

CB
11/3/98
54 15

Denilson Nates



Hidrovia no rio Paraná: representação brasileira cobra a distinção entre obras de melhoramentos e de manutenção

Brasil veta obras em hidrovia para evitar danos à natureza

Remoção de rochas com o uso de explosivos nos rios Paraguai e Paraná poderia ameaçar área monumental na região do Pantanal

Warner Bento Filho
Da equipe do Correio

O Brasil não aceitará nenhuma obra na hidrovia Paraguai-Paraná que modifique o regime das águas do Pantanal. A decisão foi confirmada pelos representantes brasileiros na última reunião do Comitê Intergovernamental da Hidrovia (CIH), que reúne Bolívia, Paraguai, Argentina e Uruguai, além do Brasil.

Estavam previstas remoções de rochas — em alguns casos usando explosivos —, retificações de curvas nos rios e outras obras que, de acordo com denúncias dos ecologistas e de técnicos do próprio governo brasileiro, poderiam causar um grande desastre ecológico no Pantanal.

A hidrovia Paraguai-Paraná começa em Cáceres (MT) e vai até a cidade de Nova Palmira, no Uruguai. São 3.303 km de extensão entre os dois rios, passando pelos cinco países. Só no Brasil, a hidrovia tem 1.120 km.

Com as obras propostas para a hidrovia, o volume e a velocidade de água nos rios Paraguai e Paraná — que estão ligados ao Pantanal — poderiam aumentar em até 35%. Com isso, A lâmina de água do Pantanal poderia baixar até 20 cen-

tímetros, secando uma área incalculável da região.

No ano passado, o governo decidiu que não aceitaria nenhuma obra em solo brasileiro que pudesse afetar o Pantanal. Agora, a posição foi oficialmente ratificada pela delegação brasileira no encontro do CIH em Assunção, no Paraguai, na semana passada. "Parece que os representantes do Brasil enfim concordaram

com o que estamos dizendo há quatro anos", comemorou o engenheiro mecânico Maurício Galinkin, ligado a uma das organizações não-governamentais que estudam o projeto.

O Correio visitou a região e publicou, há mais de um ano, uma série de reportagens alertando para os perigos das obras da hidrovia.

A delegação brasileira também propôs que os cinco países definam claramente as diferenças entre "obras de melhoramento" e "obras de manutenção". Isto por-

que muitas obras de dragagem de areia no leitos dos rios estão sendo consideradas como de manutenção embora retirem enormes quantidades de material.

No canal Tamengo, que fica entre o Brasil e a Bolívia e une o país vizinho ao rio Paraguai, estava prevista a extração de 4 milhões de toneladas de areia. A quantidade é suficiente para encher mais de 200 mil cami-

nhões. Na Bolívia, isso era considerado obra de manutenção.

O Tamengo tem 8 km de extensão — metade no Brasil, metade na Bolívia. No lado boliviano, as obras prosseguem normalmente. No Brasil, porém, elas foram embargadas pela Justiça. Os

técnicos do Instituto Brasileiro de Meio Ambiente e Recursos Naturais Renováveis (Ibama) permitiram a retirada de 150 mil metros cúbicos de areia na parte brasileira do canal, cerca de 7 mil caminhões — bem menos do que estava previsto, mas ainda uma quantidade considerável.

Os técnicos brasileiros acompanham com atenção as obras em andamento nos países vizinhos. Segundo eles, mesmo fora do Pantanal, as podem afetá-lo.

"PARECE QUE OS REPRESENTANTES DO BRASIL ENFIM CONCORDARAM COM O QUE ESTAMOS DIZENDO HÁ QUATRO ANOS"

Maurício Galinkin,
engenheiro mecânico