

Obra de hidrovía prejudica natureza, diz WWF

Segundo relatório, pelo menos 100 quilômetros de barrancos e matas já foram destruídos

LIANA JOHN

A Hidrovia Paraguai-Paraná oficialmente não está operando, mas só o aumento do tráfego de navios de carga por causa de suas obras – sobretudo dragagens – tem causado danos ao ambiente. Pelo menos 100 quilômetros de barrancos, leito de rio e matas ciliares já foram destruídos e existem inúmeros pontos de erosão nas margens. O relatório do Fundo Mundial para a Natureza (WWF), entregue ontem aos secretários de Meio Ambiente de Mato Grosso, Frederico Muller, e Mato Grosso do Sul, Egon Krakhecke, aponta a destruição de sítios arqueológicos em Cáceres (MT) e no Rio São Lourenço, vizinho ao Parque Nacional do Pantanal, divisa com Mato Grosso do Sul.

Na opinião dos ambientalistas, isso mostra a necessidade de um plano integrado de utilização dos rios e a urgência de estudos dos impactos ambientais da hidrovía. O documento Retrato da Navegação no Alto Rio Paraguai será encaminhado também aos Ministérios do Meio Ambiente, dos Transportes e das Relações Exteriores.

O relatório é o resultado de uma expedição realizada pela Fundação Centro Brasileiro de Referência e Apoio Cultural (Cebrac) e pelo Instituto Centro de Vida (ICV) a pedido do WWF. Oito pesquisadores, entre geólogos, hidrólogos, biólogos e engenheiros, percorreram, entre 3 e 14 de novembro de 1999, um trecho de 1.200 quilômetros, que liga Cáceres, em Mato Grosso, a Porto Murtinho, Mato Grosso do Sul.

A região é de grande fragilidade ambiental, por causa da sinuosidade e do estreitamento do rio, da existência de bancos de areia e da vulnerabilidade de suas margens. Na área do Bracinho, próximo à estação ecológica Taiamã, as margens estão afetadas em 90% das curvas, indicando que as embarcações e comboios as utilizam como auxílio de manobras. A estrutura arenosa não danifica a proa das embarcações, mas a parte da frente sobe no barranco arrancando a vegetação. “O que se observam não são danos esparsos, que poderiam ser acidentais. São, de fato, marcas de impacto em todas as curvas mais restritas, indicando que, neste trecho, a navegação está sendo feita sobre as margens”, diz o documento.

Desequilíbrio – Entre Cáceres e Barra Norte do Bracinho, fica o segmento considerado mais crítico para fins de navegação, por exigir dragagens para manutenção da navegabilidade na época da vazante, quando as águas baixam. Essas obras, em ecossistemas como o Pantanal, aceleram as águas dos rios, alterando o equilíbrio do ambiente. O exemplo mais conhecido de dano do tipo é o dos Everglades, na Flórida. Desde 1983, o governo americano já gastou US\$ 7,8 bilhões para desfazer canais e reconduzir os rios ao seu curso e vazão naturais.

No Rio Paraguai, constatou-se o trânsito de comboios maiores do que o permitido pelo acordo de navegação, assinado entre os países utilitários da via fluvial. O limite é de 16 barcas e foram encontrados comboios de até 20 barcas, que têm menos flexibilidade para manobras. Para coibir tais abusos, os pesquisadores fazem uma série de recomendações, sobretudo em relação à normatização das dimensões e operação das barcas de carga, medidas de controle da navegação, avaliação e recuperação das margens danificadas. (Colaborou João Naves de Oliveira, especial para o Estado)

INSTITUTO	
	Documentação
SOCIOAMBIENTAL	
Fonte	desp
Data	08/02/2001 Pg A 18
Class.	103