

COMUNICACIÓN SOCIAL E INFORMACION PÚBLICA DE MEGAPROYECTOS Y SU IMPACTO SOBRE LA POBLACIÓN DEL GRAN CHACO AMERICANO.



Taller
Ecologista

FUNDACION
PROTEGER

HOJA INFORMATIVA N° 2

AGOSTO 2000

LOS MITOS DE LA HIDROVÍA

El proyecto Hidrovía Paraguay-Paraná propone modificar los ríos Paraguay y Paraná para que puedan navegar convoyes de hasta 20 barcazas durante 365 días al año, las 24 horas. Ambos ríos han sido utilizados como vías de navegación desde tiempos remotos, pero la cantidad de personas y mercancías transportadas fueron y son muy inferiores a la que pretenden trasladar ahora. El proyecto es impulsado por Brasil, Bolivia, Paraguay, Argentina y Uruguay. En 1990 se creó el Comité Intergubernamental de la Hidrovía (CIH), integrado por los gobiernos de estos cinco países.

El tramo del río Paraguay que se vería afectado va desde Cáceres (en el estado brasileño de Mato Grosso) hasta su confluencia con el río Paraná. En este último, las obras abarcan desde la desembocadura del Paraguay hasta el Río de la Plata. En total, 3.303 Km. de Hidrovía, con un área de influencia de 720 mil Km² y una población de unos 40 millones de habitantes. Los trabajos propuestos incluyen rectificación de curvas del río, extracción de rocas en diversos puntos, dragados, señalizaciones y terminales portuarias. Como en otros casos similares (Mississippi, Rin, Danubio), obras que serían «pequeñas» terminaron requiriendo alteraciones cada vez mayores de los ríos con impactos ambientales y costos sociales y económicos muy superiores a los previstos.

Las organizaciones de la Cuenca del Plata afectadas por el proyecto, conformaron en 1994 la **Coalición Ríos Vivos**, e hicieron una amplia difusión de los impactos negativos de este proyecto, ante los gobiernos y las agencias que financiaron los estudios, lo que ayudó a que el proyecto se demore en su ejecución.

La Hidrovía avanza con el argumento de dragados de “mantenimiento” y la presión de las grandes empresas agroindustriales, mineras, de dragado, construcciones civiles y transporte fluvial, la mayor parte de ellas multinacionales. A nivel de la opinión pública la Hidrovía alienta *mitos* que Merecen ser cuestionados.

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 reforzó su interés hacia el Mercosur. Cuando los países desarrollados agotan sus propios recursos naturales, gracias al “libre comercio” recurren a la importación, desplazando los impactos ecológicos del consumo al patio trasero (p.e. América Latina). Así, el Mercosur es un excelente proveedor de materias primas, mano de obra y servicios ecológicos baratos.

MITO 2

La Hidrovía es la mejor alternativa para el transporte con costos competitivos hacia los puertos oceánicos. En 1996 se movieron más de 8 millones de toneladas de carga (principalmente soja y mineral de hierro y manganeso). La hipótesis media para el 2020 estima 30 millones de toneladas con absorción de cargas que hoy se realizan por transportes terrestres y el incremento de la producción.

REALIDAD 2

Antes de plantear cuál es la mejor alternativa de transporte, se debería evaluar si las cargas que se piensan transportar por la Hidrovía,

Este material está producido en el marco de la iniciativa “WALAMBA”, **Generando las condiciones para el diseño e implementación de un proyecto participativo para la sustentabilidad del Gran Chaco Americano.**



Coordinación General: SOBREVIVENCIA, Amigos de la Tierra Paraguay, Isabel La Católica 1867, Asunción, Paraguay - coordina@sobrevivencia.org.py - Telefax: (595 21) 480 182.

Agradecemos la colaboración de ICCO (Holanda). Este material puede reproducirse libremente citando la fuente.

contribuyen a un modelo de desarrollo equitativo y sustentable. Ni los monocultivos de soja ni la minería, principales cargas de la Hidrovía, garantizan estos requerimientos, por el contrario, agravan los desequilibrios regionales y desigualdades sociales.

MITO 3

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

REALIDAD 3

Los ríos no necesitan corrección; la actividad humana tendría que ocuparse de la ingeniería de navegación adaptándola al río tal como es. Es decir, en vez de inmensos convoyes de barcasas o de barcos marítimos, debería optarse por embarcaciones que puedan navegar con las condiciones naturales, con sistemas adecuados de seguridad y control. En los ríos del mundo que se han modificado, las grandes inundaciones han sido mucho más frecuentes en los últimos 20 años, agravado por la destrucción de los bosques, humedales y praderas que atemperan las 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

A pesar de declaraciones y decisiones judiciales en Brasil, de no hacer obras en el

tramo Corumbá-Cáceres, *el Pantanal* corre el riesgo de ser modificado, con previsible alteraciones en el régimen hidrológico, el aumento del escurrimiento y las crecidas, y la pérdida de biodiversidad. También están amenazados *los humedales del Gran Chaco*, vitales para las poblaciones que los habitan. El Pantanal se extiende hacia el sur encadenándose con humedales de Paraguay y Argentina, en un corredor biológico único en su tipo. Comparar la longitud de los pasos a dragar con la longitud del río, no es indicativo de la magnitud del impacto esperado. Científicos independientes que revisaron los estudios oficiales aseguran que son deficientes y que 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. El costo total del proyecto según las previsiones oficiales - incluyendo las obras y el mantenimiento durante los primeros 20 años- está en unos 500 millones de dólares. Pero los gastos para contrarrestar los daños ambientales y las inversiones para mejorar la flota naviera, los costos superarán los 1.300 millones de dólares. Eso significa que cada empleo generado costará más de 1 millón de dólares.

¿Qué proponemos?

Creemos que es más inteligente *“adaptar los barcos al río que el río a los barcos”*. El tiempo ha confirmado que la conservación de la salud de los ecosistemas y de sus funciones naturales resulta en un máximo de beneficios para un máximo de personas. Se estima que cerca de 150.000 indígenas viven en más de 100 comunidades existentes en la región, muchas de las cuales dependen del río para sobrevivir. Otros cientos de miles de habitantes ribereños tienen agua dulce, alimento y trabajo gracias a la pesca y los recursos del río. Mejorando la señalización para mejorar la seguridad en la navegación, utilizando embarcaciones que se adapten a las condiciones naturales, mejorando las construcciones de almacenamiento en los puertos existentes, se podrá seguir dando a los ríos un uso racional y sostenible en el tiempo. Los ríos no son sólo infraestructuras de transporte o posibles fuente de energía como se los suele simplificar. La seguridad de millones de habitantes de la cuenca del Plata, depende de la preservación de los ríos. Son ecosistemas complejos y delicados, sustentadores de vida, y un mal manejo de cualquiera de sus usos, puede perjudicar para siempre los innumerables beneficios que significan para toda la sociedad. ✨

EQUIPO WALAMBA: ARGENTINA: INCISO, (Resistencia, Chaco, Tel. (54 3722) 438 467 lizber@infovia.com.ar) - Comisión Diocesana de Pastoral Social del Obispado de Santiago del Estero (Tel. (54 385) 4311259 Fax (54 385) 4211 534, vivianamurillo@catholic.org) - Fundación Proteger, (Santa Fe, icprotege@satlink.com, Telefax (54 342) 4558 520) - Taller Ecologista, (Rosario, Santa Fe, taller@cyberia.net.ar, Telefax (54 341) 4496 167) - PARAGUAY: SOBREVIVENCIA, Amigos de la Tierra - SEPA/Equipo Indigenista de Promoción Humana (Benjamín Acebal, Pte. Hayes, Casilla Postal N° 23140, Fernando de la Mora, Tel. 0271 414, sepa@uninet.com.py) - BOLIVIA: CERDET, (Tarija, Casilla Postal 83, Tel. (591 66) 35471, Fax: (591 66) 33454, pilcomay@mail.cosett.com.bo).