

Paraná-Paraguai em risco

Transformar os principais rios pantaneiros em canais industriais de navegação pode causar graves impactos ambientais, com reflexos sobre a vida e a economia regionais

Alcides Faria

Há séculos, os rios Paraná e Paraguai são utilizados como uma hidrovia natural para o transporte de pessoas e mercadorias. A diversidade dos ecossistemas das sub-bacias desses dois formadores da bacia do Rio da Prata permitiu uma intensa ocupação pelos povos indígenas e, posteriormente, pelos fazendeiros e peões pantaneiros. Seus afluentes também são vias de comunicação eficientes e grandes fornecedores de alimentos.

A partir da década de 1980, tanto o Paraguai – um rio livre de barragens – como o Pantanal passaram a ser vistos como barreiras para a expansão da exploração mineral e da agricultura industrial. Tal premissa conduziu à elaboração de um megaprojeto denominado Hidrovia Paraná-Paraguai (HPP), envolvendo os cinco países da bacia do Rio da Prata: Argentina, Bolívia, Paraguai, Uruguai e Brasil. O objetivo original era transformar os dois rios em canais industriais de navegação, permitindo a circu-

lação de grandes comboios durante todo o ano, 24 horas por dia. O projeto foi apresentado em 1987, pelo Comitê Intergovernamental da Hidrovia (CIH), com apoio do Banco Mundial (Bird), do Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID) e do Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento (PNUD). Os investimentos previstos eram de US\$ 400 milhões.

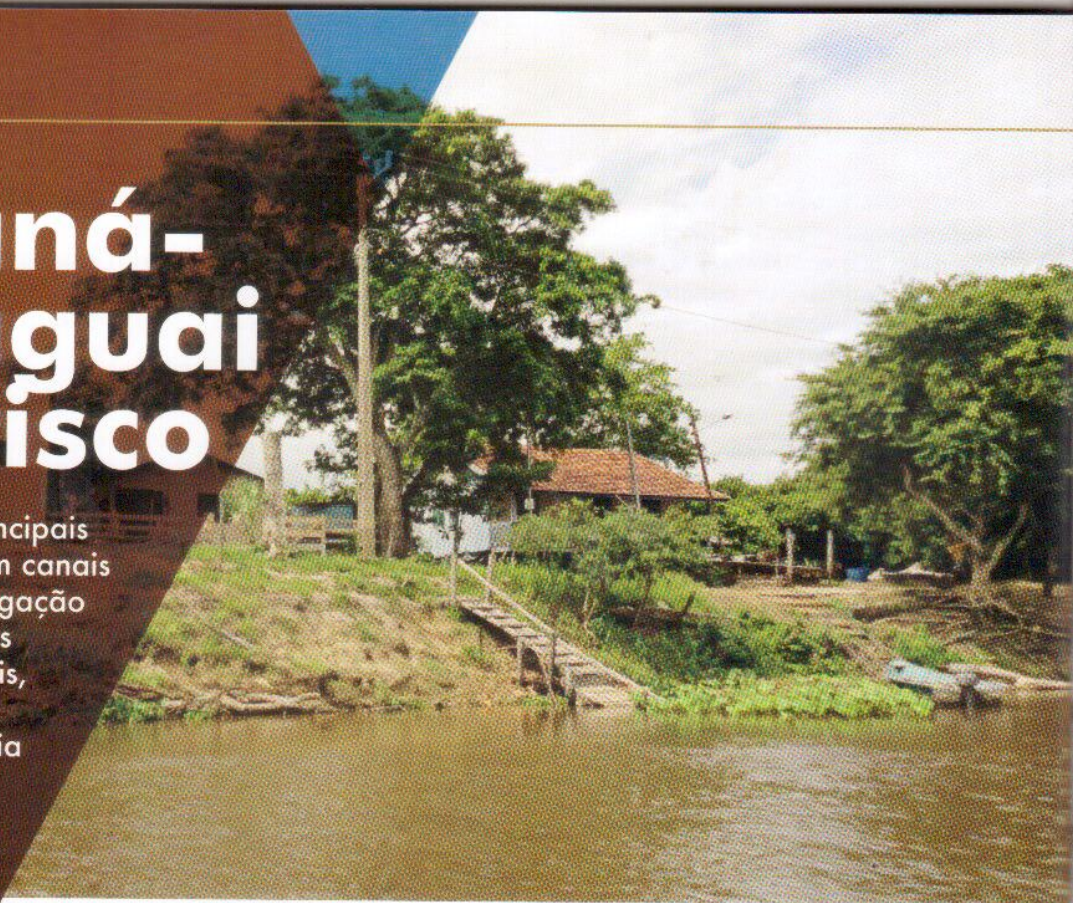
As pesadas intervenções de engenharia projetadas incluíam derrocamentos, dragagens e canalização estrutural em centenas de trechos, ao longo de todo o sistema formado pelos 3.400 km dos dois rios, desde Cáceres, no Mato Grosso, Brasil, até Nueva Palmira, no Uruguai.

Os danos se estenderiam para todo o Sistema Paraná-Paraguai de Áreas Úmidas. Mas, os maiores impactos atingiriam o Pantanal, a maior área úmida do mundo, com quase 195 mil km² distribuídos entre Paraguai, Bolívia e Brasil. O projeto previa, por exemplo, a retificação e a dragagem do Rio Paraguai entre duas áreas protegidas do Mato Grosso – a Reserva

Ecológica Taiamã (11.554 hectares) e o Parque Nacional do Pantanal (135.606 hectares, uma das áreas mais selvagens da região). Isso destruiria ecossistemas e interferiria na dinâmica regional das águas, fundamental para a sobrevivência de todo o sistema pantaneiro.

Estudos subsequentes, realizados por cientistas de diversos países, mostraram o enorme potencial de danos ambientais da empreitada e consequentes perdas econômicas e sociais. A mobilização local, nacional e internacional levou o governo brasileiro a anunciar, em 1998, que não mais executaria o projeto. A desistência teve ampla repercussão internacional positiva.

Infelizmente, tal “desistência” não encerrou as tentativas de viabilizar o projeto. Nos anos 2000, os governos estaduais de Mato Grosso e Mato Grosso do Sul assumiram a linha de frente e passaram a apresentar obras isoladas, sem aparente conexão com as intervenções originalmente previstas. De acordo com tal estratégia, o licenciamento ambiental seria localizado,



desmembrado em intervenção por intervenção e, portanto, solicitado aos órgãos ambientais dos dois estados e não ao Instituto Brasileiro de Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama).

Em 2004, a Coalizão Rios Vivos reagiu a uma solicitação do Ministério dos Transportes para que fosse licenciada a dragagem de 1.200 quilômetros no Rio Paraguai. A organização tem suas origens no início da década de 1990 e reúne mais de 400 entidades e instituições da América do Sul, Europa e Estados Unidos, em defesa do Pantanal e do Sistema Paraná-Paraguai de Áreas Úmidas. No dia 22 de julho de 2004, a Coalizão recebeu resposta oficial do Ibama, de que não seria dada a licença para tal empreitada.

Logo depois, o governo Luiz Inácio Lula da Silva decidiu que a HPP integraria o "Projeto" IIRSA – Iniciativa de Integração da Infraestrutura Regional da América do Sul. A previsão era de começar as obras em 2005. No entanto, isso não ocorreu porque o Ministério dos Transportes não realizou os necessários Estudos de Impacto Ambiental.

Outros desenvolvimentos tiveram andamento até outubro de 2013, quando então o governo Dilma Rousseff lançou o Plano Hidroviário Estratégico (PHE), o qual previa ampliar o transporte por hidrovias dos "atuais 25 milhões de toneladas anuais para 120 milhões, até 2031". Investimentos específicos foram anunciados para atingir essa meta. E, no dia 23 de maio de 2014, o Instituto Tecnológico de Transportes e Infraestrutura da Universidade Federal do Paraná (ITTI/UFPR), informou que havia iniciado os trabalhos para realizar o Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA) no Pantanal.

Conforme divulgou o Ministério dos Transportes, esse 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...". Ainda segundo 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...".

A partir desta década, outros atores surgiram. Em 2012, a Hidrovias Brasil S/A (HBSA), através de uma subsidiária constituída no Uruguai, firmou contrato de 25 anos com a empresa Vale Internacional S/A para compra, operação e manutenção de empurradores e frota de barcaças, com capacidade para transportar até 3,25 milhões de toneladas por ano em minério de ferro, desde Corumbá, no Pantanal brasileiro, para portos na Argentina e no Uruguai. A Vale explora minério de ferro e manganês em Corumbá (MS), às margens do Rio Paraguai.

Recentemente, a Justiça deu ganho de causa para a centenária comunidade de Porto Esperança contra uma empresa que havia expulsado 30 famílias e ameaçava outras 50. Localizada à jusante do município de Corumbá, junto a um porto de embarque de minério, a comunidade identificou a expansão do porto como um dos objetivos da empresa. Na mesma região, um banqueiro iniciou obras de aterramento de área inundada para a construção de um grande estaleiro, sem qualquer licenciamento ambiental. O Ministério Público Federal (MPF) abriu inquérito sobre o caso e as obras estão embargadas.

Mais um resultado evidente de todo o processo em andamento – de preparação para a viabilização do megaprojeto – foi a conclusão,

em 2012, do projeto de dragagem de um trecho do Rio Paraguai, à jusante da cidade de Corumbá, denominado Passo do Jacaré. O ITTI fez os estudos, o mesmo instituto responsável pelo EVTEA Pantanal. O estágio atual dessa obra é de preparação para execução da dragagem em uma extensão de 4,2 quilômetros.

As obras da hidrovía somam-se à retenção de águas pelas mais de 150 represas construídas, em construção e planejadas, na parte alta da bacia do Rio Paraguai. Os impactos sociais serão significativos, em especial devido aos efeitos sobre a reprodução de peixes e, conseqüentemente, sobre a pesca. As distintas modalidades da atividade estão entre as maiores geradoras de trabalho e renda no Pantanal. As espécies de peixes mais atingidas serão as migratórias, como é o caso de lambaris e piaus, migradores de curtas distâncias, e dos pacus, dourados e pintados, migradores de grandes distâncias. Todas são espécies muito importantes para os pescadores.

A conclusão óbvia de todo esse processo é que a dinâmica da vida no Pantanal não permite as intervenções pretendidas – dragagem, retirada de rochas e retificação – sem levar a danos irreversíveis para os ecossistemas, para as populações e para a própria economia regional. O Pantanal é uma planície inundável tendo o Rio Paraguai como eixo principal de escoamento. Sua diversidade ecológica é dada pelo processo de inundação seguido por períodos de águas baixas, somado à interação entre os vários biomas que se conectam na região e aos fatores geológicos. Interferir no funcionamento natural de toda essa região é como retirar a base de um castelo de cartas, feito de conexões frágeis, porém até então estabilizadas pela evolução física e biológica dos ecossistemas e do conjunto das espécies animais e vegetais pantaneiras. ●