

HIDROVIA PARANÁ PARAGUAI: O MEGAPROJETO REARTICULADO

Alcides Faria

ecoa



Sumário

1. Apresentação.....	3
2. As origens.....	4
3. As desistências governamentais	6
4. As ações judiciais	7
5. A Hidrovia de volta com a inclusão na IIRSA e no PAC	10
6. Processos recentes e desenvolvimentos.....	12
6.1. Projeto Hidrovias Transporte – P2Brasil / HBSA, Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID) e Vale Internacional SA.....	12
6.2. Regime Diferenciado.....	13
6.3. EVTEA.	13
6.4. Mais recursos.....	14
6.5. Dragagens.....	15
6.6. Rio Taquari.....	15
7. Conclusões e discussão	16

[Faria, Alcides Bartolomeu de].

HIDROVIA PARANÁ PARAGUAI: O MEGAPROJETO REARTICULADO. – Campo Grande (MS): ECOA, 2014. 19 p.

Foto Capa: Luis Augusto Akasaki.

1. Apresentação

Este trabalho cuidou de fazer o levantamento do processo de rearticulação do megaprojeto da Hidrovia Paraná Paraguai (HPP) no Pantanal, atualmente em curso. O intuito foi o de se ter um diagnóstico, os desdobramentos e, assim, poder informar e mobilizar a sociedade apropriadamente. Originalmente gestado na década de 80 do século passado, o projeto passou por estágios como o suporte e posterior desistência de agências multilaterais de financiamento como o Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID) e o Banco Mundial. No final da década de 90 o principal mentor, o governo brasileiro, informou que não mais executaria as obras previstas – posição reafirmada em 2001. O que este trabalho comprova é que as “desistências” não significaram o fim dos interesses até ali agrupados, por um lado e, por outro, o surgimento de novos atores talvez até mais poderosos. Como pode ser visto o Banco Interamericano de Desenvolvimento voltou ao processo, em associação com um fundo de investimentos (P2Brasil / HBSA), no financiamento de empurraadores e barcaças para o transporte de minério de ferro da Vale Internacional a partir de Corumbá (MS), no Pantanal. Da parte do governo brasileiro foram realizados estudos, destinação de recursos e adequação da legislação para enquadramento das obras. Talvez os primeiros ruídos já possam ser ouvidos com as tentativas de expulsão de uma comunidade na região de um dos portos do Pantanal.

2. As origens

Os rios Paraná e Paraguai – formadores da Bacia do Prata – são utilizados há séculos como uma hidrovia natural para o transporte de pessoas e mercadorias. A diversidade dos ecossistemas de suas sub-bacias permitiu uma intensa ocupação pelos povos indígenas; seus afluentes foram vias de comunicação eficientes e grandes fornecedores de alimentos.

A partir da década de 80 o rio Paraguai - um rio livre de barragens – e o Pantanal passaram a ser vistos como barreiras para a expansão da exploração mineral e da agricultura industrial, premissa essa que conduziu para a elaboração de um megaprojeto denominado “Hidrovia Paraná Paraguai – (HPP)”, o qual foi auspiciado por Argentina, Bolívia, Paraguai, Uruguai e Brasil (os 5 países da bacia do rio da Prata). O objetivo original era transformar os dois rios em um canal industrial de navegação, permitindo a circulação de grandes comboios durante todo o ano e nas 24 horas do dia.

Segundo o Projeto - apresentado em 1987 pelo Comitê Intergovernamental da Hidrovia (CIH), com o apoio do Banco Interamericano de Desenvolvimento, do Programa das Nações Unidas para Desenvolvimento e investimentos previstos de US\$ 400 milhões - seriam feitas pesadas intervenções de engenharia tais como derrocamento, dragagem e canalização estrutural em centenas de trechos ao longo de todo o sistema formado pelos 3.400 km dos dois rios -, desde Cáceres, no Mato Grosso, Brasil, até Nueva Palmira, no Uruguai.

3. As desistências governamentais

Estudos subsequentes realizados por cientistas de diversos países mostraram o enorme potencial de danos ambientais e, conseqüentemente, econômicos e sociais com a empreitada. A mobilização local, nacional e internacional fez com que em 1998 o governo brasileiro anunciasse que não mais executaria o projeto, fato que obteve ampla repercussão internacional. No dia 10 de janeiro de 2001, o então ministro dos Transportes, Eliseu Padilha, anunciou uma nova "desistência", afirmando que o governo abandonaria definitivamente os planos de intervenção. Segundo ele a via navegável dos rios Paraguai e Paraná continuaria sendo explorada como já ocorria "secularmente", sem intervenções.

4. As ações judiciais

A declaração do ministro se deu uma semana após decisão da Justiça Federal (TRF4) mantendo liminar já alcançada na instancia inferior, a qual determinava que o Instituto Brasileiro de Meio Ambiente e Recursos Naturais Renováveis (IBAMA) fosse o responsável pelo licenciamento de todo o projeto da hidrovía, como advogado pelo MPF e organizações da sociedade civil. A liminar havia sido concedida pelo juiz da 3ª Vara Federal de Mato Grosso, Julier Sebastião da Silva, no dia 19 de dezembro de 2000, acatando uma ação civil pública impetrada no dia 13 de dezembro do mesmo ano, pelo Ministério Público Estadual e Federal, onde os promotores, Gerson Barbosa, Fânia Helena Amorim e o procurador da República, José Pedro Taques foram os responsáveis pela ação.

O processo que resultou na decisão judicial de 2001 se desenvolveu a partir de uma clara mudança de estratégia por parte dos grupos de interesse na hidrovía – consultorias, plantadores de soja, grandes mineradoras, empresas de dragagem, parlamentares ligados aos grupos econômicos citados e também os governos estaduais e municipais. Os governos, na linha de frente dos processos, passaram a apresentar a obra por partes isoladas e não como um todo, como as intervenções previstas originalmente. Projetos foram estruturados em diferentes trechos do rio sem publicamente evidenciar a conexão entre eles. O licenciamento ambiental seria localizado, intervenção

por intervenção, e solicitado aos órgãos ambientais dos estados de MT e MS e não ao IBAMA.

No dia 13 de julho de 2004 a Coalizão Rios Vivos* – uma organização que tem suas origens no início da década de 90 e que foi formada com mais de 400 organizações da América do Sul, Europa e Estados Unidos em defesa do Pantanal e Sistema Paraná Paraguai de Áreas Úmidas - reagiu a uma solicitação do Ministério dos Transportes para que fosse licenciada a dragagem de 1200 quilômetros no rio Paraguai enviando uma carta ao IBAMA. A Coalizão recebeu no dia 22 de julho resposta oficial do coordenador geral de licenciamento ambiental do órgão, Luiz Felipe Kunz Júnior, informando que o IBAMA não daria prosseguimento ao licenciamento sem a elaboração do EIA/RIMA completo da Hidrovia Paraguai-Paraná, “conforme a decisão judicial de 19 de dezembro de 2001.” Os estudos deveriam estar em acordo com os Termos de Referência encaminhando ao Ministério dos Transportes, no dia 27 de junho de 2001.

Uma nova decisão, em 2004, do juiz federal Julier Sebastião da Silva, proibiu o IBAMA e os órgãos ambientais de MT e MS de conceder licenças ambientais para portos da Hidrovia. Naquela altura haviam sido concedidas licenças para mais de cinco deles, exatamente sob o pretexto de que eram “partes distintas e não conectadas”. O juiz afirmou na sua sentença que seria como pensar um corpo sem cabeça – uma “alegação fantasiosa.”

Entendeu ainda que o IBAMA deveria cuidar de “exigir um único Estudo e Relatório de Impacto Ambiental - EIA/RIMA para a totalidade da Hidrovia Paraguai-Paraná e ainda considerar a vontade das populações diretamente atingidas pela obra quanto à permissão para a sua instalação e operação.”.

Tal entendimento prevaleceu parcialmente até a instância final. Em 2012 o Supremo Tribunal Federal (STF) manteve a decisão que suspendeu o licenciamento ambiental de um porto, o de Morrinhos, em Cáceres (MT). O Supremo também acabou com o conflito de competência, decidindo que o licenciamento ambiental deve ser executado pelo IBAMA e não por órgãos ambientais estaduais. A imbricada situação ainda não está de todo clara. Em 2013 o Tribunal Regional Federal (TRF) liberou a realização do EIA-Rima da Estação de Transbordo de Carga (ETC) de Santo Antônio das Lendas, ou simplesmente Porto de Morrinhos, o mesmo citado anteriormente, desvinculado dos 3,4 mil km de hidrovia. O porto fica a 85 km de Cáceres.

Durante todo o processo organizações da sociedade civil como a Coalizão Rios Vivos, a Rede Pantanal e a ECOA fizeram estudos, campanhas e mobilizaram a sociedade.

5. A Hidrovia de volta com a inclusão na IIRSA e no PAC

Na década passada novos estudos foram realizados pelo Comitê Intergovernamental da Hidrovia e a seguir ocorreu a decisão do governo Lula de integrar o "Projeto" à IIRSA – a Iniciativa de Integração da Infraestrutura Regional da América do Sul. A previsão era de que o começo das obras seria em 2005, o que não ocorreu porque o Ministério dos Transportes não realizou os Estudos de Impacto Ambiental.

Em 2010 a Secretaria de Gestão dos Programas de Transportes, do Ministério dos Transportes, divulgou que o governo federal investiria 126 milhões de reais na hidrovia. Destes 82 milhões seriam para a infraestrutura do leito e 44 milhões para a infraestrutura portuária. O projeto foi também incluído no Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) do governo Lula. No balanço do 2º semestre de 2011 do mesmo no Mato Grosso do Sul e no Mato Grosso consta que entre os anos de 2011 e 2014 seriam liberados 78,44 milhões de reais para o início da dragagem, derrocamento e sinalização, como descritos no quadro que segue:

Tipo	Subtipo	Empreendimento	UF	Investimento 2011 a 2014 (R\$ Milhões)
Hidrovia	Dragagem, Derrocamento e Sinalização	Corredor do rioParaguai – Dragagem de manutenção – Cáceres até barra norte da ilha do Taimã.	MS MT	3,94
Hidrovia	Dragagem, Derrocamento e Sinalização	Corredor do rio Paraguai – Dragagem e sinalização – PNMH	MS MT	62,0
Hidrovia	Dragagem, Derrocamento e Sinalização	Corredor do rio Paraguai – Dragagem Passo do Jacaré	MS MT	6,00
Hidrovia	Estudos e Projetos	Corredor do rio Paraguai – Estudos e projetos de terminais de carga	MS MT	6,50
Total				78,44

Fonte: http://www.planejamento.gov.br/PAC2/2balanco/docs/MS_WEB.pdf

6. Processos recentes e desenvolvimentos

6.1. Projeto Hidrovias Transporte – P2Brasil/HBSA, Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID) e Vale Internacional SA.

Em 2012 a Hidrovias Brasil SA (HBSA), através de uma subsidiária constituída no Uruguai, firmou contrato de 25 anos com a Vale Internacional SA.¹ para a compra, operação e manutenção de empurradores e frota de barcaças para transportar até 3,25 milhões de toneladas por ano de minério de ferro de Corumbá, no Pantanal brasileiro, para portos na Argentina e no Uruguai. O modelo do contrato é o *take-or-pay* (obrigação de aquisição). A subsidiária terá equipes em Assunção, no Paraguai, e outras localidades ao longo da HPP. O propósito é constituir e operar comboios de 285 metros de comprimento por 60 de largura. O total do projeto é de US\$400 milhões, “estruturados pela HBSA ²”. Nesta “estruturação” participa o Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID) com US\$100 milhões.

Plano Hidroviário Estratégico

Em outubro de 2013 foi lançado pelo governo federal o Plano Hidroviário Estratégico (PHE), o qual prevê ampliar o transporte por hidrovias dos “atuais 25 milhões de toneladas anuais para 120 milhões até 2031.” Os investimentos estimados são da ordem de R\$ 17 bilhões até 2024. A Hidrovia Paraná Paraguai está incluída. A presidenta Dilma Rousseff afirmou que o PAC3 e a

¹A Vale explora minério de ferro e manganês em Corumbá (MS).

²Em 2010 a HBSA foi incorporada pela P2Brasil, grupo de investimentos em hidrovias, logística, óleo, gás, água, esgoto e energia.

segunda fase do Programa de Investimentos em Logística (PIL2) “obrigatoriamente terão foco nos modais ferroviários e hidroviários”.

6.2. Regime Diferenciado.

O site do Ministério dos Transportes, tendo como “data de referencia” 31 de dezembro de 2013, informa que o investimento a ser realizado no “CORREDOR DO RIO PARAGUAI - DRAGAGEM E SINALIZAÇÃO - PNMH – MS/MT” não seria divulgado “em razão da possibilidade de uso do Regime Diferenciado de Contratação - RDC.” O RDC- Lei 12.462, de 04/08/2011 – ao ser concebido teve como objetivo garantir a “eficiência” nas licitações e contratos administrativos destinados a viabilizar a Copa do Mundo de 2014, a Olimpíada 2016 e outros eventos esportivos. Posteriormente foi ampliado para as obras do PAC e, assim, foi encontrada a brecha para viabilizar as obras da Hidrovia.

6.3. EVTEA.

No último dia 23 de maio o ITTI anunciou que iniciou os trabalhos para realizar o EVTEA (Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental) no Pantanal. O Ministério dos Transportes divulgou anteriormente que este estudo incluiria “toda a bacia hidrográfica do Rio Paraguai como o Rio Cuiabá, o Rio São Lourenço, o Rio Taquari, o Rio Miranda e, ao mesmo tempo, não só olhando a questão da navegabilidade, mas também a questão da infraestrutura portuária (...)”. O prazo para conclusão é de um ano.

Para o Ministério dos Transportes o EVTEA compreende “o conjunto de estudos necessários à verificação da existência de viabilidade técnica, econômica e ambiental para a execução de uma determinada obra de *infraestrutura de transportes*, ou conjunto delas...”.

Já no início da elaboração do EVTEA o ITTI mostra que o objetivo de sua contratação é viabilizar a grande navegação, como o fizeram todas as consultorias anteriores que trataram de intervenção no Pantanal para a HPP. Em seu website postou que na “época de cheias, o Rio Paraguai é altamente viável para a navegação, porém, durante a estiagem (águas baixas), a navegabilidade fica comprometida devido ao aparecimento de bancos de areia. Assim, *faz-se necessário a manutenção das profundidades do canal através da dragagem dos passos críticos...*” Aqui vale o registro do pouco conhecimento ou falta de informação que o referido Instituto da Universidade Federal do Paraná mostrou sobre o Pantanal: na mesma notícia em que anuncia o início dos trabalhos informa que prepara edital para contratar empresa para levantamentos topobatimétricos a partir do mês de junho, pois “nesta época do ano, o *nível da água na região está baixando*”. Na parte mais ao sul do Pantanal as águas ainda subiam no mês de junho.

6.4. Mais recursos.

O governo do estado do Mato Grosso do Sul anunciou que enviou solicitação para que o Governo Federal aloque na nova etapa do Programa de

Aceleração do Crescimento (PAC3) 152 milhões de reais para investimentos em dragagem, retirada de rochas e estrutura portuária.

6.5. Dragagens.

Talvez o resultado mais evidente de todo o processo mais recente de preparação para a viabilização da Hidrovia seja a conclusão, em 2012, do projeto de dragagem do trecho do rio Paraguaidenominado Passo do Jacaré, a jusante da cidade de Corumbá, MS. O Instituto Tecnológico de Transportes e Infraestrutura (ITTI), da Universidade Federal do Paraná (UFPR) fez os estudos e o projeto a pedido da AHIPAR. O estágio atual é o de preparação para execução. Segundo o ITTI terá uma extensão de 4,2 quilômetros, largura de 106 metros e profundidade mínima de 3,5 metros no período seco. Serão retirados 268 mil m³ de areia e trabalho teria uma validade de cinco anos.

6.6. Rio Taquari.

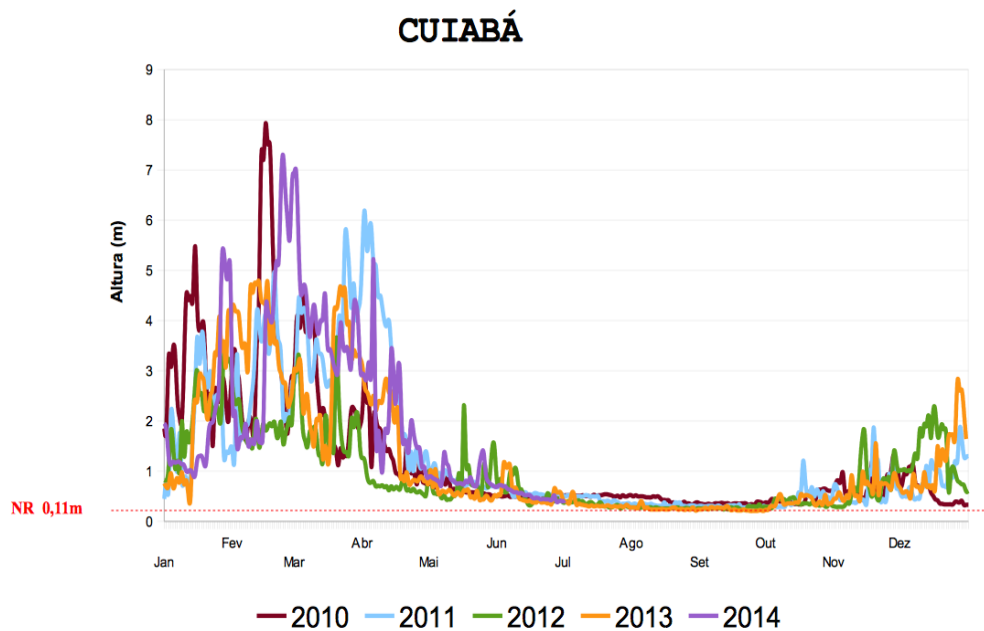
Nos levantamentos realizados para a elaboração deste texto ficou evidente que articulações políticas e econômicas estão em curso para que, sob a capa de “recuperação do rio Taquari”– um tributário do rio Paraguai que teve o carreamento de sedimentos aumentado a partir da expansão das pastagens e da agricultura na década de 80 –extensos trechos sejam dragados. Tal intervenção contribuiria para viabilizar a Hidrovia Paraná Paraguai. Medidas foram anunciadas por instituições governamentais e é tema da agenda de candidatos para as eleições de 2014.

7. Conclusões e discussão

- É evidente que nos últimos anos foi gestada uma articulação político-empresarial para a viabilização do megaprojeto da Hidrovia Paraná Paraguai a partir de distintos componentes convergentes. Esta articulação envolve um grande fundo de investimento (P2Brasil) e seu braço hidroviário, a HBSA; o Banco Interamericano de Desenvolvimento; a gigante Vale do Rio Doce; o governo federal; parlamentares e os governos dos estados de Mato Grosso e Mato Grosso do Sul.
- O processo em curso traz riscos ainda maiores para o Pantanal do que o projeto original da década de 80, pois tem como objetivo também viabilizar a navegação industrial em outros rios da região, o que levará a maiores danos econômicos, ambientais e sociais.
- As informações disponíveis indicam que o atual processo tem grande possibilidade de alocações inadequadas de recursos públicos. As dragagens para a retirada de areia do leito visando seu aprofundamento, por exemplo, serão permanentes e em maior extensão e volume do que é realizado hoje. Tal dedução vem do fato de que, como é sabido, o rio carrega diuturnamente sedimentos e que o material retirado pelas dragas e depositado nas margens será transportado rio abaixo no período de águas altas, o que requererá mais e mais dragagens.

- A associação entre eternas dragagens e o Regime Diferenciado de Contratação, como explicado anteriormente, estão criadas as condições para que recursos públicos literalmente escorram rio abaixo.
- Já licenciada pelo IBAMA, a obra de dragagem do Passo do Jacaré, a jusante da cidade de Corumbá (MS), dá uma medida das intervenções com um novo canal com extensão de 4,2 quilômetros, sendo retirados 268 mil m³ de areia. Uma obra desse calado tem validade de apenas 05 anos!
- Se avançarem os estudos e concretizam-se os planos, ocorrerão “conflitos”. De um lado estará a navegação requerendo água em quantidade nos leitos dos rios durante todo o ano e do outro as represas na parte alta da bacia do rio Paraguai a reterá para geração de energia. A represa de Manso, no rio do mesmo nome um afluente do Cuiabá, por exemplo, determina hoje o comportamento hidrológico de uma grande região no Pantanal durante praticamente todo o ano. Quando ocorrem grandes chuvas libera águas fazendo com os níveis a jusante se elevem rapidamente. Nos períodos secos retém água para gerar energia, mantendo o nível do rio muito baixo, como pode verificar-se no gráfico abaixo elaborado pela Marinha e capturado no dia 2 de julho de 2014. Nele o comportamento do rio Cuiabá em um ponto do município de Cuiabá (MT), no Pantanal, é

mostrado mês a mês nos últimos cinco anos. Pode-se verificar que, diferentemente de outras regiões, o rio tem grandes variações de nível em curtos períodos em uma parte do ano e, por outro lado, sofre de “carência” de água na outra parte - entre julho e novembro.



- A dinâmica da vida no Pantanal não permite as intervenções pretendidas – dragagem, retirada de rochas e retificação - sem danos irreversíveis para os ecossistemas, para as populações e a própria economia. A região é uma planície inundável – a maior do mundo – com o rio Paraguai como eixo principal de escoamento. A diversidade ecológica, a grosso modo, é dada pelo processo de inundação e por períodos de águas baixas, somados à interação entre os vários biomas que se conectam na região.

- As obras da Hidrovia somadas à retenção de águas pelas mais de 120 represas construídas, em construção e planejadas na parte alta da bacia trarão impactos sociais de monta devido aos efeitos sobre a reprodução de peixes e, conseqüentemente, a pesca. As distintas modalidades da atividade são as maiores geradoras de trabalho e renda no Pantanal. As espécies mais atingidas serão as migratórias.
- Recentemente a Justiça deu ganho de causa para a centenária comunidade de Porto Esperança contra uma empresa que os tentava expulsar. Localizada no município de Corumbá e junto a um porto de embarque de minério, a comunidade informou que o objetivo da empresa era a expansão do porto. Estes podem ser os primeiros ruídos das conseqüências negativas do atual processo de viabilização da Hidrovia Paraná Paraguai.

* Uma tese de doutorado tendo a Coalizão como referência pode ser encontrada em http://www.rizoma.ufsc.br/html/175-of11a-st3.htm#_ftn1