



Rua Trajano, 221 - CEP 01235-000 - São Paulo - SP
Tel: 67-7532 - 66-8147 - Fax: 826-3713

HIDROVIAS

Área inundada do Pantanal diminui com Paraguai-Paraná

Os ambientalistas estão preocupados com o impacto que a construção da hidrovía Paraguai-Paraná irá causar sobre o ecossistema da região, atingindo inclusive o Pantanal Mato-grossense, que sofrerá uma perda adicional de 17 bilhões de metros cúbicos de água anualmente, o suficiente para abastecer 154,6 milhões de pessoas, segundo um estudo da Fundação Centro-Brasileira de Referência e Apoio Cultural (CIBRAC) e do Fundo Mundial para a Natureza (WWF).

As obras prevêem retificações e rebasamento do leito do rio Paraguai além de explosões de rochas e construção de diques nos afluentes, a um custo estimado de US\$ 1,3 bilhão, que deverão ser financiados pelo Banco Internacional de Desenvolvimento (BID) e pelo Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento (PNUB).

A construção da Hidrovía Paraguai-Paraná deverá modificar o ecossistema e interferir na vida de comunidades de pescadores, camponeses e índios bororos, guaranis, mrenas e guatóis. "O problema é que estão impondo a construção de uma forma autoritária, sem debates e sem consultar os diversos segmentos da sociedade civil", diz Sérgio Guimarães, do Fórum Mato-grossense de Meio Ambiente. "A pressão maior vem da Bolívia,

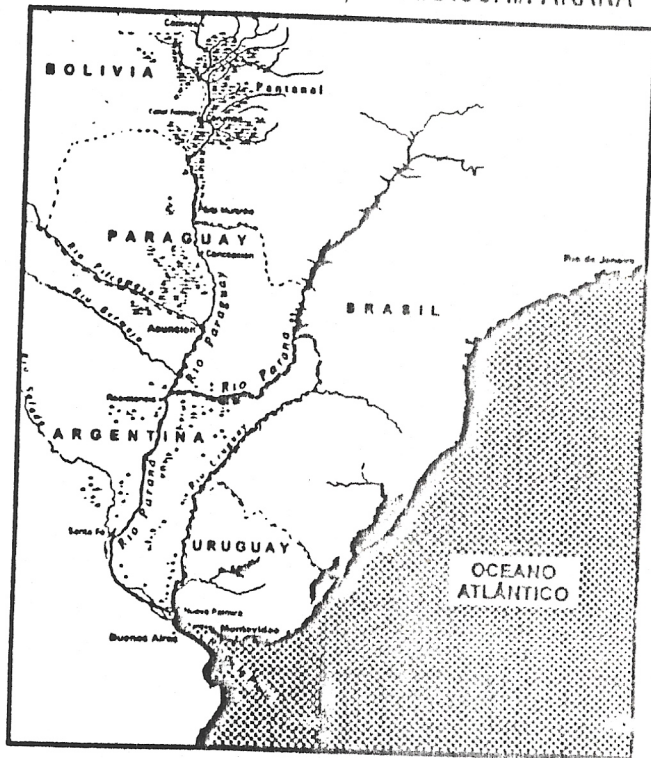
que vê na hidrovía sua saída para o mar".

Outra denúncia feita pelos ambientalistas é que o governo paraguaio já começou a desenvolver o plano da licitação para o derrocamento dos afloramentos rochosos no rio Paraguai, em Paso de Remanso Castillo. Além disso, o Comitê Interministerial da Hidrovía (CIH), do qual fazem parte a Argentina, Brasil, Paraguai, Uruguai e Bolívia, criou um plano de emergência para a dragagem dos rios Paraná e Paraguai.

Segundo os ambientalistas, o primeiro projeto, realizado pela consultoria paulista Internave em 1990, é totalmente inviável. A partir de fevereiro, a Hidroservice Engenharia irá refazer o trabalho, que deverá demorar dezoito meses para ficar pronto. "A nossa proposta é que as obras não sejam iniciadas enquanto o novo projeto não estiver pronto", diz Sérgio Guimarães.

Durante um seminário internacional realizado na semana passada em São Paulo, o representante do BID, Marko Erlich, afirmou que o banco não reconhece os estudos preliminares sobre a hidrovía feitos pela Internave e que, por enquanto, não tem nenhum compromisso em financiar a obra. Os ambientalistas contestam ainda a viabilidade econômica do projeto, que irá beneficiar basicamente a cultura da soja. A preocupação

O PROJETO DA HIDROVIA PARAGUAI/PARANÁ



justifica-se porque a Ferronorte, ferrovia que está sendo construída na região pelo empresário Olacyr de Moraes, irá concorrer com o modal fluvial pelo mesmo produto.

"O Pantanal já tem atividades econômicas tradicionais, como o turismo, a pesca e a agropecuária, que geram US\$ 30 milhões, o do-

bro dos postos de trabalho da hidrovía, com uma remuneração média, por trabalhador, três vezes superior", diz Alcides Farias, do Fórum de Meio Ambiente e Desenvolvimento do Mato Grosso do Sul. Como os rios já são navegáveis, a melhor alternativa seria evitar estas obras para proteger o ecossistema.

Rios são utilizados como via navegável

Os rios Paraguai e Paraná sempre foram utilizados pelos povos da região como via de transporte. Constituem uma via fluvial contínua, agora denominada Hidrovía Paraguai-Paraná, tendo hoje como referência inicial o porto da cidade de Cáceres, no rio Paraguai, no Estado de Mato Grosso, seguindo em território brasileiro até pouco abaixo do porto Esperança e daí permanecendo na hidrovía até a foz do rio Apa.

Neste ponto, o rio entra em território do Paraguai, passando em seguida à Argentina onde

sempre desemboca no rio Paraná. A via navegável segue até foz do Paraná no rio de La Plata. O porto de Nueva Palmira, no Uruguai, foi adotado como ponto final no Projeto da Hidrovía, apesar de estar localizado na margem do rio Uruguai. A Bolívia está ligada através do Canal do Tamengo, com oito quilômetros de extensão, próxima a Corumbá, no estado brasileiro do Mato Grosso do Sul. A via navegável tem 2.202 quilômetros no rio Paraguai e 1.240 quilômetros no rio Paraná.