

“A ALTERAÇÃO DA VELOCIDADE DA ÁGUA VAI MODIFICAR TODO O CICLO HIDROLÓGICO DO PANTANAL”  
 (Do biólogo João Paulo Capobianco, sobre os efeitos das alterações nos rios para navegação de grande porte)

# Até ecologistas dizem não a hidrovia

PROJETO NO PANTANAL UTILIZA RIOS NÃO APROPRIADOS À NAVEGAÇÃO E EXIGIRÁ ADAPTAÇÕES QUE PODEM GERAR UMA CATÁSTROFE ECOLÓGICA

Embora a defesa do transporte fluvial figure entre as atitudes ecológicamente corretas (sem poluição ou desmatamento), não há ambientalista capaz de defender a implantação da Hidrovia Paraguai-Paraná, que atravessa o Pantanal.

O motivo é simples: os rios do Pantanal, principalmente no trecho entre Cáceres e Corumbá, não são apropriados à navegação de grande porte. Incrementar a navegação ali significa modificar a natureza dos rios. E, para os cientistas, é aí que está o perigo.

Diferentemente dos rios da Amazônia, ideais para navegação porque são largos e profundos, os rios do Pantanal são rasos e sinuosos. Segundo especialistas, para eliminar as curvas e aprofundar o leito do Rio Paraguai — que abrigará a hidrovia — serão necessárias obras de realinhamento dos canais, construção de diques e dragagem.

“Essas obras vão provocar o aumento da velocidade do rio”, explica a bióloga Carolina Joana da Silva, da Universidade Federal do Mato Grosso. Para os cientistas, esse será o início da catástrofe no Pantanal.

Se a velocidade do Rio Paraguai for acelerada, a água seguirá rio abaixo mais rapidamente em vez de se espalhar pela planície e vai desembocar no Rio Paraná com maior intensidade. Isso pode provocar enchentes de proporções jamais vistas, tanto na região de Corumbá como no Uruguai.

Por serem rasos e cheios de curvas, os rios do Pantanal funcionam como uma espécie de tampão, que impede a água da Bacia do Paraguai de descer muito rapidamente — a própria enchente ajuda a segurar a água, funcionando como uma represa. A cheia que se inicia em Cáceres no mês de março, só começa a

alagar a região de Corumbá em junho.

“A alteração da velocidade da água vai modificar todo o ciclo hidrológico do Pantanal, ou seja, o regime das águas”, afirma o biólogo João Paulo Capobianco, do Instituto Sócio-Ambiental.

Com isso, em vez de lentamente se espalharem pela planície, mantendo alagadas as terras durante boa parte do ano, as águas serão empurradas rio abaixo — alagando uma área bem menor do Pantanal. Atualmente, da área total de 140 mil km<sup>2</sup> do Pantanal, 62 mil km<sup>2</sup> são inundáveis.

Esse é o problema que mais preocupa os ambientalistas porque o ecossistema do Pantanal funciona movido por “pulsos” de inundação. As enchentes garantem o despejo de nutrientes no solo (fósforo e nitrogênio) num ritmo muito maior do que acontece em terras secas.

É por causa disso que as áreas alagadas, como o Pantanal, têm a maior produtividade biológica do mundo, propiciando o desenvolvimento de grande variedade de espécies de fauna e flora.

O Pantanal abriga mais de 650 espécies diferentes de aves, 20% delas aquáticas, e pelo menos 250 espécies de peixes já identificadas.

De acordo com relatório divulgado na última semana pelo WWF (World Wildlife Fund), as obras de dragagem e realinhamento dos canais vão ainda intensificar a erosão e o assoreamento do rio.

O trabalho, que apresenta as conclusões de cientistas e ambientalistas representantes de mais de 300 organizações não-governamentais, aponta também outros riscos a longo prazo, como o de rebaixamento do lençol freático.

Patricia Ferraz

**Incrementar a navegação entre Cáceres e Corumbá significa modificar a natureza**



POR RIO

## IDÉIA É INTEGRAR

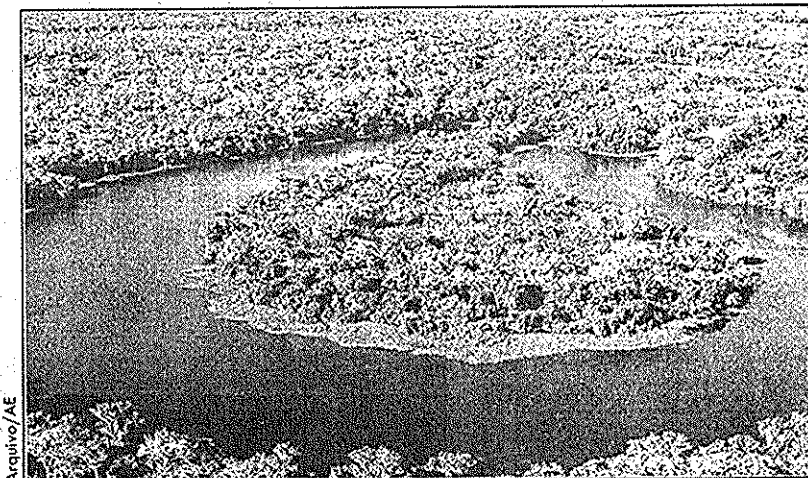
Hidrovia vai baratear transporte no Cone Sul

A Hidrovia Paraguai-Paraná fará a integração física entre os cinco países do Mercosul — Brasil, Argentina, Uruguai, Paraguai e Bolívia. Ela significa a possibilidade de agilizar e baratear o transporte de grãos, minérios e combustíveis entre os parceiros do Cone Sul.

Pelos 31 portos que deverão ser distribuídos entre os 3.303 km dos rios Paraguai e Paraná, entre Cáceres (MT) e Nova Palmira (Uruguai), a expectativa é de transportar cerca de 3,5 milhões de tone-

ladas de cargas por ano. Atualmente, passam por ali apenas cerca de 900 mil toneladas de grãos a cada ano.

Para Bolívia e Paraguai, a hidrovia tem uma vantagem adicional: servirá para ligar os dois países ao mar. O Uruguai quer desenvolver a região de Nova Palmira e construir ali um grande porto. A Argentina conta com o barateamento do transporte de grãos e o Brasil, com a agilização e redução de custos do transporte de soja e minérios. (P.F.)



Pantanal: rios rasos, sinuosos e não apropriados para navegação

AMBIENTALISTAS

## VÍDEO DE PROTESTO

Entidade entrega a TVs do mundo fita contra o projeto

A polêmica em torno da Hidrovia Paraguai-Paraná foi intensificada durante a última semana com a distribuição de um vídeo elaborado pela entidade ambientalista internacional WWF (Fundo Mundial para a Natureza) e entregue a cerca de 300 emissoras de TV do mundo.

Apesar da certeza de que a hidrovia será implantada de qualquer maneira, por força do acordo internacional firmado em 92 pelos governos dos cinco países do Mercosul e aprovado pelo Congresso, os ambientalistas querem evitar que as obras provoquem a degradação do Pantanal. Em vão, buscam uma maneira de conseguir o direito de participação na elaboração do projeto.

As preocupações com a hidrovia motivaram a formação da rede Rio Vivo, que integra 300 entidades ambientalistas de todos os países envolvidos e já provocaram uma série de encontros para discussão do problema. A hidrovia foi também o principal tema de discussão da

reunião da Sociedade Brasileira para o Progresso da Ciência (SBPC) em 1995.

O projeto da construção da hidrovia está na fase de estudos preliminares, segundo informações da responsável pela Divisão de Avaliação de Projetos do Instituto Brasileiro de Meio Ambiente e Recursos Naturais Renováveis (Ibama), Rosa Helena Zago. Os estudos preliminares estão sendo patrocinados pelo Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID) sob supervisão do Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento (PNUD). O Itamaraty não informa os custos do trabalho.

Os estudos de engenharia estão a cargo da empresa brasileira Hidroservice e os de impacto ambiental, nas mãos de um consórcio liderado pela Taylor Engineering, do Canadá.

De acordo com o Itamaraty, as conclusões dos trabalhos serão divulgadas em julho do próximo ano.

(P.F.)