

Hidrovia Paraná-Paraguay: consecuencias ambientales

Ignacio Daniel Coria

Introducción

Quisiera comenzar con un poco de historia. En 1969, los gobiernos de Argentina, Bolivia, Brasil, Paraguay y Uruguay, firmaron en Brasilia el Tratado de la Cuenca del Plata, por el cual se decidió aunar esfuerzos para la realización de programas, estudios y obras, la formulación de entendimientos operativos e instrumentos jurídicos y la facilitación y adopción de medidas para el incremento y fomento de la navegación fluvial. En 1987 se realizó en Bolivia la XVII Reunión de Ministros de Relaciones Exteriores de estos países. En esa oportunidad se promulgó la Resolución Número 210, en la que los cinco países declararon su intención de promover la navegación por la Hidrovia Paraná-Paraguay como asunto prioritario. Esta decisión fue ratificada en abril de 1988, en el Primer Encuentro Internacional para el Desarrollo del proyecto de la HPP, realizado en Campo Grande, Brasil. En la Reunión de Ministros de Transporte y Obras Públicas celebrada en Santiago de Chile en septiembre de 1989, se creó una unidad ejecutora denominada Comité Intergubernamental de la Hidrovia (CIH), con una secretaría que, con el tiempo, se transformaría en la actual Secretaría Ejecutiva. En junio de 1992, en Las Leñas, Mendoza, los cancilleres, ante la presencia de los primeros mandatarios de los países de la Cuenca, suscribieron el Acuerdo de Transporte Fluvial de la HPP, en el que armonizaron los intereses de los países miembros. En la Argentina fue aprobado por la ley 24 385/94, que entró en vigencia el 13 de marzo de 1995.

El proyecto Hidrovia Paraná-Paraguay consiste en la ampliación y profundización de la vía navegable en un tramo de los ríos Paraná y Paraguay de 3.442 km, desde Puerto Cáceres (Brasil) hasta Nueva Palmira (Uruguay), para la navegación permanente de buques y trenes de barcasas. La vía industrial navegable será apta para embarcaciones de hasta 3,3 metros de calado, en un tramo fluvial que atraviesa Brasil, Paraguay, Argentina y Uruguay y se comunica con Bolivia a través del canal Tamengo. El sistema Paraguay/Paraná es el segundo sistema fluvial más largo de Sudamérica; su área de influencia comprende una superficie de 720.000 km² y una población de 40 millones de habitantes. La razón principal que justifica este proyecto es el aumento de la producción con fines de exportación. Los principales rubros previstos a desarrollarse son la expansión a gran escala del cultivo de granos.

Si bien se trata de una vía fluvial natural, para hacerla navegable serán necesarias obras de balizamiento y señalización y modificaciones de alto grado de impacto ambiental, tales como la rectificación de meandros para evitar el desarmado de trenes de barcasas, profundización del lecho del río en varias partes, remoción de rocas que afloran en diversos puntos y cierres de afluentes laterales para mantener el volumen de aguas en el cauce principal, además de otros cambios necesarios para la adaptación de la infraestructura portuaria, provisión de energía y vías de transporte aledañas y relacionadas.

Impactos ambientales y sociales del proyecto HPP

Comencemos por los primeros. La ampliación, profundización y rectificación de canales puede alterar el régimen hídrico del río Paraguay, aumentando la velocidad de traslado de las crecidas, aumentando los riesgos de éstas en todo el curso de este río. Las obras proyectadas pueden afectar a los sistemas de humedales a lo largo del tramo del proyecto, incluyendo el Gran Pantanal del Alto Paraguay (Pantanal Matogrossense), perjudicando su condición de esponja natural responsable de la estabilización del flujo de agua del río Paraguay. A su vez, esto puede resultar en una superposición de los picos en los períodos de creciente de los ríos Paraguay y Paraná, aumentando los riesgos de inundaciones aguas abajo de su confluencia. En resumen, la cadena de impactos se da de la siguiente manera: la canalización y rectificación producen

aceleración de la velocidad de traslado de las crecidas y un aumento de sus picos. Entonces, se requieren trabajos de protección contra estas crecidas, que alcanzan a más comunidades e infraestructura. Por otro lado, el aumento del tránsito fluvial de gran volumen, promueve la instalación de industrias pesadas y de núcleos urbanos en las zonas aledañas al río. Esto requiere más obras de protección. Con la venida de una creciente mayor que la del diseño de las obras de protección, la rotura de los diques causa daños catastróficos e instantáneos, sin dar tiempo a las poblaciones para la implementación de programas de emergencia para el control de las inundaciones.

Las modificaciones en el canal del río Paraguay pueden producir el desecamiento de partes de los esteros y bañados a lo largo de sus planicies de inundación, incluyendo porciones del Gran Pantanal del Alto Paraguay; los esteros del Chaco, San Pedro y Ñeembucú en el Paraguay; los sistemas de bañados del Yvera (Iberá) en Corrientes (Argentina) y otros sistemas de humedales.

La rectificación y profundización artificial del río Alto Paraguay hasta Cáceres proporcionaría un canal de navegación permanente para los sistemas de barcazas propuestas en el diseño del proyecto, pero con el costo de pérdidas substanciales de agua, sedimentos y nutrientes. La disminución del área de humedales puede representar una gran pérdida en la diversidad de vida que contienen estos ecosistemas, de cuya existencia depende en gran medida el equilibrio ambiental en toda su área de influencia. Se podría perder una parte importante de la capacidad de regulación que estos humedales tienen sobre los caudales del río y sus afluentes, amortiguando los efectos de las crecientes y las sequías.

Además, la intensificación del tránsito de embarcaciones agudizará la contaminación de las aguas con resultados negativos para toda la vida acuática, disminuyendo el potencial pesquero y afectando la economía y modos de vida de las comunidades de pescadores. El aumento de la contaminación, agudizada por la disminución del efecto purificador de los humedales, encarecerá la provisión de agua potable de las ciudades costeras y aumentará el peligro de enfermedades transmitidas por el agua. La intensificación del tránsito fluvial por grandes empresas de transporte promoverá la conversión de los bosques remanentes a la producción agro-exportadora de gran escala, vinculada a una estructura productiva con fuerte inclinación a la producción de granos, en especial soja, bajo esquemas de crecimiento de corto plazo y de otros monocultivos a gran escala, repitiendo y reforzando una economía de exportación de materias primas sin valor agregado, incentivando la deforestación que se traduce en pérdida de la biodiversidad y mayor degradación de los recursos hídricos.

En cuanto a los **impactos sociales**, hay que tener en cuenta que el patrón de desarrollo establecido en el Cono Sur de América, basado en la implementación de esquemas y proyectos dirigidos a los intereses y beneficio de grupos minoritarios, ha sido la causa principal de la destrucción y degradación de los ecosistemas de la región, de la expansión y profundización de la pobreza, de la concentración del poder y los recursos. Como ejemplos de estos proyectos, podemos citar la eliminación de la selva Paranaense, territorio tradicional de las naciones guaraní, para transformar las tierras boscosas en tierras para la producción empresarial de soja y ganado vacuno para la exportación. Esto ha beneficiado solamente a un pequeño grupo de empresas agrícolas y ganaderas, mientras que se han destruido millones de hectáreas de ecosistemas selváticos, privando a la región entera de invalorable recursos forestales y de biodiversidad, degradando y alterando los sistemas hídricos, deteriorando la productividad de los suelos y destruyendo los territorios del Pueblo Guaraní. Las centrales hidroeléctricas de Itaipú y Yacyretá, diseñadas principalmente para proveer de energía a los centros industriales de San Pablo y Buenos Aires, inundaron ecosistemas selváticos y de humedales, desplazando a miles de pobladores urbanos, rurales y comunidades indígenas.

El proyecto de la Hidrovía Paraguay-Paraná como expresión del modelo agroexportador está dirigido a los intereses de empresas de construcción, grandes astilleros y sistemas de navegación, y empresarios mineros. Su implementación según la propuesta de los gobiernos de

Argentina, Bolivia, Brasil, Paraguay y Uruguay promoverá la expansión de la frontera agrícola en el oriente de Bolivia, Mato Grosso en el Brasil y Alto Paraguay en el Paraguay, para conversión de tierras forestales en suelos agrícolas o ganaderos, con lo cual se desplazará a las poblaciones indígenas, tradicionales y campesinos y empeorará la situación de las naciones indígenas de toda la cuenca del río Paraguay, acelerando la destrucción y enajenamiento de sus territorios.

Poblaciones y comunidades enteras deberán trasladarse por las inundaciones, o las sequías, o porque se eliminan las bases de su sustento y de sus medios tradicionales de vida, sustituyéndolas por monocultivos agrícolas o forestales. Además, la instalación de empresas transnacionales aumentará la presión sobre tierras indígenas, forzando el desplazamiento de sus comunidades. También se irá reduciendo cada vez más la cantidad de campesinos, pequeños productores agrícolas, pescadores y pequeños navegantes; al desaparecer las comunidades a las que ellos pertenecen, se perderá también todo su legado cultural relacionado con el conocimiento, la conservación y el mejoramiento de la biodiversidad agrícola y silvestre que es fuente de alimentos, abrigo y medicinas. Los pobladores de estas comunidades, indígenas, agrícolas o pesqueras, emigrarán obligadamente a las grandes ciudades, donde en su mayoría engrosarán los cinturones de la miseria.

La HPP y otros grandes proyectos previstos para la región, como las grandes represas hidroeléctricas de Corpus-Itacua, Itati-Itacora, y Paraná Medio sobre el río Alto Paraná, la de Puerto Caballo en el Alto Paraguay, los proyectos carreteros de corredores bioceánicos, el puente Buenos Aires-Colonia sobre el Río de la Plata, se ajustan al sistema de desarrollo empresarial, ignorando las verdaderas necesidades de la población, el costo económico para los diferentes pueblos de la región o población de la región que debe pagar estos emprendimientos y promueven la degradación ambiental y social con gran beneficio para una minoría empresarial sobre todo.

Consideraciones finales

A causa de todos estos factores, el proyecto HPP despertó gran preocupación entre muchas organizaciones no gubernamentales ambientalistas y sociales y entre grupos indígenas. Las demandas de las ONGs y pueblos indígenas se refieren tanto al acceso de la información y al derecho básico de las comunidades a decidir sobre qué tipo de proyectos y qué modelo de desarrollo quieren, como a que se realicen evaluaciones serias y participativas tanto de los impactos que el proyecto traería, así como de alternativas de desarrollo, a partir de proyectos que beneficien *realmente* a las poblaciones locales y tradicionales y no sólo a ciertos grupos minoritarios, industriales y productores agrícolas, dentro y fuera de la región. Además, exigen que los gobiernos se comprometan a no iniciar ninguna obra de ingeniería hasta que hayan concluido los estudios de impacto ambiental, con sus componentes sociales, culturales, económicos, biofísicos, hasta que éstos hayan sido debatidos públicamente, hasta que la ciudadanía haya expresado su opinión, hasta que haya una difusión inmediata de todos los documentos relacionados con el proyecto y hasta que se establezcan centros de información nacionales y regionales para asegurar el libre acceso del público a estos documentos, en un lenguaje accesible.

En el aspecto social, las consecuencias de la puesta en marcha proyecto no son más alentadoras. El modelo agroexportador que justifica este tipo de proyecto es concentrador de la urbanización y la riqueza y conlleva una mayor destrucción ecológica, cultural y social. El efecto de la HPP será reforzar las consecuencias de la división internacional del trabajo, nefasta para los países de la región. Los costos de las inversiones serán onerosos para los agentes locales, que deberán aumentar su endeudamiento para realizar obras. Todo este esfuerzo se realizará con el único objetivo de la exportación de materias primas o poco elaboradas y para países exteriores de la región, con el considerable pasivo financiero, social y ecológico en lo local. Es por ello que la

Hidrovia ni siquiera sería lucrativa para los países de la Cuenca del Plata, sino, una vez más, para los países más desarrollados del mundo.