

Los mitos de la hidrovía

Taller Ecologista*

El proyecto Hidrovía Paraguay-Paraná es un proyecto que propone modificar los ríos Paraguay y Paraná para que puedan navegar convoyes de hasta 20 barcasas durante los 365 días del año, las 24 horas. Ambos ríos han sido utilizados como vías de navegación desde tiempos inmemoriales, pero la cantidad de personas y mercancías transportadas fueron y son muy inferiores a la que pretenden trasladar ahora.

El proyecto impulsado por los gobiernos de Brasil, Bolivia, Paraguay, Argentina y Uruguay. En 1990 se creó el Comité Intergubernamental de la Hidrovía (CIH), integrado por representantes de los gobiernos de estos cinco países. Asimismo, el PNUD (Programa de Naciones Unidas para el Desarrollo) y el BID (Banco Interamericano de Desarrollo) financiaron los estudios de viabilidad del proyecto y de los impactos ambientales y sociales que pudieran provocarse.

El tramo del río Paraguay que se verá afectado va desde Cáceres (en el estado brasileño de Mato Grosso) hasta su confluencia con el río Paraná. En este último, las obras incluyen el tramo que va desde la desembocadura del Paraguya hasta el Río de la Plata (frente al puerto uruguayo de Nueva Palmira). En total, 3.303 Km de Hidrovía, que suponen un área de influencia de 720 mil Km cuadrados y una población de cerca de 40 millones de habitantes.

Los trabajos de ingeniería para incrementar la navegación incluyen rectificación de curvas del río, extracción de rocas que afloran en diversos puntos, dragados, señalizaciones y terminales portuarias.

Como ya ha sucedido en otros casos similares (Mississippi, Rin, Danubio), obras que inicialmente serían «pequeñas» ter-

minaron requiriendo alteraciones cada vez mayores de los ríos con impactos y costos también superiores a los previstos.

El 24/10/97 el presidente Carlos Menem firmó el decreto 1106/97, en el cual habilita a iniciar las obras de la Hidrovía Paraguay-Paraná desde Santa Fe hasta Asunción. En el mismo no se mencionan las evaluaciones que merecieran los Estudios de Impacto Ambiental de parte de los organismos nacionales competentes y menos que hayan sido supuestos a consideración de la sociedad civil. Con esta actitud el Gobierno presiona a continuar las obras hacia el Norte, declarándose, soberano para tomar esta decisión y sin esperar los dictámenes de los demás países con respecto al impacto ambiental. De igual modo se desconoce a las provincias del Litoral fluvial argentino en cuanto al «dominio originario» de sus recursos naturales que le atribuye el artículo 124 de la Constitución Nacional.

MITO 1

El Mercosur es condición indispensable para el crecimiento económico y la inserción en el mercado mundial. Para ello es fundamental el mejoramiento de las infraestructuras de transporte y energía.

REALIDAD 1

La Unión Europea ha reforzado su interés con respecto al Mercosur. Cuando los países, en general desarrollados, agotan sus propios recursos naturales, gracias a las políticas de libre comercio recurren a la importación, desplazando los impactos ecológicos del consumo al patio trasero (por ejemplo América Latina). Para ellos el Mercosur es un excelente proveedor de materias primas, mano de obra y servicios ecológicos baratos.

* Rosario (Argentina).

MITO 2

La Hidrovía es la mejor alternativa para el transporte con costos competitivos de productos hacia los puertos oceánicos. Durante 1996 se movilizaron con sentido Norte-Sur y viceversa más de 8 millones de toneladas de carga (principalmente soja y mineral de hierro y manganeso). La hipótesis medida para el 2020 se estima en 30 millones de toneladas a partir de la absorción de cargas que hoy se realizan por transportes terrestres y por el incremento de la producción.

REALIDAD 2

Antes de plantear cuál es la mejor alternativa de transporte, se debe evaluar si las cargas que se piensan transportar por la Hidrovía, contribuyen a un modelo de desarrollo sustentable.

Ni los monocultivos de soja ni la minería, principales cargas de la hidrovía, garantizan estos requerimientos, por el contrario, agravan aún más los desequilibrios y desigualdades.

MITO 3

Los ríos Paraguay y Paraná presentan un potencial enorme y están totalmente desaprovechados. Con la tecnología que hoy tenemos a disposición es posible modificarlos para ahorrar tiempo y dinero.

REALIDAD 3

La «Ingeniería» del río no necesita corrección, la actividad humana tendría que ocuparse de la ingeniería de navegación adaptada al río tal como es. O sea, en vez de inmensos convoyes de barcas que alteran el equilibrio acuático con su paso, o pretender que barcos marítimos ingresen al río Paraná, debería oprarse por embarcaciones que puedan navegar con las condiciones naturales, con sistemas adecuados de seguridad y regulaciones de frecuencia.

En los ríos del mundo que se han modificado, las inundaciones han sido mucho más frecuentes y graves a lo largo de los últimos 20 años, con el enorme crecimiento experimentado por la construcción urbana, la ingeniería fluvial y el

uso inapropiado de las llanuras fluviales que acaban destruyendo las «esponjas verdes» naturales, agravando así las grandes crecidas.

MITO 4

La Hidrovía no es un megaproyecto. Requiere ciertos cuidados solamente en el tramo Corumbá-Cáceres para no afectar el Pantanal matogrossense (el humedal más grande del mundo). Los pasos a dragar desde Santa Fe a Corumbá son 92, que representan un porcentaje muy pequeño con respecto a la longitud del tramo, por lo que su impacto será insignificante.

REALIDAD 4

La Hidrovía es un proyecto de gran escala, pensado para grandes cantidades de carga. Para sostenerse necesita no sólo permanentes dragados, sino también más infraestructura portuaria, de transporte y servicios. Esto la convierte en un *mega-proyecto*.

Brasil ha anunciado oficialmente que no realizará las obras propuestas por el proyecto en el tramo Corumbá-Cáceres. Pero si se realizan obras abajo de Corumbá podrían igualmente afectar al Pantanal Brasileiro, alertan varios estudios científicos, con las consecuentes alteraciones en el régimen hidrológico de los ríos, el aumento de la velocidad de escurrimiento de las aguas y la consecuente pérdida de biodiversidad. Tampoco puede descuidarse el Chaco Paraguayo, un humedal muy importante para las poblaciones que allí viven. El Pantanal se extiende más abajo de Corumbá y se encadena con otros humedales que bordean el río Paraguay, constituyendo un corredor biológico a lo largo de los ríos, de características únicas.

Comparar la longitud de los pasos a dragar con la longitud del río, no es de ninguna manera indicativo de la magnitud del impacto esperado.

Un panel de científicos independientes que revisaron los estudios oficiales aseguran que los mismos son deficientes, que hay errores en la aplicación de los modelos hidrológicos y que por lo tanto se subestiman los impactos de las obras.

MITO 5

Si no se mejora la navegabilidad de los ríos se corre el riesgo de tener un colapso económico en la región.

La Hidrovía permitirá la creación de más de 1000 puestos de trabajo y el despegue económico del Mercosur, además de significar inversiones de muy bajo costo.

REALIDAD 5

Ni el transporte ni la economía regional están amenazados de un colapso inminente por inadecuaciones del sistema de transporte, como para tener que realizar de manera urgente obras de infraestructura sobre las cuales, dadas sus características, tendría que adoptarse el Principio Precautorio de la Declaración de Río 1992.

Se estima que cerca de 150.000 indígenas viven en más de 100 comunidades existentes en la región, muchas de las cuales dependen directamente del río y sus ecosistemas para

sobrevivir. Igualmente en la Argentina cientos de miles de personas dependen de la pesca y los recursos del río para mantener su alimentación, salud, subsistencia y trabajo.

En Argentina se saca dinero de las arcas públicas para dragar, para bajar los fletes que beneficiarán directamente a puertos privados como Terminal 6 SA, Minera Alumbrera Ltd., Puerto Quebracho-Cargill, Nidera SA, Vicentín SA, etc., que mueven la mayor proporción de cargas y que junto a la Bolsa de Comercio de Rosario presionaron para el inicio de las obras. Privatización de ganancias, socialización de costos.

El costo total del proyecto según las previsiones oficiales —incluyendo las obras y el mantenimiento durante los primeros 20 años— está en alrededor de 500 millones de dólares. Se acepta, sin embargo, que con las obras necesarias para contrarrestar los daños al ecosistema y las inversiones para mejorar la flota naviera, los costos superarán largamente los 1.300 millones de dólares. Eso significa que cada empleo generado costará más de 1 millón de dólares.

¿Qué proponemos?

Existe tiempo suficiente para desarrollar planes más amplios, integrados y sustentables para la región, basados en la evaluación de las necesidades de la gente, que contribuyan a reducir la pobreza y asegurar la equidad social.

Las alteraciones más habituales en los ríos, son las tentativas de «mejorar» el curso natural de su caudal. Sin embargo los ecosistemas fluviales poseen un equilibrio dinámico entre sus características biológicas y físicas que posibilita su extraordinaria productividad y diversidad. La actual explotación y gestión de los recursos de agua dulce es fragmentada, y cuando se lesiona la integridad de un ecosistema, ponemos en peligro su capacidad de sostener especies y de proveernos de los productos y servicios que nos hacen falta.

Creemos que es más inteligente adaptar los barcos al río que el río a los barcos. El tiempo ha confirmado que a largo plazo, la conservación de la salud de los ecosistemas y de sus funciones naturales resulta en un máximo de beneficios para un máximo de personas.

Para más información:

Taller Ecologista: Coordinación en Argentina de la Coalición RÍOS VIVOS

CC 441 - 2000 Rosario - Telfax 041-496167 - taller@cyberia.net.ar

SANTA FE: Fundación Proteger - Telfax 042-981745 - Tel 042-529189 (9-15 Hs) jcproteg@satlink.com

ENTRE RÍOS: Foro Ecologista de Paraná - Telfax 043-231487 - eciobert@satlink.com

Grupo Ecológico Cabayú Cuatí (La Paz) - Tel 0437-22119 - roge@petra.satlink.net