclica, a imigração de estrangeiros em busca de oportunidade, diminuição da renda, aumento da criminalidade.

Outro fator é a influência da economia externa, provocando oscilações na procura dos serviços turísticos e também a preocupação com ataques de origem terrorista, em face da aglomeração de pessoas e a notoriedade que pode causar o fato. A atividade turística também reflete no aspecto sociocultural ampliando a perspectiva social, preservando os laços familiares, a valorização do patrimônio cultural e da identidade étnica.

De forma contrária, a atividade turística também pode influenciar negativamente o desenvolvimento sociocultural quando se permite a perda da identidade cultural na comunidade global, a transformação do turista em "coisas" sem o devido valor humano, o uso exagerado de sítios históricos provocando sua deterioração.

Em termos ambientais a atividade turística pode causar danos se não observar o correto manejo do meio ambiente, tais problemas podem desencadear altos custos para manter a preservação ambiental, a transformação de parques e zoológicos devido ao uso exagerado por um turismo sem consciência ambiental. Portanto, Para se evitar tais danos ambientais é preciso uma conscientização da necessidade de conservação, vinculando o turismo consciente a marcas ecológicas que demonstram a preocupação com o meio ambiente. É necessária também a conscientização dos limites do uso dos recursos naturais tanto no olhar global como no local.

METODOLOGIA

Caracteriza-se como um estudo teórico empírico[2], pois utiliza tanto dados secundários oriundos de pesquisa bibliográficos quanto dados primários oriundos de pesquisa de campo. Quanto à forma de abordagem do problema, classifica-se como uma pesquisa qualitativa (SILVA e MENEZES, 2001), e em relação aos objetivos de estudo, a pesquisa se realiza em dois estágios: exploratório (SELLTIZ et al., 1975), e descritivo (FACHIN, 1993). Para tanto, foram realizadas como instrumentos de

[2] É baseado em experiências vivenciadas e transmitidas de pessoa para pessoa. Pode ser transmitido de geração para geração, por meio da educação ou da imitação. Também pode ser chamado de conhecimento popular ou senso comum.

pesquisa bibliográficas e documentos sobre as temáticas apresentadas, e a entrevista semiestruturada (TRIVIÑOS, 1987).

Para a construção do instrumento de pesquisa deste trabalho, delimitou-se as variáveis com a utilização de duas cartilhas: (1 Estrada – Parque Caminho do Colono “10 pontos sobre o projeto de lei 7.123/2010” do deputado federal Assis do Couto (PT/PR) e 2 “10 fatos sobre a estrada do Colono e o Parque Nacional do Iguaçu” lançado em setembro por onze instituições, entre elas Greenpeace, SOS Mata Atlântica, WWF e Sociedade de Pesquisa e Vida Selvagem e Educação Ambiental (SPVS).

A amostra denomina-se por tipicidade escolhida propositalmente pelo pesquisador. Isso significa que a investigação foi realizadas com personalidades representativas da população, ainda, que funcionam como termômetro da atual situação (CERVO; BERVIAN, 2002).

As entrevistas foram realizadas nos períodos matutino e vespertino dos dias 01/11/13 e 02/11/13, na cidade de Capanema e nos dias 08/11/13 e 09/11/13, em Foz do Iguaçu.

Em ambas as cidades, a partir da apresentação das cartilhas contrárias suas respectivas opiniões (a ideia era confrontar opiniões). Após realização e análise das entrevistas, foi possível ampliar o diagnóstico geral, sobre as opiniões dos líderes proposto para este estudo.

APRESENTAÇÃO, ANÁLISE E EXPLORAÇÃO DOS RESULTADOS

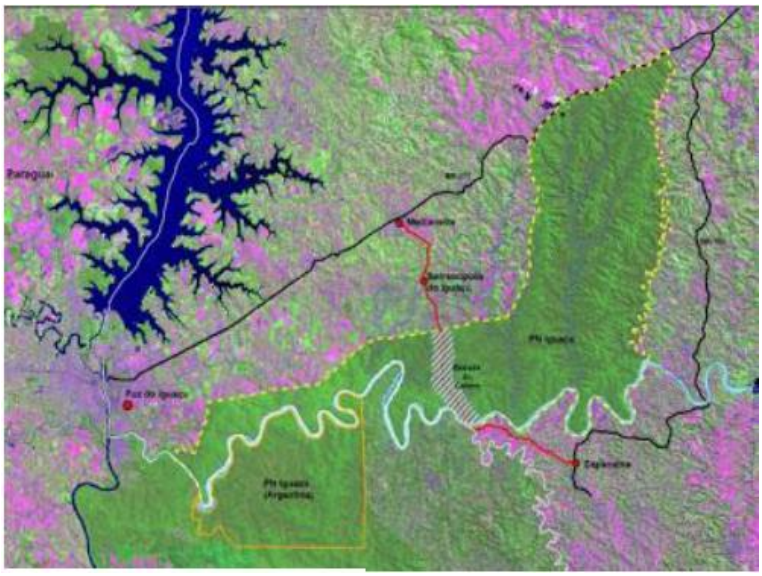
Os conteúdos obtidos para a elaboração desta contextualização fazem parte do anexo 26 do Plano de Manejo do Parque Nacional do Iguaçu, (1999) revisado em 2001 e vigente até os dias atuais.A Estrada do Colono, que corta o Parque Nacional do Iguaçu (PNI) num trecho de 17,6 quilômetros, foi construída entre 1953 e 1955.

Em 1948 o então governador Moisés Lupion inaugurou o Porto Lupion, no Rio Iguaçu junto à divisa do PNI, estabelecendo um serviço regular de balsas entre as duas margens, ainda servindo apenas para trânsito de animais e carroças. O estudo "A Estrada do Colono e o Parque Nacional do Iguaçu", de autoria do engenheiro Sérgio Brant Rosa, datado de 1997, apresenta um histórico da ligação:

No mapa do Paraná organizado e desenhado pelo Departamento de Geografia do Estado, e impresso em 1953, na escala 1:650.000, ainda não consta a existência desta ligação rodoviária. Ela só vai aparecer nas cartas topográficas publicadas pela Diretoria do Serviço Geográfico do Ministério da Guerra entre 1957/59, feitas com base em levantamentos de 1955 (folhas Rio Ocoi, Parque Nacional do Iguaçu e Capanema, na escala 1:100.000).

A ligação com Medianeira (e à BR 277) só foi aberta entre 1957 e 1959, conforme atestam os documentos cartográficos mencionados e o próprio texto sobre o município (Enciclopédia Brasileira dos Municípios, IBGE, 1959) que diz que 'será construída uma estrada de rodagem de Capanema à BR 34 (hoje BR 277), que une Paranaguá a Foz dolguaçu'. O texto trazia informações atualizadas até o ano de 1957. Assim na carta topográfica Foz do Iguaçu (escala 1:250.000), publicada também pela Diretoria do Serviço Geográfico do Ministério da Guerra, em 1960, com base em compilações de dados daquele ano, já aparece a ligação com Medianeira e BR 34 (BR 277).

FIGURA 01 – Imagem ilustrativa da estrada do colono



Fonte: <http://paufurado.blogspot.com.br/estrada-do-colono-nao-se-habilita.html>.

A estrada continuou a ser usada de maneira precária até 1972 quando o Departamento de Estradas e Rodagem do Paraná providenciou um revestimento de

pedra e saibro no trecho. No início da década de 80 o Plano Rodoviário Estadual do Paraná previa o asfaltamento da Estrada do Colono, identificada como PRT-163, ou BR 163. Os primeiros contatos do governo paranaense com o órgão responsável pelo Parque Nacional do Iguaçu (o Instituto Brasileiro de Desenvolvimento Florestal, IBDF, ligado à época, ao Ministério da Agricultura) com pedido de licença para execução da obra, resultaram em negativas das autoridades federais. Uma extensa troca de correspondência entre o então governador José Richa, o ministro da Agricultura, Nestor Jost, os prefeitos dos municípios de Medianeira e Capanema e deputados eleitos pela região, geraram diversos estudos técnicos, elaborados pelas equipes do IBDF e da Secretaria de Transportes do Paraná.

A maior parte destes estudos cita o Plano de Manejo do PNI, elaborado em 1979, fazendo referência ao trecho final do item Histórico e Antecedentes Legais:

> Seccionando o Parque Nacional existe uma estrada ligando os municípios de Medianeira e Capanema. Numa extensão de 18 km através do Parque, no sentido Norte-Sul, ela possui 10 a 15 metros de largura. Sua construção foi realizada pelo DER-PR posteriormente à criação do Parque, sem que na época tivessem sido tomadas providências a respeito, e atualmente tem apreciável trânsito de passageiros e cargas; a transposição do Rio Iguaçu no porto Moisés Lupion efetua-se por balsas. De longa data vem se pugnando pelo fechamento da estrada, sem lograr êxito. Do ponto de vista técnico esta estrada deve ser fechada e passar para uso exclusivo de Parque (manutenção, proteção, fiscalização e pesquisa) (Anexo 26 do Plano de Manejo do Parque Nacional do Iguaçu, 1999).

Esta zona é dedicada à proteção integral de ecossistemas, dos recursos genéticos e ao monitoramento ambiental. O objetivo do fechamento é garantir a preservação para evolução natural da fauna e flora.

Neste documento do anexo 26 o PNI ressalta sobre o relatório elaborado pela própria direção do parque que lembra a existência de outra estrada, no interior da unidade que liga as cataratas do Iguaçu, onde que por já possuir um trecho da BR 469 dentro do Parque, apenas 10 km, cita-se vários problemas como o desenvolvimento de alta velocidade, desrespeito a toda sinalização e normas de trânsito, atropelamento indiscriminado de animais, motivo que nos faz antever um problema em alarmantes proporções, pois a BR seria numa extensão de 20 km, longe de nossa vigilância e hoje, sem oferecer as mínimas condições de estrada, assim nota-se os problemas criados em função da alta velocidade ali desenvolvida.

Na região, setor Leste do Parque, já existe uma BR, com ponte sobre o rio Iguaçu e que hoje está atendendo toda a região.

Em 14 de maio de 1986 o diretor geral do DER-PR, Antônio José Correia Ribas, enviou ao presidente do IBDF, Jaime Costa Santiago, a proposta de construção do que ele chama de a primeira "Estrada Parque" Regional:

> Como premissa, o projeto atende a sinuosidade da estrada existente, como plataforma pavimentada de 6,6 metros, sem faixa de segurança e/ou acostamentos. Além da pista de rolamento, se prevê o revestimento vegetal lateral com grama climatizada, em larguras variáveis, partindo dos bordos da pista até a limitação hoje existente a orla da mata. A par dessa orla está prevista a limitação de uso da estrada, implantando-se em ambos os lados uma cerca alambrada com tela galvanizada, com malha de 4 centímetros, arrematada com 3 fios de arame farpado aplicado no chanfrado dos postes de concreto, com 2 metros de altura útil. (Anexo 26 do Plano de Manejo do Parque Nacional do Iguaçu, 1999).

O projeto prevê, ainda, um moderador de velocidade de veículos com a construção de sonorizadores e lombadas em pontos convenientes distanciados a cada 3 quilômetros. Para preservação da fauna, deverá ser implantada nos cursos d'água equidistantes 3 quilômetros, uma passagem para animais, sob obras de arte especiais, construídas de placas de concreto armado de 10 metros de vão com altura de 2 metros, formando corredores de ligação entre ambos os lados do parque, delimitados pelo alambrado indicado, com o propósito de impedir a saída dos animaispara o corpo da estrada, ou seja: garantir a permutação de ambiente dos seres silvestres. Para fiscalização e vigilância do uso da estrada parque são previstas as construções de 3 postos, com residência para os vigilantes, tendo cada posto sistema de comunicação por rádio receptor-transmissor, interligando nas extremidades e meio dentro do Parque Nacional.

Em 1986, a estrada foi fechada pela primeira vez por meio de uma ordem judicial, trazendo muito protesto principalmente de agricultores, que diziam queo fechamento da estrada acabava com o desenvolvimento, mas mesmo assim a estrada permaneceu fechada por volta de 10 anos, só em 1997 agricultores por meio de protesto conseguem o apoio de aproximadamente de 30 mil pessoas, o objetivo era abrir a força novamente à estrada. Governo e agricultores foram sem duvida os grandes protagonistas dos intensos conflitos entre fechamento e abertura, de um

lado o Estado quer o fechamento da estrada devido às pressões externas e do outro lago agricultores defendo a área na qual trabalham. Com isto chegam ao local a Policia Federal, forças armadas com suas escavadeiras, explosivos fazem valetas explodem balsas. A juíza ordenou o fechamento argumentou que antes era apenas uma estrada carroçável, que estava se transformando em uma rodovia cascalhada com 12 metros de largura e com cobrança de pedágio[3].

Depois do segundo e por enquanto definitivo fechamento da Estrada do Colono, no Parque Nacional do Iguaçu, a vegetação retomou seu lugar, arvores com até dez metros de altura ocupam hoje o que chegou a ser terra amassada por pneus. À exceção das marcas que ficaram nas duas extremidades dos 17 quilômetros em meio à floresta localizada no Sudoeste do Paraná, quase nada lembra que por ali havia uma passagem. Segundo o Jornal Gazeta do Povo[4] (2013) constatou através de reportagem com os funcionários do parque e pesquisadores, preocupados com o impacto que a movimentação de pessoas e veículos poderia representar ao mais significativo remanescente de Mata Atlântica no Sul do Brasil.

Nesta reportagem Apolônio Rodrigues, vice-diretor do parque, reforça que não se trata de simplesmente voltar a usar um espaço já preparado para o trânsito. Seria necessário derrubar cerca de 170 mil metros quadrados de mata e fazer obras, como pontes. Depoisdo impacto de implantação viriam os danos decorrentes do uso. Rodrigues trabalha na unidade há 22 anos e assistiu de perto o que acontecia quando a passagem estava aberta. Caçadores, contrabandistas, traficantes, ladrões de carro e palmiteiros, era presença frequente. A passagem de veículos afastaria animais das proximidades da estrada, levando junto os predadores naturais, e assim romper-se-ia o equilíbrio ecológico do lugar. Atropelamentos de animais também podem aumentar. Uma estrada ainda traz mais riscos de infestação de plantas invasoras e de doenças para animais silvestres.

[3] Disponível em: <http://www.historiaoffline.com/2011/09/estrada-do-colono_3684.html>. Acesso em: 15 nov. 2013.
[4] Disponível em: <http://www.gazetadopovo.com.br/vidaecidadania/meioambiente/conteudo.phtml?id=370377&tit=Volta-da-Estrada-do-Colono-implica-em-multiplas-ameacas-ambientais>.

Outro elemento destaque, em entrevista feita pelo jornal Gazeta do Povo[5] (2013) com a pesquisadora francesa Anne-Sophie Bertrand monitora a presença de mamíferos no Parque Nacional do Iguaçu desde 2006 reforça que a atenção se concentra em grandes felinos, que precisam de espaço para se desenvolver e caçar. Nas 68 mil fotos que coleciona, três vezes aparecem pumas entre outros. As câmeras instaladas na mata não flagraram nenhuma onça pintada. O monitoramento mostrou o ser humano como o "animal" que deixou mais marcas[6] no parque (294 registros contra 158 do segundo animal mais abundante, o veado-mateiro).

A pesquisadora argumenta que, se com a estrada fechada à presença humana já é forte, a abertura ampliaria o impacto no parque. "A abertura da Estrada do Colono seria a última facada para a frágil vida encontrada no parque", lamenta. Anne-Sophie conta que frequentemente se depara com jiraus, cevas e saleiros ativos, estruturas deixadas na mata por caçadores e palmiteiros, além de várias picadas abertas e ativas. Para ela, o conceito científico de "floresta vazia", quase sem animais, está rondando o Parque Nacional do Iguaçu. "Desse jeito, meus filhos não vão ver onça pintada no parque".

PROJETO DE LEI QUE TRAMITA NO CONGRESSO NACIONAL

Segundo fontes do site da RPCTV, Um projeto de lei 7.123/2010 foi elaborado para tentar legalizar a abertura da Estrada do Colono e está em análise na Câmara Federal. A proposta foi aprovada pela Câmarados Deputados em agosto. Uma intervenção da deputada federal Rosane Ferreira (PV-PR), que reuniu assinatura de 85 deputados, exige que o projeto só siga adiante se passar pelo plenário, com aprovação da maioria dos 513 parlamentares, alem disso foi elaborado uma cartilha em parceria com diversas organizações brasileiras: SPVS, Mater Natura, Rede de ONGs da Mata Atlântica – RMA, FBOMS, Rede Pró-Unidades de Conservação, SOS Mata Atlântica, WWF Brasil e Instituto Socioambiental –e assinada por instituições da sociedade civil de 19 Estados, a

[5] Disponível em: <http://www.gazetadopovo.com.br/busca/index.phtmlq=estrada+do+colono&cx=014606829777116571431%3A9apb6tjyjba&cof=FORID%3A11&ok=>. Acesso em: 11 out. 2013.
[6] Subentende-se que a pesquisadora refere-se a presença do homem mais constante na floresta.

cartilha foi impressa pelo Ministério Público do Paraná e enviada aos senadores, em Brasília, que têm agora a responsabilidade de vetar ou não o Projeto.

Se a estrada for reaberta o PNI corre o risco de perder o título de Patrimônio da Humanidade. No início dos anos 2000, quando a questão da estrada estava novamente sendo discutida, a UNESCO classificou a unidade como sítio ameaçado. Representantes de várias entidades ambientais se reuniram para evitar a reabertura da estrada. O Ministério do Meio Ambiente deve ser pressionado a se posicionar contra a intervenção. Governo do estado diz que prefere aguardar desenrolar da discussão o governador Beto Richa ainda não tem uma posição a respeito do assunto e prefere aguardar o desenrolar da discussão. Encaminhado por sua assessoria, a resposta do governo foi a seguinte. "É uma decisão que demanda muita responsabilidade, se preocupando com a questão ambiental e dos cidadãos do entorno". Já o secretário estadual de Meio Ambiente, Luiz Eduardo Cheida, se manifestou contrário à reabertura. "Ao abrir a estrada, estamos criando mais uma demanda para o precário sistema de gestão das UCs"[7].

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, nada menos que 170 mil metros quadrados de Mata Atlântica seriam derrubados, e a iniciativa abriria um precedente sem-volta para afetar a estrutura de outras Unidades de Conservação do país.

Contudo, ambientalistas questionam o uso do termo estrada-parque para definir o que está sendo proposto. O modelo prevê a recuperação de áreas degradadas e não a intervenção em unidades protegidas – a transformação de estradas em parques e não de parques em estradas. Também somente seria possível se a estrada tivesse uma beleza cênica excepcional, o que não é o caso. Mas o relator do projeto o deputado Nelson Padovani diz que será feito um estudo de impacto socioambiental, cultural e econômico devendo ser considerada a opinião.

[7] Fonte: http//:www.gazetadopovo.com.br/.../conteudo.phtml?...**Estrada**...**ambientais**, 2013. Acesso em: 15 nov. 2013.

DISCUSSÕES E CONSIDERAÇÕES PRELIMINARES ACERCA DA PROBLEMÁTICA

Com base nas entrevistas (e seus respectivos confrontos) e ao longo do trabalho, verifica-se que o aspecto ambiental é um fator relevante, por outro lado percebe-se que a comunidade também precisa de mais atenção. Outro ponto intrigante, foi saber que o Parque Nacional representa parte de um conflito local, embora tenha cumprido sua parte como agente regulador na área de preservação.

A condições atual da Estrada do Colono, dificulta a implantação de projetos na área do turismo e instiga verificar como esta situação pode ser revertida. Com o aporte teórico e o método utilizado na pesquisa, algumas reflexões puderam ser elencadas. Tais como: Os líderes favoráveis questionam muito o fechamento da estrada, pois os agentes econômicos, sociais e políticos ainda não conseguiram desenvolver e implantar alternativas que conduzam à superação do que aconteceu para o desenvolvimento econômico da região. Isso constitui a indicação de que os efeitos do retrocesso dos municípios que são ligados pela estrada foram pelo fechamento desta, e que para os lideres o progresso de ambas as cidades só vai continuar através da reabertura. Já, segundo, os líderes contrários se aprovado o projeto de lei para a reabertura, uma das consequências deverá ser a perda da designação de Sítio do Patrimônio Natural Mundial, solicitada pelo Brasil e concedida pela Unesco em 1986. A reabertura deste 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 impacto à região e gerar danos irreversíveis à fauna e à flora.

Para os lideres favoráveis o simples fechamento não contribui para a preservação dos recursos ambientais do Parque Nacional do Iguaçu, porquanto se constitui medidas claramente deseducadora para a população. Deste modo alegam que o Parque tornou-se distante e proibido em vez de acessível e valioso, ao consentimento dos líderes, a prática contínua de exploração aos recursos vegetais e animais do PNI, é consequência do fechamento da estrada pois se estivesse aberta eles seriam os guardiões do parque.

Vale destacar que os líderes que se posicionam contra, alegam que entre os principais prejuízos, conforme o 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.

Sobre os aspectos econômicos os municípios de Serranópolis e principalmente Capanema, cujo foco principal foi o fechamento, apresentou perda de população e a depressão econômica, nesse caso, segundo os líderes favoráveis, são perfeitamente visíveis a redução da economia local e se contempla a mais completa falta de perspectivas. Portanto eles acreditam que este projeto de estrada parque pode incentivar a economia e o turismo regional. Mas na visão dos líderes contrários essa perspectiva, no entanto, é irreal por dois fatores:

Sendo o primeiro fator sobre a Independência econômica e social, por terem economias distintas, os municípios não dependem, necessariamente, um do outro para sobreviver financeiramente nem progredir socialmente.

O segundo fator é que 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. Conforme acima sobre o contexto desta estrada, e por possuir muitas discussões e questionamentos favoráveis e contrários, sempre em busca da melhor alternativa, sendo, de um lado há a busca incessante para a reabertura em forma de (estrada parque), para as cidades de Capanema e Serranópolis voltarem a se desenvolver e, de outro lado, os contrários, que defendem “o eterno” fechamento da estrada, para que o PNI não perca o título contemplado pela UNESCO, como único remanescente de mata atlântica do planeta e assim conservar a sua biodiversidade.

Identifica-se que pelos comentários destes lideres: a comunidade se sente excluída em relação ao fechamento da estrada; nota-se também o conflito sobre o conceito de estrada parque; identificam-se os impactos que irão surgir com a reabertura da estrada; a inconsistência técnica da proposta do projeto de lei em que satisfaz o interesse da comunidade em detrimento ao PNI.

Sobre a questão de exclusão ou isolamento da localidade, percebe-se a "mágoa com o parque", pois segundo os líderes favoráveis a forma como ocorreu o fechamento não foi justa, pelo motivo de não haver o diálogo, não tiveram a oportunidade de argumentarem ou questionarem o porquê do fechamento. A outra questão é sobre o conflito do conceito de estrada parque, que no entendimento dos líderes favoráveis ao projeto de estrada parque não inclui característica que está prevista para uma estrada parque corretamente implantada. Um exemplo sobre este assunto é que, dentre as características de uma estrada parque destacam-se estradas estreitas e de chão batido e o único objetivo dela é propiciar o acesso para os turistas que desejam visitar tal atrativo que se encontra dentro de um parque, ou seja, somente veículos não poluentes podem trafegar nestas estradas nada de veículo poluente.

Na visão dos líderes contrários com a reabertura estabelecem que ocorrerão impactos negativos como: efeito de borda; interferência na vida animal; emissão de poluentes dos veículos; remoção da vegetação ao longo da trilha; perturbações na vegetação contígua à estrada; alterações nos sistemas hidrográficos; impactos de caráter sonoro; modificação do escoamento hídrico natural; mudança no microclima; aumento da caça e apanha de exemplares da flora.

A proposta de estudo além das reflexões acimas apontadas, também permitem vivenciar a teoria aplicada durante a formação acadêmica pois percebe-se que o caminhar de um estudo científico requer dedicação e também enfretamentos. Dentre estes, cita-se alguns limites pelos quais os pesquisadores precisaram passar.

Inicialmente foi o deslocamento até o local, e a seguir, as dificuldades para entrevistar os líderes, desde o agendamento até a realização, a falta de pesquisas sobre este assunto, e executar a pesquisa em curto prazo o tempo para o estudo. Por outro lado, propiciou conhecer a região da Estrada do Colono, sua cultura, seus anseios políticos, compreender melhor os ressentimentos da comunidade em relação ao fechamento da Estrada do Colono, a assimilação de conceitos teóricos, por envolver conhecimentos adquiridos na formação acadêmica e a prática, como o conceito de área de preservação.

Deste modo, o estudo contribuiu para o enriquecimento de conhecimentos bem como, espera-se que possa servir como base para novos estudos, sabendo-se

que todo estudo científico, apesar alcançar os objetivos a que se propõe favorece para que novos saberes e interesses possam surgir, o que torna o fazer ciência, uma das alavancas propiciadoras para o avanço científico bem como para o benefício da sociedade.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ARCHER, Brian e COOPER, Chris. **Os Impactos Positivos e Negativos do Turismo**. In: THEOBALD, William F. (Org.). Turismo Global. 2.ed. São Paulo: SENAC, 2002.

BARRETTO, M. **Turismo e Legado Cultural**: As Possibilidades do Planejamento. Campinas: Papirus, 2000.

BRITO, M. C. **Unidades de Conservação**: Intenções Resultados. SP: Annablume, 2000.

COSTA, P. C. **Unidades de Conservação:** Matéria-prima do Turismo**.** SP: Aleph, 2002.

DIAS, Reinaldo. **Turismo Sustentável e Meio Ambiente.** São Paulo: Atlas, 2003.

FERREIRA, L C. **Sustentabilidade:** Uma Abordagem Histórica da Sustentabilidade. In: BRASIL. Encontros e Caminhos: Formação de Educadoras Ambientais e Coletivos Educadores. Brasília: Ministério do Meio Ambiente, 2005.

HALL, Michael. **Historical Antecedents of Sustainable Development and Ecotourism.** In: HALL, Michael e LEW, Alan (Org.). Sustainable Tourism: A Geographycal Analysis. Essex, UK: Addison Wesley Longman Limited, 1998.

HERRERO, Luis M. Jiménez. **Director y Coautor Título:** Sostenibilidad en España 2006. Nº Páginas: Madrid, España.

KOROSSY, N. **Do Turismo Predatório ao Turismo Sustentável:** Uma Revisão sobre a Origem e a Consolidação do Discurso da Sustentabilidade na Atividade Turística. Caderno Virtual de Turismo, Rio de Janeiro, 2008. Disponível em: <http://www.ivt.coppe.ufrj.br/caderno/ojs/viewissue.php?id=28>. Acesso em: 05 set. 2013.

KRIPPENDORF, Jost. **Sociologia do Turismo:** Para uma Nova Compreensão do Lazer e das Viagens. São Paulo: Aleph, 2001.

Lei nº 4.771, de 15 de setembro de 1965. Institui o Novo Código Florestal (Já alterada pela Lei no 7.803, de 18 de julho de 1989). Disponível em: <http://www.ncap.com.br/schincariol/cflorest.htm>. Acesso em: 17 set. 2013.

LICKORISH, Leonard J. **Introdução ao Turismo**. Tradução de Fabíola de Carvalho S. Vasconcellos. Rio de Janeiro: Campus, 2000.

LUCHIARI, M. T. D. P. **Turismo e Meio Ambiente na Mitificação dos Lugares.** In: III ENTBL, 1999, Manaus. Turismo em análise, 1999.

MONTIBELLER FILHO, G. **O Mito do Desenvolvimento Sustentável:** Meio Ambiente e Custos Sociais no Moderno Sistema Produtor de Mercadorias. UFSC, 2001.

OMT, Organização Mundial do Turismo. **Guia de Desenvolvimento do Turismo Sustentável**. Traduzido por: Sandra Netz. Porto Alegre: Bookman, 2003.

_____. **Desenvolvimento do Turismo Sustentável:** Manual para Organizadores Locais. Publicação de Turismo e Ambiente, 1995.

ROSA, Altair. **Rede de Governança Ambiental.** Dissertação de mestrado. Pontifícia Universidade Católica do Paraná, 2007.

ROSS, Glenn F. **Psicologia do Turismo**. São Paulo: Contexto, 2002.

RUSCHMANN, D. **Turismo e Planejamento Sustentável:** A Proteção do Meio Ambiente. São Paulo: Papirus, 2000.

SCHWEIGERT, L. R.. **Plano Diretor e Sustentabilidade Ambiental da Cidade**. Dissertação de mestrado. Universidade Presbiteriana Mackenzie, 2007.

SILVA, E. L. da; MENEZES, Estera Muszkat. **Metodologia da Pesquisa e Elaboração de Dissertação**. Florianópolis: Laboratório de Ensino à Distância da UFSC, 2001.

SILVEIRA, Marcos T. **Política de Turismo:** Oportunidades ao Desenvolvimento Local. In: SOUZA, Nali de J. Desenvolvimento Econômico. São Paulo: Atlas, 5.ed, 2005.

SNUC, **Sistema Nacional de Unidades de Conservação da Natureza**: Lei no 9.985, de 18 de Julho de 2000.

SMITH, V. Anfitriones e Invitados. **Antropología del Turismo**. Madrid: Endymion, 1989.

SWARBROOKE, J. **Turismo Sustentável:** Turismo Cultural, Ecoturismo e Ética. Vol.5. São Paulo: Aleph, 2000.