

Los desastres que vienen por la Hidrovía Paraguay-Paraná

Entrevista con Elba Stancich

28

La Hidrovía Paraguay-Paraná consiste en hacer navegables 3 400 kilómetros de río las 24 horas, los 365 días del año, para “convoys” o “trenes” de 20 barcasas o más y de 16 barcasas desde Asunción al Norte. El objetivo es abaratar los costos de transporte y hacer más rápidos los recorridos. Se han hecho varios estudios para realizar el proyecto; los primeros se entregaron en 1995 pero fueron ampliamente criticados, no sólo por organizaciones ecologistas, sino también por muchos académicos y organismos técnicos de los propios gobiernos que dictaminaron que estos estudios no eran suficientes como para tomar una decisión y tener la certeza de que las obras propuestas no iban a tener impactos ambientales de consideración. Esto llevó a realizar un estudio complementario, aprobado por el Comité Intergubernamental de la Hidrovía (CIH) en julio de 2005, pero que de ninguna manera reemplaza un Estudio de Impacto Ambiental, que es fundamental para todo el conjunto de las obras propuestas. Los impactos de este proyecto no deberían analizarse por partes —que cada país analice el tramo que le corresponde—, sino que dadas las características y la extensión del proyecto, debe ser analizado integralmente y considerar los impactos acumulativos e indirectos.

Los ríos Paraguay y Paraná son navegables desde siempre. Obviamente estamos de acuerdo con que los ríos sean utilizados para

la navegación; lo cuestionable del proyecto es la escala. Son enormes los volúmenes a transportar y también es importante el tamaño y la frecuencia de la navegación. El río en sí mismo es muy caudaloso, muy grande. Pareciera que podemos hacer cualquier cosa y que no va a traer consecuencias. Sin embargo, sabemos que no es así. Habría que tener en cuenta para qué clase de modelo económico hace falta modificar los ríos para la navegación; y esto es para un modelo agro-exportador de gran escala.

En los últimos años en nuestro país y en los demás países que conforman la Cuenca del Plata ha avanzado muchísimo la frontera agrícola, y esto ha traído como consecuencia la deforestación, pérdida de bosques nativos y gran pérdida del ecosistema del Cerrado en el caso de Brasil. Esto implica cada día mayor expulsión de pequeños y medianos agricultores, que se ven literalmente corridos por la producción de tipo empresarial a mayor escala. La concentración de grandes empresas, por ejemplo en el área de Rosario, tuvo en los últimos años una inversión millonaria para todo lo que es el complejo aceitero basado en la soja, lo cual trajo aparejado impactos ambientales de consideración por la utilización de agrotóxicos, la repercusión de los mismos sobre el cuidado del suelo y del agua, pérdida de nutrientes, las transformaciones en las áreas urbanas y el deterioro de la calidad de vida de las personas que viven cerca de estas empresas.

Hasta el día de hoy, donde la hidrovía funciona a pleno, en el tramo Santa Fe-Océano, no conocemos que el gobierno haya entregado ni hecho público ningún estudio de impacto ambiental, evaluado como corresponde por la Secretaría de Ambiente de la Nación. Sabemos que se está analizando un estudio de impacto ambiental presentado por la empresa concesionaria del dragado, para la profundización a 36 pies, pero todavía no finaliza el proceso evaluatorio. Mientras tanto, el tramo que desde hace diez años se utiliza intensamente y hoy tiene 34 pies de calado, carece de estudios ambientales a esa profundidad y el Órgano de Control supuestamente se está conformando luego de unos diez años de inexistencia.

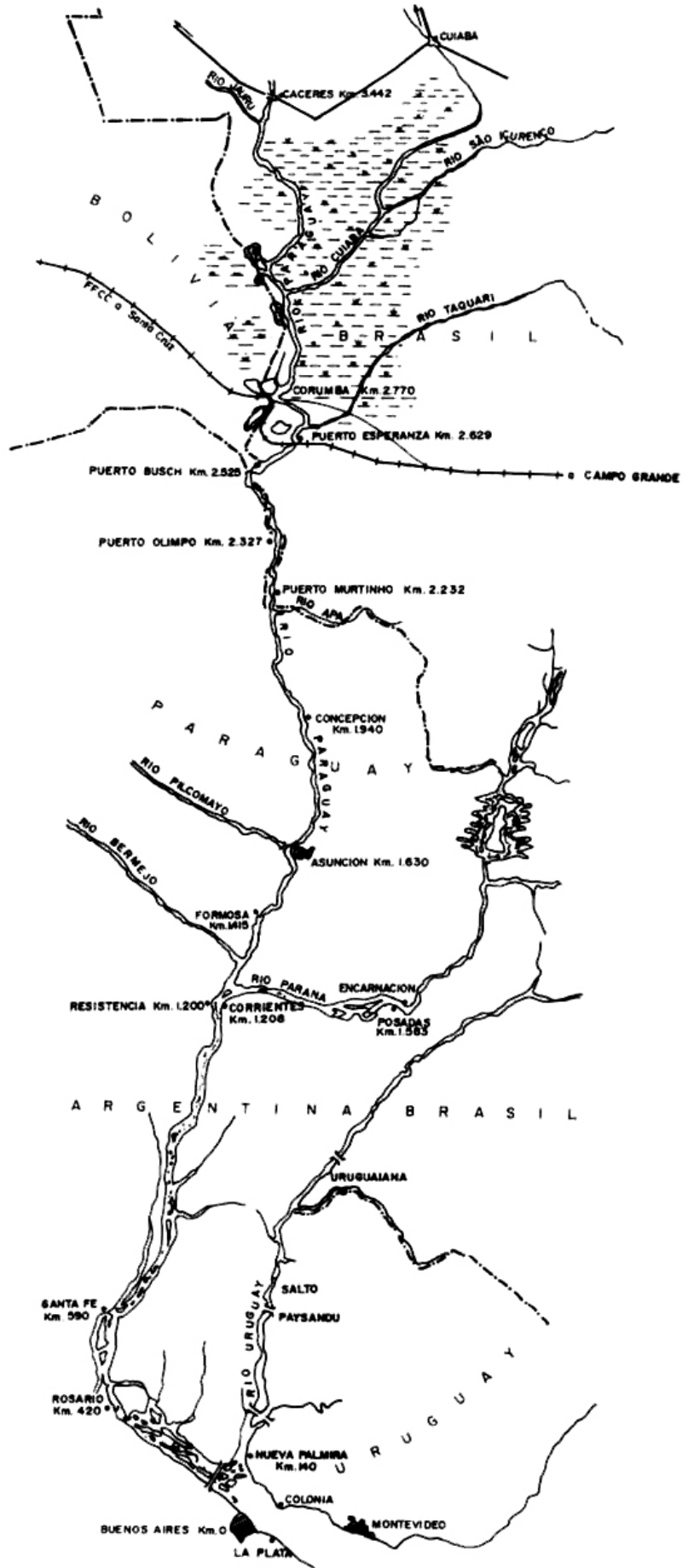
Es un proyecto para favorecer un modelo de extracción de recursos que no beneficiaría a la población que hoy está en condiciones de pobreza o de marginalidad en nuestros países... Esta población será la más afectada, porque va a ser expulsada o porque los recursos naturales van a quedar cada vez más deteriorados.

Este proyecto ahora se vuelve a reflotar como uno de los ejes de la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Sudamericana, es decir IIRSA. Dentro de los diez ejes que plantea la iniciativa IIRSA uno es la Hidrovía Paraguay-Paraná; o sea que está enmarcada dentro de este nuevo impulso. Es una serie de megaproyectos que lanzan los doce gobiernos de América del Sur directamente ligados con otra cantidad de proyectos de infraestructura como grandes carreteras e intervenciones propuestas para la región.

La Hidrovía está dentro de este nuevo mapa que se ofrece en la región en cuanto proyecto de infraestructura. Son proyectos con un objetivo de extracción de materias primas desde lugares inaccesibles para que los fletes sean más baratos y que el tiempo de transporte sea lo más rápido posible. En definitiva es un proyecto para favorecer un modelo de extracción de recursos que justamente no beneficiaría a la población que hoy está en condiciones de pobreza o de marginalidad en nuestros países. Más bien todo lo contrario: esta población será la más afectada, ya sea porque va a ser expulsada o porque los recursos naturales van a quedar cada vez más deteriorados.

Por eso cuando nos encontramos frente a este tipo de proyectos siempre hay que preguntarse quién va a salir favorecido. Los más beneficiados van a ser principalmente los grandes grupos empresarios.

Los primeros estudios del proyecto de la Hidrovía Paraguay-Paraná fueron financiados por el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), por el Programa de Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD) y por el Fonplata; el principal actor en ese momento fue el BID. Pero luego el BID se retiró del



Fuente: Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Sudamericana (IIRSA).

proyecto Hidrovía diciendo que no iba a financiar el proyecto por considerar que las obras traerían profundos impactos ambientales. El nuevo actor que se perfila ahora en la región es la Corporación Andina de Fomento (CAF), que de hecho es la que ha financiado los últimos estudios.

Hay que prestar mucha atención al volumen y a la escala del proyecto, e imaginarnos cómo va a ser el escenario a diez o veinte años, pensando en el tipo de producción, porque las principales cargas que se quieren transportar por la Hidrovía son granos, que equivaldrían a 70 por ciento de las cargas, principalmente soja. Nuestro país pretende llegar a una producción de 100 millones de toneladas de grano, de la cual gran parte se pretende transportar por la Hidrovía, porque de hecho hoy en el país el porcentaje de lo que se transporta por agua es minoritario; la mayoría del transporte sigue siendo por carretera, una proporción inferior por ferrocarril y una mucho menor por agua. Entonces lo que se pretende además de aumentar la producción es derivar mayores cargas por los ríos. Si uno se imagina la situación a 20 años, la frecuencia y escala de navegación que va a haber en nuestros ríos realmente va a ser enorme y esto es a lo que tenemos que prestar atención. Hay zonas del río Paraguay, por ejemplo, que son muy delicadas; muy cerca del Pantanal algunos expertos dicen que para que el ecosistema pueda soportar la navegación tendría que estar pasando sólo un tren de barcazas por semana, de manera tal que la naturaleza pueda restablecer todo lo que es el ecosistema acuático sin que la navegación lo afecte. Pero con la carga que hay proyectada por día podrían estar pasando 8 o más trenes de 20 barcazas cada

uno. Todo esto no está profundizado en los estudios; creo que vale la pena ponerlo en debate y analizar mucho más. Cuál va a ser el impacto sobre la pesca, sobre la calidad del agua, sobre los sedimentos, la selva en galería que hoy sigue siendo destruida por la navegación en tramos del río Paraguay en el Pantanal. Entonces por lo menos deberíamos cuestionarnos qué pasa con éste desarrollo basado en el crecimiento y pensar que en un planeta con recursos finitos es imposible estar hablando de crecimiento



La Hidrovía en el Cono Sur

continuo, porque simplemente no es posible y se están generando muchos daños.

Otro punto a tener en cuenta son los estudios complementarios que se terminaron en 2005 y que el nuevo proyecto tiene algunas diferencias significativas con respecto a la propuesta anterior de 1996. Ahora se extiende, por lo menos en teoría, hasta Corumbá o sea que de los 3 400 km originales se acorta algo más de 600 kilómetros a lo largo del Pantanal.

Pero de todos modos hay un punto que nos sigue preocupando: la extracción de rocas en el lecho del río Paraguay. Esto se da en un tramo del río donde hay

seis puntos en los cuales es necesario extraer lecho rocoso para permitir la navegación ininterrumpida. En dos de esos puntos es necesario sacar las rocas con explosivos; pero en estudios anteriores varios expertos advirtieron que volar rocas en el lecho del río Paraguay podría provocar efectos irreversibles sobre los humedales, tanto aguas arriba como aguas abajo. Si nosotros hablamos de impacto sobre los humedales estamos hablando de impactos directos sobre la gente porque hay muchísima población ribereña, tanto pueblos indígenas como pescadores, que dependen directamente de la productividad biológica de estos humedales y además hay mucha población que se beneficia de la depuración natural que ejercen estos humedales sobre aguas contaminadas. También está la amenaza de que se agraven las grandes inundaciones y sequías, ya que los humedales, y particularmente el Pantanal, actúan como un amortiguador o regulador, aspecto siempre minimizado por los impulsores del proyecto. Entonces si estamos pensando en que habrá daños sobre los humedales significa que va a ser afectada una gran cantidad de gente. En el diseño actual del proyecto, de las obras propuestas de Santa Fe al norte, lo más preocupante es la extracción de rocas en el tramo del río Paraguay entre la ciudad de Asunción y el río Apa. Son aspectos muy críticos que se deberían revisar.

La ingeniera **Elba Stancich**, del Taller Ecologista de Rosario, considerada una de las principales estudiosas del proyecto, fue entrevistada para Prensa Proteger durante el Quinto Taller sobre Instituciones Financieras Internacionales e IIRSA, que tuvo lugar en Santa Fe, 7 noviembre 2006, www.proteger.org.ar. Este texto puede reproducirse citando la fuente. Por favor dar previo aviso a comunicacion@proteger.org.ar