Acervo ISA

INSTITUTO SOCIOAMBIENTAL
data ___/___/___
cod. 20 D 00027

HIDROVIA PARANÁ - PARAGUAI: IMPLICAÇÕES POLÍTICAS.

Márcio Santilli

1 - DIMENSÕES

No primeiro contato com os documentos disponíveis que tratam da hidrovia Paraná-Paraguai, o que choca, é o fato de que um projeto destas dimensões tenha passado, até aqui, relativamente desapercebido da opinião pública nacional e internacional.

O projeto envolve um conjunto de obras articuladas para ampliar a capacidade de transporte de cargas de Nova Palmira, no Uruguai, até Cáceres, no Mato Grosso, Brasil. De Assunção, Paraguai, a Cáceres, trata-se de aprofundar o leito do Rio Paraguai até mantê-lo com profundidade mínima de 4 metros, em tempo de seca, além de retificar determinadas sinuosidades do Rio Paraguai, que hoje exigem o desmonte dos comboios de carga.

Atualmente, a hidrovia já constitui um importante caminho natural para cargas até a capital do Paraguai. No seu trecho argentino, abaixo de Santa Fé, o Rio Paraná já comporta embarcações fluvio-marítimas. Mesmo no trecho brasileiro, que atravessa o Pantanal, o caminho natural das

Acervo ISA

águas sempre permitiu o tráfego das pequenas embarcações que servem às populações regionais.

Interesses de várias ordens se articulam ao redor do projeto. O Uruguai foi contemplado com o porto inicial (ou terminal) da hidrovia, o que lhe garante o acesso(e um pedágio); além da conexão com o sistema de transporte que opera a partir do Rio Uruguai.

A Argentina controla a "outra porta" da hidrovia, já opera a hidrovia no seu trecho mais navegável, que atravessa importantes províncias. A Argentina detém a maior frota e a maior infraestrutura portuária já existente. A Comissão intergovernamental que coordena o projeto está sediada em Buenos Aires.

Para o Paraguai e a Bolívia, países mediterrâneos, o acesso ao oceano tem importância estratégica em si. A hidrovia viabilizaria o transporte de cargas rio acima de Assunção, superando formações rochosas no leito e nas margens do rio Paraguai que se constituem em pontos de estrangulamento para a navegação, mas que são, também, as "tampas" naturais do chaco paraguaio. O Rio Paraguai atravessa o Paraguai, desde o extremo sul, onde desagua no Rio Paraná, até Assunção, daí, então cortando aquele país ao meio até que, a partir do Rio Apa, passa a fazer fronteira com o Brasil.

Para a Bolívia, o caso tem conteúdos políticos específicos que decorrem da sua derrota para o Chile e Peru na Guerra do Pacífico, quando a Bolívia perdeu o seu acesso

Acervo LABSA

histórico ao (outro) oceano. O Rio Paraguai apenas tangencia o território boliviano à altura de Corumbá. Mas é o suficiente para excitar os brios nacionais, que se colocam acima de quaisquer outras considerações, sejam econômicas ou ecológicas.

Para o Paraguai e a Bolívia, interessa muito o envolvimento do Brasil no projeto, não apenas para viabilizá-lo, ou para agregar maior volume de cargas à hidrovia, mas - sobretudo - para que o peso político específico do Brasil, somado aos seus respectivos, desestimule chantagens econômicas eventualmente impostas a estes países pela Argentina e o Uruguai.

Em território brasileiro, depois de fazer fronteira com Paraguai e Bolívia, o Rio Paraguai atravessa o Mato Grosso do Sul e Mato Grosso, chegando o projeto-hidrovia ao porto terminal de Cáceres, depois de cruzar todo o Pantanal Matogrossense. Porto murtinho e Corumbá, além de Cáceres, são os principais portos brasileiros.

Estrategicamente, interessaria ao Brasil assegurar o seu acesso à hidrovia, ou obter outras vantagens junto à Bolívia por viabilizar o seu acesso ao mar. Além disso, há interesses de ordem regional dos estados envolvidos, e a influência que possam exercer em âmbito nacional.

Acervo ISA

2 - IDEOLOGIAS

O mais notável trunfo ideológico do projeto-hidrovia é o integracionismo. O envolvimento visceral dos 5 países platinos é um argumento muito relevante politicamente, capaz de atrair recursos do BID para a sua execução.

Ninguém pode, em sã consciência, se opor a melhorias na navegabilidade de um sistema fluvial que envolve países vizinhos. Além disso, o projeto se articula numa conjuntura em que estes países buscam constituir o Mercosul. A todos que acreditam na integração entre os países latino americanos, ou particularmente, entre os do Cone-sul, o projeto hidrovia exerce, a priori, um enorme fascínio.

Porém, este fascínio não pode obscurecer o fato de que pela hidrovia trafegam muito mais as mercadorias que os vários países exportam e importam de outras regiões, sendo que a sua navegabilidade atual atende razoavelmente bem à demanda de transporte de pessoas e cargas entre as regiões dos países platinos.

O projeto hidrovia não vem para atender as demandas da integração continental, mas constitui um pacto sobre a navegabilidade da bacia, que articula interesses nascionalisteiros de cada país, para fazer chegar ao primeiro mundo nossos produtos pesados a preços mais baratos. A longo prazo, até pode ser que o aumento da

Acervo ISA

capacidade da hidrovia incremente o intercambio regional.

O projeto apresenta-se com uma auréola desenvolvimentista - traço comum aos projetos dessa natureza. Ele pretende se justificar como promotor de desenvolvimento, já que o volume de cargas que atualmente trafega pela hidrovia não o justifica. A ideologia desenvolvimentista é politicamente fecunda sobretudo no plano regional, ou seja, nas regiões beneficiárias, quase sempre socialmente carentes, e estagnadas economicamente. Assim, os interesses locais, aparentemente não tem o que perder. Os governos centrais pagam o projeto e qualquer resultado é lucro. Não espanta que, no Mato Grosso, o projeto seja visto como fator de redenção econômica para a região.

Antes mesmo que o projeto efetivamente exista, já se especula sobre o valor das terras e outros imóveis na região, inclusive na Bolívia, onde já se observa expressiva penetração de investidores brasileiros.

Idealizado sob o manto protetor do integracionismo e do desenvolvimentismo, o projeto-hidrovia refugia-se, também, na dissimulação. Seu próprio título: "Melhorias na Hidrovia Paraná-Paraguai", já dilui a caracterização de um projeto, o que lhe permite, supostamente, só prever a necessidade de estudos de impacto ambiental para a sua 2a. fase. A prévia existência da hidrovia natural, "naturaliza" as obras em favor da sua navegabilidade.

Acervo ISA

Integracionismo, desenvolvimentismo e dissimulação permeiam todos os documentos concernentes ao projeto, propondo-nos um jogo de cabra cega para que se saiba quem é que ganha o que, como, onde e quando, com a viabilização comercial da hidrovia Cáceres - Nova Palmira.

3 - VIABILIDADES

Do ponto de vista político, o projeto tem, potencialmente, todas as condições para reunir os apoios políticos necessários à sua viabilização. Não há, mesmo no Brasil, nenhuma força política significativa contrária ao Mercosul ou a qualquer outro projeto de integração platina. Apesar da tragédia a que chegamos após 20 anos de grandes projetos de desenvolvimento, o desenvolvimentismo ainda ilude muita gente, atrai votos e mobiliza empreiteiras.

Porém, do ponto de vista econômico, um oceano de dúvidas nos assalta diante do projeto. O resumo dos estudos de viabilidade econômica chega a ser ridículo: descarta, a priori, a possibilidade dos nossos países permanecerem atolados na depressão econômica atual, assume como premissa índices irreais de crescimento econômico que são linearmente projetados sobre a economia regional e especulam sobre o transporte de produtos que sequer existem na região. Quando reporta-se a produtos existentes, como madeiras e minérios,

Acervo ISA

o estudo projeta, em poucos anos, uma produção quintuplicada.

Embora saibamos todos que o transporte de cargas por via fluvial é - em princípio - muito mais barato que o transporte da mesma carga através de rodovia, não há referência específica que compare custos, por exemplo, de determinado bem produzido na região de Cáceres e destinado ao mercado norte americano, que na situação atual vem sendo exportado pelo porto de Santos e que passaria a sê-lo através da hidrovia.

Não fica claro, sequer, se os produtos dos países vizinhos que já são exportados pela hidrovia se tornariam efetivamente mais competitivos, ou se o sobre-endividamento externo desses países poderia alterar significativamente as relações de custo-benefício do projeto. Na verdade, a avaliação de pouco mais de 2 bilhões de dólares como custo do projeto é uma estimativa bastante irreal, já que não há ainda uma definição precisa das obras que serão realizadas ao longo da hidrovia.

É ainda mais obscura a vantagem econômica do Brasil neste processo pois, supostamente, deixaria de exportar através dos seus portos a produção regional para pagar tarifas portuárias aos países vizinhos. Se vantagem econômica houver para matogrossenses, haverá desvantagens para paulistas e paranaenses, sendo que brasileiros de todos os lugares pagarão pela dívida do projeto.

Acervo ISA

Mas o que realmente salta à vista é a desconsideração dos impactos sociais e ambientais nas avaliações de custos e de benefícios do projeto. O documento elaborado pelo PNUD chega a afirmar, genericamente, que todos os segmentos sociais da área de influência do projeto serão por ele beneficiados.

No entanto, surtos de especulação imobiliária em regiões que não tem uma estrutura fundiária regularizada tendem a provocar a expulsão de posseiros, índios e trabalhadores extrativistas não possuidores de terras e a concentração das propriedades em poucas mãos. Não há referências, por exemplo, às conseqüências das alterações provocadas no ciclo de cheias e vazantes para a fertilidade das terras ribeirinhas.

No projeto, não há cômputo de custos ambientais, não apenas quanto às obras que seriam indispensáveis para evitar impactos sobre o ambiente, como também quanto aos danos inevitáveis e seus prejuízos econômicos. Chega-se ao ponto de propor a execução da primeira etapa do projeto antes mesmo de qualquer estudo sobre o seu impacto ambiental e social, com a intenção aparente de torná-lo um fato consumado.

Do ponto de vista ambiental, não há qualquer avaliação científica sobre as repercussões do aprofundamento da calha principal no regime hídrico da bacia. A possibilidade de drenar e secar o Pantanal Matogrossense ou o Chaco Paraguaio não preocupa efetivamente os condutores do projeto. Não há,

Acervo ISA

sequer, definição das responsabilidades quanto aos danos eventuais.

Qualquer projeto sério, na atualidade, deve considerar de alguma forma os seus custos ambientais e sociais. A inexistência deste componente põe em dúvida a viabilidade do projeto. Não é aceitável, tampouco, que se desconsiderem as possíveis alternativas ao projeto, sobretudo nos seus trechos mais delicados. A fragilidade das avaliações de viabilidade econômica compromete o apoio político potencial que o projeto teria condições de atrair.

4 - OBJECÕES

Se as questões de natureza econômica e os impactos ambientais e sociais previsíveis não ficarem muito bem esclarecidos, de pouco adiantarão as dissimuladas estratégias de fato consumado para viabilizar o projeto-hidrovia.

Pretender executar o módulo 1 do projeto sem submetê-lo a maiores estudos ou discussões, é uma aventura político-institucional que começa por desrespeitar, no Brasil pelo menos, disposições constitucionais que exigem autorização legislativa e licença ambiental prévias. A realização, desde já, de um conjunto de pequenas obras bancadas por interesses privados ou pelos poderes públicos locais, não poderá obscurecer às dimensões de um projeto de engenharia

Acervo ISA

definitivo, cujo custo estimado já será bem superior ao insinuado, embora ainda deva se situar muito abaixo do custo real da sua eventual execução.

A situação de penúria econômica e de brutal endividamento externo do Brasil, favorece as avaliações mais rigorosas das prioridades. Além disso, há outros projetos alternativos em consideração, tais como ligações ferroviárias mais eficientes entre o Mato Grosso e os portos de Santos e de Paranaguá. Nesse sentido, há também interesses de outros estados brasileiros, de outras empreiteiras e de outros políticos que seriam contrariados na hipótese de execução do projeto-hidrovia.

Resta considerar, ainda, que o Brasil dos anos 90 já não é o Brasil dos anos 70, dos tempos de ditadura. Há hoje, um movimento de sociedade civil muito mais importante, capaz de se articular internacionalmente e de cobrar junto a organismos como o BID, o PNUD e a CEE o preço político correspondente ao grau de irresponsabilidade e de aventureirismo que vem marcando a gestação desse projeto.

5 - RECOMENDAÇÕES

Tendo em vista as considerações feitas, sugiro as providências que se seguem, para orientar a atuação das ONGs no Brasil quanto ao projeto-hidrovia:

Acervo ISA

1 - Produzir informação técnica qualificada sobre: (a) custo-benefício econômico do trecho brasileiro da hidrovia; (b) previsão de impacto sobre o regime hídrico do Pantanal dos afundamentos e desrocamentos previstos para o trecho rio acima de Porto Murtinho; (c) compromissos econômicos do Brasil na execução do projeto; (d) obras que já estão em execução.

2 - Promover convocação de ministros para depoimento e de ONGs para audiência pública sobre o projeto, na Comissão de Meio Ambiente da Câmara dos Deputados, articulando-a com o Deputado Tuga Angerami.

3 - Promover seminário e chamar os responsáveis pelo projeto para uma discussão pública, em Curitiba, Paraná, assegurando-se a participação do Governador Roberto Requião.

4 - Promover diretamente e através do Ministério Público Federal, ações judiciais contra quaisquer obras que venham a ser executadas sem o competente licenciamento ambiental do IBAMA, ou que descumpram outras normas de proteção ambiental.

5 - Mobilizar os segmentos sociais locais mais vulneráveis aos impactos do projeto, e garantir a sua participação na discussão do mesmo.

6 - Estabelecer, como referência estratégica, o objetivo de impedir a realização de quaisquer obras, especialmente as de desrocamento, retificação e drenagem do Rio Paraguai, no trecho acima de Porto Murtinho, que possam provocar danos significativos ao regime hídrico do Pantanal Matogrossense.

Brasília, 7 de dezembro de 1992.

NDI