

Documento avalado por Taller Ecologista (Rosario); Fundación Proteger (Santa Fe); Asociación de Ciencias Naturales del Litoral; Eco La Paz, Entre Ríos; Cabayu Cuatia, La Paz, E. Ríos; Foro Ecologista de Paraná y la participación del Dr Jorge Daneri.

15 de junio de 2001.

La Hidrovía Paraná-Paraguay

El valor social y político de la integración de nuestros pueblos en el concepto histórico del río Paraná como vía de navegación y la contradicción vigente en la decisión de continuidad desde la visión de la Hidrovía Menemista.

La crisis ambiental es también la de la acción política que "... debe mediar entre tres lógicas contradictorias: la de los mecanismos sociales y la necesaria solidaridad que conlleva; la lógica económica y el imperativo de eficiencia correspondiente y, por último, la de las leyes de la naturaleza y los equilibrios ecológicos a preservar".(1)

Lo expuesto enseña, que no se puede apoyar o rechazar un proyecto faraónico desde una visión aislada, sino desde una perspectiva de la complejidad basada en una profundo respeto y conocimiento de los límites naturales y económicos de los pueblos involucrados.

Sí a la vía de navegación natural.

Desde hace aproximadamente ocho años organizaciones ambientalistas, científicos, pescadores artesanales, organizaciones gremiales, CTERA y numerosas entidades no gubernamentales de Brasil, Bolivia, Argentina, Paraguay y Uruguay vienen manifestando públicamente su no oposición al uso de los ríos Paraná, Uruguay y Paraguay como vía de navegación, tal cual se ha hecho desde tiempos remotos. Sí se oponen con fundamentos sólidos a cualquier intervención estructural sobre los ríos, que altere su naturaleza y suponga una transformación ecológica y socialmente negativa. Barcos y navegación deben adaptarse a los ríos y ecosistemas que integran

La posición expuesta siempre estuvo fundada en estudios independientes que exponen como las obras de ingeniería previstas afectarían no solo el Pantanal (uno de los ecosistemas más ricos en biodiversidad del mundo y que juega un rol fundamental en la regulación del ciclo hidrológico), sino también el ciclo hidrológico de la cuenca en su conjunto y a los recursos naturales que permiten la sobrevivencia de muchas poblaciones ribereñas.(2)

Investigadores de excelencia como Adolfo Beltzer y Juan de Dios Muños enseñan en esta materia: "El análisis de las potenciales consecuencias ecológicas del proyecto hidrovía Paraguay-Paraná no es suficientemente completo como para señalar que los impactos serán bajos o moderados. Así se expresan un grupo de expertos reunidos por el Fondo para la Defensa del Ambiente (FDE) y la Fundación Centro Brasileiro de Referencia y Apoyo Cultural (Cebrac), quienes analizaron el proyecto y los informes de los consultores. Los Dres. Dunne, Melack, Panayotou, Scudder y Clemens (de EE.UU); Meliá (Paraguay), José de Paggi (Argentina-Inali-Conicet), Rattner, Salati y Klabil (de Brasil), sentencian en su informe que no se han seguido los métodos científicos básicos, ignorándose las interacciones múltiples, especialmente aquellas concernientes al impacto del dragado, el incremento del tráfico fluvial y los cambios del nivel del río sobre la pesca"(3)

Las organizaciones citadas y la Coalición Ríos Vivos siempre plantearon lo que hoy afirma públicamente Brasil " los barcos deben adaptarse a los ríos y no los ríos a los barcos".

Pero hay que aclarar que mientras hoy los gobiernos se han apropiado de esta frase, no ha habido cambios en el diseño del proyecto. El estado actual de la vía navegable en el tramo argentino desde Santa Fe al norte, no se debe a que no se hace la "hidrovía", sino porque el gobierno abandonó el mantenimiento que históricamente y sin dañar al medio ambiente venía realizando Vías Navegables desde hace 100 años. También se abandonaron prácticamente las campañas de aforos sólidos y líquidos, y también los relevamientos batimétricos que se realizaron desde principio del siglo xx hasta 1979, dejándose de monitorear la evolución del sistema fluvial.

No hay dudas de que el movimiento ecologista en todo momento ha luchado por un desarrollo regional, integrado y sustentable. Que mejor ejemplo para los Entrerrianos que lo normado en la Ley 9092 (anti-represas en nuestros Ríos de llanura). Es decir un desarrollo que responda a las necesidades de nuestros pueblos a partir de una gestión sustentable de los bienes de la naturaleza con un fuerte contenido participativo de todos los actores sociales y económicos de la Provincia en el seno de la Comisión que la Ley crea.

Qué integración buscamos.

Por esto se deben analizar recientes declaraciones públicas del Gobierno de la Provincia (Montevideo y Rosario) en el sentido de que la Hidrovía tal cual se viene planteando es el principal instrumento de integración.

¿Quiénes van ha usar este instrumento y para que integración?.

Sí es para la integración final del proceso de concentración económica y financiera más alevoso que durante todos estos años se ha desarrollado en nuestros Países, sin duda alguna que esto sí es un concepto de integración. Pero nada tiene que ver con el que soñaron los originarios constructores políticos de la integración regional con los Países hermanos.

La integración parte primero desde el orden político, el social y cultural y luego el económico, pero éste en función de nuestros propios intereses sociales y económicos que deben ser los de las mayorías de los habitantes de la Provincia, la Mesopotamia y la cuenca del Plata.

Son estos los intereses de nuestros pescadores, pequeños y medianos productores, de las comunidades indígenas, de las PYMES que le dan valor agregado a sus productos y disponen de los puertos naturales de la Provincia de Entre Ríos, y no de otros que se quieren inventar generando costos enormes, totalmente injustificados y con profundos impactos, como sería el proyectado puerto de la ciudad de Santa Fe frente a las barrancas de la ciudad de Paraná.

No hay dudas que el transporte de carga y pasajeros por ferrocarril es una de las deudas más que pendientes en el debate político y social del MERCOSUR. Por ello la búsqueda de los equilibrios en los procesos de inversión pública es sustancial.

Petición a las autoridades y Resolución del Defensor del Pueblo.

Claramente el Defensor del Pueblo de la Nación resolvió: -luego de más de nueve meses de investigación y en razón de la presentación formulada por ONG,s del Litoral y la CTERA-(4) "recomendar a la Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables de la Nación, la adopción de las siguientes medidas: la elaboración de un estudio de impacto ambiental integral de toda la cuenca, previo a la aprobación de los planes parciales de gestión ambiental e instar a la concreción de un Órgano de Control de los dragados que se efectúen en la cuenca del Río de la Plata independiente de ese organismo". De los considerandos se destaca que "en el nivel nacional... no existe un estudio de impacto ambiental que contemple los efectos que la totalidad de los trabajos a realizarse en la cuenca del Río de la Plata puedan causar".(5)

Por lo tanto, debemos apelar a una integración que surja de las responsabilidades de funcionarios políticos que no sigan atados al continuismo del pasado reciente.

Aspiramos a que se sepa comprender lo que tantos documentos de la sociedad civil, informes de paneles de expertos independientes, resoluciones del Defensor del Pueblo, informes técnicos de áreas ambientales de los Países involucrados, como así mismo decenas de Jornadas y Talleres realizados por militantes sociales que creían en la década pasada enfrentar un modelo de desarrollo perverso y que advierten con profunda preocupación, que por factores contradictorios, no solo que perdura en proyectos de mega obras concretos, sino que además son impulsados por los propios representantes de algunas de las Provincias, quienes son también responsables de la protección de los recursos naturales y la diversidad biológica y socio-cultural existente -todavía- en sus territorios.

Se debe tener la delicada y especial precaución, de que con un discurso latinoamericano y progresista se caiga en la trampa de estar potenciando los intereses de los grupos económicos que día a día se vienen adueñando de nuestros recursos naturales con las consecuencias que esto implica.

Bibliografía.

Christian Brodhag. "Las Cuatro Verdades del Planeta" 6, Ed. Flor del Viento Ediciones, Barcelona, Primera Edición en castellano, Enero 1996. Pág., 44.
Entre otros: Informe de una Revisión Independiente, coordinado por Environmental Defense Fund (EDF) y Fundación Cebrac, Brasil: Revisión del módulo B2. USAE, Waterways Experiment Station; Carta de Tuparendá, marzo 1998, Ypakarai, Paraguay; Informe Preliminar de la Sec. de Recursos Naturales y Desarrollo Sustentable de la Nación. Recomendaciones del Defensor del Pueblo de la Nación Argentina. Dossier No5, Fundación Proteger; Foro Ecologista Paraná; Instituto de Derecho Ambiental del Colegio de Abogados de Entre Ríos; Taller Ecologista - Coordinación Coalición Ríos Vivos por Argentina Rosario - ARGENTINA y WWF
Hechos y Ficción: Un análisis de los estudios oficiales de la Hidrovía Paraguay-Paraná. Resumen Ejecutivo.
Ecología: los eco-negocios Adolfo H. Beltzer (Publicado por El Diario, Entre Ríos, 22 de noviembre de 1998. Otros autores: Pablo Canevari, Daniel E. Blanco y Enrique H. Bucher. Los Beneficios de los Humedales de la Argentina, Amenazas y Propuestas de Soluciones. Ed. Fondo para las Américas y Wetlands International Humedales Internacional. 1999, Pág, 47.
Foro Ecologista de Paraná, Instituto de Derecho Ambiental del Colegio de Abogados de Entre Ríos, Taller Ecologista (Rosario), Fundación Proteger (Santa Fe) y Ctera de la Rca. Argentina
Resolución Nro. 04341/98 de la Defensoría del Pueblo de la Nación Argentina.

Diego Rodriguez Alberto Kipen
Secretario Presidente

Foro Ecologista Foro Ecologista
de Paraná de Paraná