



10 años de una privatización sin control del Estado.

Los proyectos Hidroviarios amenazan nuestros ríos.

Se acelera la erosión en la Isla El Espinillo y continúa en La Invernada.

Rosario, 16 de Junio de 2005. Las evidencias de que el comportamiento del río está cambiando continúan, ya que se **sigue profundizando la erosión en la Isla La Invernada**. A esto se agrega que desde fines del año pasado es notoria la **erosión que está sufriendo la Isla El Espinillo**, justo en **frente de la explanada del parque España** que se desmoronó en marzo pasado.

El 1 de mayo de 2005 se cumplieron 10 años de la concesión a Hidrovía S.A. encargada de dragar el río Paraná desde Santa Fe hasta el río de La Plata – y aún **sigue sin crearse el Órgano de Control**. Además, **la Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables no realizó en estos 10 años los estudios de impacto ambiental para el calado actual de 32 pies, ni tampoco para el proyecto de 36 pies.**

La denuncia se mantiene desde hace tiempo

Un año atrás el **Taller Ecologista** junto al **Foro Ecologista de Paraná** y delegados de **ATE** (Asociación de Trabajadores del Estado), denunciaron que el Gobierno Nacional no había creado el Órgano de Control de Dragado correspondiente, como exigía el Decreto N° 863/93. El 29 de julio de 2004 el Subsecretario de Puertos y Vías Navegables de la Nación, Arq. Carlos Salas, recibe en su despacho al Taller Ecologista y al Sr. Juan Manuel Carballo, delegado de ATE sector "Delegación Paraná Inferior", quienes reiteran la urgencia de la creación del Organo de Control y la necesidad de estudios de impacto ambiental. La entrevista fue solicitada por ATE al Sr. Ministro de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios, Arq. Julio M. de Vido, quien derivó al Subsecretario de Puertos y Vías Navegables.

Por su lado y en el mismo sentido realizaron pedidos de informes la Diputada Nacional Susana García, el Senador Nacional Rubén Giustiniani, el Diputado Provincial Aldo Strada, el Concejo Municipal de Rosario por iniciativa del concejal Pablo Javkin y el Intendente de Rosario Ing. Miguel Lifschitz. Ninguno recibió respuestas de las actuales autoridades nacionales.

Qué pasa con el río

Desde el inicio de la concesión en 1995 más de 13 millones de metros cúbicos de sedimentos han sido dragados y depositados en la zona próxima a Rosario y frente a la misma ciudad. A esto se suma la conexión vial con Victoria y las diversas obras realizadas sobre la costa en los últimos años, que tienen un impacto directo en el

comportamiento del río Paraná.

Las evidencias de que el comportamiento del río está cambiando continúa, ya que se sigue agravando la erosión en la Isla La Invernada frente a Rosario. A esto se agrega que desde fines del año pasado es notoria la erosión que está sufriendo la Isla El Espinillo, justo en frente de la explanada del parque España que se desmoronó el 13 de marzo pasado.

Desde el inicio de la concesión en 1995 más de 13 millones de metros cúbicos de sedimentos han sido dragados y depositados en la zona próxima a Rosario y frente a la misma ciudad. A esto se suma la conexión vial con Victoria y las diversas obras realizadas sobre la costa en los últimos años, que tienen un impacto directo en el comportamiento del río Paraná.

La semana pasada el Sr. Gobernador Jorge Obeid y el presidente Néstor Kirchner reiteraron la decisión de avanzar en la profundización del dragado de la Vía Troncal Santa Fe-Océano hasta 40 pies (*ver nota aclaratoria*) y en concretar el proyecto Hidrovía Paraná-Paraguay al Norte de Santa Fe.

El estudio presentado recientemente para el nuevo puerto de Santa Fe, afirma que se necesitan 32 pies de calado como mínimo para que el puerto resulte competitivo.

Pero ni decisores ni consultores responden la pregunta de cuál es la influencia de todas estas grandes obras y del aumento de la navegación sobre el río.

El Instituto de Mecánica Aplicada y Estructuras (IMAE) de la Universidad Nacional de Rosario, en su informe sobre el desmoronamiento del sector de 500 metros cuadrados sobre el paseo peatonal del parque España, concluye que además de las deficiencias estructurales también deben haber incidido otros factores, como el incremento de tráfico fluvial y el dragado del río.

El río es fuente de vida, bebemos su agua, alberga y da cobijo a cientos de especies de flora y fauna, miles de familias subsisten de sus riquezas a lo largo de su recorrido, además de ser fuente de recreación, sosiego y belleza. La navegación comercial es solo uno de sus usos, y es totalmente necio, insistir con la profundización del dragado para que unos pocos empresarios bajen escasamente sus costos en detrimento del patrimonio natural de todos.

La Municipalidad de Rosario y la provincia de Santa Fe deberían exigir la suspensión de la profundización del dragado, y reclamar los estudios de impacto ambiental y su correspondiente evaluación por parte de la Secretaría de Ambiente y Desarrollo Sustentable de la Nación. ➔

Nota aclaratoria:

El proyecto **Hidrovía Paraguay Paraná** se extiende desde el puerto de Nueva Palmira en Uruguay, y continúa por el río Paraná y por el Paraguay hasta Cáceres, Brasil. Comprende 3.308 Km.. El proyecto implica dragados y derrocamientos en el río Paraguay. Numerosos investigadores y técnicos advirtieron sobre los graves impactos sociales y ambientales que provocará.

La **vía Troncal Santa Fe-Océano**, es desde la ciudad de Santa Fe (Km. 584) hasta el Océano Atlántico (Km. 231 del río de La Plata). Comprende 750 Km. Está concesionada desde 1995 a la empresa **Hidrovía S.A.**. El Sr. Gobernador Jorge Obeid anunció a principios de marzo de este año

que el Gobierno Nacional acordó con Hidrovía S.A. aumentar el calado del río Paraná de la siguiente manera en estos tramos:

Año	Río de la Plata-Puerto San Martín	Puerto San Martín - Santa Fe
2005	De 32 a 34 pies	De 22 a 25 pies
2006	De 34 a 36 pies	De 25 a 28 pies