

# CAF: ¿financiando un segundo fracaso?

## Los nuevos estudios de la Hidrovía Paraguay – Paraná.

por Elba Stancich\*

Rosario, 18 de abril de 2005.

El Comité Intergubernamental de la Hidrovía (CIH), junto al Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD) y la Corporación Andina de Fomento (CAF), llamaron en noviembre de 2002 a Licitación Pública Internacional para el *Estudio Institucional-Legal, de Ingeniería, Ambiental y Económico Complementario* para el Desarrollo de las Obras en la Hidrovía Paraguay-Paraná entre Puerto Quijarro -Canal Tamengo- (Bolivia), Corumbá (Brasil) y Santa Fe (Argentina). El rol del PNUD es el de monitoreo y administración, y el de la CAF, el financiamiento de unos U\$S 850 mil dólares.

Como lo expresa un escrito de la Cancillería Argentina “*dicho estudio implica un relanzamiento del proyecto Hidrovía, que se encontraba en una situación de virtual estancamiento desde mediados de 1998*”.

El 15 de mayo de 2003, se firmó el contrato para su realización con el consorcio ganador que resultó ser una asociación internacional de empresas, integrada por Oscar G. Grimaux Asociados S.A.T. (Argentina), Via Donau (Austria), Internave Engenharia S/C Ltda. (Brasil), JMR Engenharia S/C Ltda. (Brasil) y CSI Ingenieros S.R.L. (Uruguay); que se han dado el nombre de Consorcio de Integración Hidroviaria. Internave ya tenía antecedentes: a pedido del Gobierno de Brasil, en 1992 publicó un estudio concluyendo que el proyecto Hidrovía era factible, tanto física como económicamente. El estudio, sin embargo, no tuvo en cuenta costos ambientales y contenía muchos errores de cálculo.

El trabajo a realizar consiste básicamente en proponer los mecanismos institucionales y legales para posibilitar la contratación y concreción de las obras de la Hidrovía, y actualizar y/o complementar los estudios de ingeniería, ambientales y económico – financieros con el propósito de proponer un plan de acción que contemple un redimensionamiento de las obras, la estimación de sus costos de construcción y mantenimiento y la evaluación de la posibilidad de financiar parcial o totalmente la ejecución de los trabajos a través del pago, por parte de los usuarios, de una tarifa de peaje. La complementación se refería a 22 pasos que los países consideran críticos,

sobre un total de 92 pasos determinados por el estudio de Hidroservice – Louis Berger – EIH (1996). Lo único diferente es que se excluye el tramo desde Corumbá a Cáceres, sobre el río Paraguay en territorio brasileño.

El Estudio debía concluirse, según el "Pliego de Bases y Condiciones", en doscientos cuarenta (240) días corridos, iniciándose el 15 de mayo de 2003 y debiendo finalizar el 12 de enero de 2004.

La Coalición Ríos Vivos ya en marzo del 2003, había presentado sus dudas ante el CIH y el PNUD con respecto a estos nuevos estudios y posteriormente se reunió en noviembre de 2003 con delegados de los países de la contraparte técnica para conocer el avance de los trabajos.

Como acaba de informar la Cancillería argentina, los nuevos estudios serán dados a conocer al público en el próximo mes de mayo, luego de realizada la reunión formal del Comité Intergubernamental de la Hidrovía Paraguay-Paraná.

Un aspecto importante es que estos nuevos estudios no constituyen en sí mismos el Estudio de Impacto Ambiental del proyecto, paso que deberán cumplimentar cada uno de los países de acuerdo a su legislación con su correspondiente evaluación de impacto ambiental. Por otro lado, lo delicado de la obra, que interviene en un sistema de humedales a lo largo del recorrido del proyecto, no permite un análisis parcial, sino que que la evaluación deberá ser integral y considerando impactos acumulativos.

Quizás lo más grueso que lleva a suponer que estos estudios pueden significar un segundo fracaso, es que se siguen apoyando en las conclusiones de los primeros estudios realizados en 1996 (que costaron 11 millones de dólares), ampliamente descalificados por académicos y organismos técnicos e incluso por los dictámenes de los mismos gobiernos tal el caso de Argentina y Paraguay.

Reforzando esta hipótesis la delegación brasileña concluyó que estos estudios son apenas una "evaluación ambiental preliminar", que podrán servir de base para hacer los estudios de impacto ambiental, ya que encontró análisis muy superficiales e incluso observó la utilización de datos antiguos y/o insuficientes.

A esta altura, tampoco es despercibido que el proyecto Hidrovía es uno de los ejes de integración de la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana

(IIRSA), cuya coordinación técnica y su funcionamiento está en manos del Banco Interamericano de Desarrollo, la CAF y el Fondo Financiero para el Desarrollo de la Cuenca del Plata (FONPLATA).

La CAF, institución financiera que ha tomado mayor protagonismo últimamente, en 1998, editó el libro *Los ríos nos unen*, donde propone la “integración fluvial suramericana”, sobre la base de la creación de un Eje Norte-Sur que pudiera interconectar las tres grandes cuencas hídricas de Sudamérica: la del Orinoco, la del Amazonas y la del Plata, con el fin de forzar a la integración de 50.000 kilómetros de vías navegables. Esta interconexión fluvial de cuencas, figuró en el sitio web [iirsa.org](http://iirsa.org) hasta agosto de 2004, lo que significa que sigue presente en el imaginario de algunos decisores y empresarios.

Nada indica que el “nuevo” proyecto Hidrovía sea más amigable con el ambiente y sus comunidades ribereñas. El mismo sigue siendo funcional al objetivo de abaratar fletes de transporte, facilitando la expansión de la agroindustria principalmente y la minería, con el consecuente aumento de ecosistemas arrasados, poblaciones desplazados y mayor contaminación y deterioro de nuestros suelos.

*\* Taller Ecologista – Coalición Ríos Vivos.*