

Hidrovia: Contaminación e impacto ambiental.

Moiraghi de Pérez, Liliana Esther

Facultad de Derecho y Ciencias Sociales y Políticas - UNNE.
Av. Libertad 5300 - (3400) Corrientes - Argentina.
Teléfono/Fax: +54 (3783) 429686
E-mail: moiraghi@dch.unne.edu.ar

La hidrovia Paraguay- Paraná es un sistema de comunicación fluvial entre cinco países del Cono Sur, que desde 1969 se han organizado para mejorar la cuenca del Plata, de la cual la hidrovia mencionada es el componente fundamental. Su recorrido es de 3.442 km. y comprende a la Argentina, Brasil, Bolivia, Paraguay y Uruguay.

El programa de la hidrovia consiste en mejorar las condiciones de navegación en la vía fluvial para convertirla en un curso natural de transporte eficiente y competitivo, reduciendo tiempo de navegación y costos de flete. La idea central es que las barcazas puedan navegar todos los días del año durante las veinticuatro horas, con una profundidad de calado de diez pies como mínimo.

La hidrovia Paraguay - Paraná ha sido denominada el Mississippi de América latina debido a que sobre este sistema se proyecta el 70 % de la demanda de transporte fluvial de los EEUU, y consiste especialmente en granos transportados por remolcadores que empujan barcazas hasta los puertos fluvio- marítimos que se encuentran a lo largo del corredor profundo efectuándose allí la exportación en buques de ultramar. Esto demuestra la operatoria de la hidrovia que operando a pleno canalizará gran parte de la producción agrícola y minera de una de las regiones más ricas del continente.

En toda la cuenca del Plata existe una armonía natural, el río Paraná crece en verano y no coincide con las crecidas del río Uruguay, que crece en invierno y baja en verano; el río Iguazú que viene de la misma naciente del río Uruguay, también crece en invierno, tiene un efecto compensador con el Paraná y el Paraguay. El Pantanal ejerce un efecto retardador evitando que las grandes lluvias estivales se canalicen automáticamente y repercutan a los quince días, haciendo que se sientan más o menos cuatro meses después.

Es importante remarcar que la asociación de países sobre la base del Mercosur, y en torno de la hidrovia tendrá una importancia fundamental desde los puntos de vista geopolítico y geoeconómico, así lo entendieron los países que firmaron el 26 de junio de 1992 en las Leñas, el **Tratado de Transporte Fluvial por la Hidrovia Paraguay - Paraná**, ellos fueron: Argentina, Brasil, Bolivia, Paraguay y Uruguay, completado por seis Protocolos adicionales. Responde a la línea geopolítica de nuestro país trazando un eje norte- sur abarcativo de los intereses económicos, productivos e industriales del Cono Sur.



ASPECTOS JURIDICOS

El Acuerdo de Santa Cruz de la Sierra y sus Protocolos Adicionales: intenta perfeccionar las condiciones entre las redes viales, ferroviarias, fluviales, aéreas, eléctricas y de telecomunicaciones ; pretende mejorar la asistencia en la navegación, haciendo hincapié en los aspectos regionales y ambientales; regula el transporte fluvial longitudinal y excluye expresamente el tráfico transversal y la navegación de cabotaje.

Consta de un preámbulo que contiene diez apartados, en los que se exponen los motivos que llevaron a la firma del Tratado. El cuerpo normativo está compuesto por treinta y seis artículos y tiene un anexo con trece

definiciones; se celebraron seis Protocolos Complementarios Adicionales sobre asuntos aduaneros, navegación y seguridad, seguros, condiciones de igualdad para una mayor competitividad, solución de controversias y cese provisorio de bandera.

El Tratado incluye dos órganos: a) el Comité Intergubernamental, que funciona como instrumento político; b) Comisión del Acuerdo que es un órgano técnico.

Tratado de Brasilia de la Cuenca del Plata de 1969.- Bases jurídico- políticas de la Hidrovía Paraguay - Paraná.

Está destinado al desarrollo armónico y a la integración física de la cuenca del Plata y de sus áreas de influencia. Da importancia al tema de la asistencia en materia de navegación, en especial a la utilización regional y el uso racional del agua, preservando y defendiendo el equilibrio de la vida animal y vegetal.

Acuerdo de Montevideo de 1980, creador de la ALADI.-

Intenta articular el proceso de integración en un marco jurídico adecuado. La ALADI busca lograr la promoción y regular el comercio recíproco, desarrollando la complementación y la cooperación económica; tiene como objetivos el pluralismo, la convergencia y la flexibilidad con tratamientos diferenciales dentro de un clima de multiplicidad. Sus miembros son: Argentina, Bolivia, Brasil, Colombia, Chile, Ecuador, México, Paraguay, Perú, Uruguay y Venezuela. En este Tratado se involucran veinte millones de km² y trescientos ochenta y cinco millones de habitantes.

Tratado de Asunción.-

Firmado el 26 de marzo de 1991, establece las bases para la constitución de un mercado común entre: Argentina, Brasil, Uruguay y Paraguay (Mercosur) y define un nuevo espacio regional, político, económico y jurídico; apunta a la integración práctica de los países que integran el Mercosur eliminando los derechos aduaneros y las restricciones arancelarias a la circulación de mercaderías.

Fondo Financiero para el Desarrollo de la Cuenca del Plata (FONPLATA).-

Es un organismo sujeto de derecho internacional, responsable de administrar los fondos del Banco Interamericano de Desarrollo (BID) destinados a financiar los estudios de factibilidad previos sobre la hidrovía para obtener fundamentalmente un diagnóstico ecológico del impacto ambiental que producirán las obras de la hidrovía.

ASPECTOS AMBIENTALES

La Cuenca de la hidrovía conforma un gran ecosistema, que incluye **el Pantanal** brasileño, considerado área crítica de biodiversidad de importancia internacional y regulador hídrico de todo el sistema; situado al sur de la provincia de Mato Grosso y al oeste de Mato Grosso do Sul, ocupa un área de doscientos treinta mil km² cortada por el río Paraguay y sus afluentes, posee una avifauna de centenares de especies. Es necesario estudiar con mucha atención los posibles cambios que se operarán en el Pantanal a partir de la puesta en marcha del proyecto ya que funciona como una esponja que amortigua las crecientes producidas en la cuenca superior entre enero y junio; el Pantanal absorbe ese flujo de agua aumentando su tamaño hasta cinco veces para liberar luego un caudal uniforme y evitar así la superposición de las crecidas de los ríos Paraná y Paraguay. En la actualidad, la obra del hombre pueden producir impactos ambientales en toda la cuenca, entre las amenazas más fuertes se hallan: la deforestación, la erosión intensa de los suelos, la sobre explotación de la vida silvestre, contaminación química proveniente de la agricultura y de metales pesados, tales como el mercurio, asociado a la explotación del oro. La mortandad de peces atribuidas a pesticidas o caídas drásticas

del oxígeno disuelto en el agua debidas al florecimiento de algas que sigue a la eutroficación causada por el quemado de la vegetación. Una mayor carga de sedimentos y la colmatación de los tributarios del río Paraná puede incrementar las tasas de sedimentación y por ella la navegación será más difícil y costosa y originar una declinación en la pesca deportiva y comercial.

Por otra parte el dragado y rectificación del río Paraguay generará el aumento de la velocidad del flujo del agua acrecentando esto la erosión costera.

A su vez el aumento de la navegación y la mayor magnitud de los buques que podrán navegar, así como los convoyes de barcasas producirán **erosión costera** y consiguiente **pérdida de la vegetación de las orillas** y destrucción de la llamada "selva marginal" hábitat de aves y otros animales.

El río Paraguay, entre Cáceres y Corumbá es un tramo crítico dentro del proyecto hidrovía, a causa de la riqueza ecológica, complejidad y fragilidad del Pantanal, y por la regulación del flujo de agua a través de todo el sistema dado el rol de "**esponja**" que juega la zona. Se ha determinados algunos tramos para asegurar dimensiones mínimas de navegación con canalización, rectificación del curso del agua y construcciones para el control del agua.

Además habrá que prevenir la contaminación de las aguas por el aumento de la navegación y porque a partir de la urbanización creciente los ríos podrían convertirse en propagadores de enfermedades transmisibles provenientes de las regiones selváticas y de los desechos industriales cada vez más crecientes a lo largo de la cuenca. Por todos estos aspectos mencionados anteriormente el BID, financiador del proyecto hidrovía, condiciona sus aportes a un exhaustivo y prolongado estudio del impacto que la obra tendrá sobre el medio ambiente.

Situación actual como consecuencias de la falta de atención a la protección del medio ambiente en la hidrovía Paraguay- Paraná: *pérdida de heterogeneidad del paisaje; pérdida de humedales; deterioro de la calidad del agua; pérdida de la biodiversidad; vegetación flotante conocidas como camalotal*, dificulta la navegación, pero su pérdida puede causar una pérdida de productividad de todo el ecosistema; *problemas sanitarios por la expansión de las enfermedades transmitidas por vectores*.

En nuestras legislaciones internas : de Argentina: existe una única ley referida a la evaluación del impacto ambiental es la 23.879 si bien el objeto fueron las represas, puede considerarse un antecedente valioso en cuanto al poco respeto que se le tiene a las normas en nuestro sistema, no se cumplen ni se respetan las normas ni los plazos en ellas establecidos; judicialmente se ha reclamado la necesidad de la realización de factibilidad se argumentó que el principio de razonabilidad debe regir a los actos administrativos; **en Bolivia:** cuenta con una Ley Integral de Medio Ambiente, que regula la **Evaluación de Impactos Ambientales (EIA)**, que se entiende son el conjunto de procedimientos administrativos, estudios y sistemas técnicos que permiten estimar los efectos que la ejecución de una determinada obra, actividad, o proyecto puedan causar sobre el medio ambiente; los emprendimientos previos a la fase de inversión deben ser categorizados entre los que: 1) requieren EIA analítica integral; 2) los que requieren EIA analítica específica; 3) los que no requieren EIA, pero puede ser aconsejable una revisión conceptual; 4) los que no requieren EIA.; **Brasil:** en su constitución establece que para asegurar la efectividad del derecho al medio ambiente ecológicamente equilibrado, el poder público debe exigir por ley, un estudio previo de impacto ambiental, del que se dará publicidad; establece además de un pormenorizado estudio técnico que los costos de las mismas serán soportadas por el proponente del proyecto, y contempla además la participación ciudadana a través de audiencias públicas, no obstante opina el profesor Leme Machado a veces en público todos lo aceptan hay quienes teniendo poder de decisión o de influenciar en las decisiones tratan de solaparlo; **Paraguay:** las actividades que pueden producir alteración ambiental serán reguladas por ley, declara la Constitución, y establece como obligatoria la EIA exigiendo requisitos técnicos; **Uruguay:** una ley declara de interés general y nacional la prevención del impacto ambiental negativo o nocivo y la recomposición del medio ambiente dañado por la actividad humana, garantiza el derecho de información y la posibilidad de realizar una audiencia pública.

Que hacemos ante esta realidad que nos apremia?

CONCLUSION

Es lamentable que la Argentina no cuente con una ley de EIA, porque además de ver nuestras vidas en serio peligro por la contaminación de nuestros ambientes, vemos también degradada la garantía constitucional de que nuestros deberes y obligaciones estén contenidas en forma explícitas en normas. Por otra parte la ley de EIA tiene por finalidad, el equilibrio necesario entre derechos que de otra manera entrarían en colisión (v.gr. derecho a la información - secreto industrial, derecho al ambiente sano y equilibrado- derecho a ejercer toda industria lícita). Las legislaciones de los demás países no es contradictoria sino por el contrario se podrá unificar fácilmente.

Veo como muy importante que se de prioridad al derecho a la información y a la participación ciudadana tanto por el mecanismo de consulta pública como de audiencia pública , donde se dé a conocer el proyecto, y el estudio por parte del grupo consultor y luego del análisis se de la posibilidad de oír la opinión del público, que de esta manera la opinión del público va a ser tomada en cuenta antes de que se tomen las decisiones y no después, como para llenar un formalismo para convalidar una decisión ya tomada.

Así como las distintas obras para la concreción del proyecto Hidrovía se realizarán concretamente en las distintas jurisdicciones nacionales, es necesario que la EIA se realice en conjunto priorizando y efectivizando la idea de CUENCA, evitando de todas maneras entre los estados miembros los problemas que causan la desarmonización normativa, especialmente en este tema tan trascendente para el desarrollo de los pueblos ,no sólo por el crecimiento económico sino más aún por el desarrollo de los pueblos sanos y con un ambiente que nos sostenga y nos ayude a crecer, para que la dimensión ambiental sea un elemento constitutivo de la "razonabilidad "de los actos de gobierno y no una medida tangencial de "lucha" para reparar los catastróficos daños causados por los actos impensados.-

BIBLIOGRAFIA

Bloch, Roberto; "Transporte Fluvial; Ed. Ad -Hoc,dic. 1999.-pag. 65 y sig.

Martín, Mateo Ramón; Trat. De Derecho Ambiental, Ed. Trivium, Madrid, 1991, pag. 303.-304.

Leme Machado, Paulo Affonso; Estudio de Direito Ambiental, Malheiros Ed. , 1994. Pag. 62.-67

Buenos Aires Port. Diario de Noticias Portuarias, Marítimas, y del Comercio Exterior en Internet, una publicación del Anuario Portuario y Marítimo. E mail anuaport @sinectis.com.ar. 18/11/00.

www.prefectura naval.gov.ar

www.riosvivos.org.br

www.nuestromar.com

www.userway.com