

VI CONFERENCIA INTERNACIONAL
DE CIUDADES Y PUERTOS



Las Hidrovías; repercusiones socio ambientales

Ponente: Ing. Antonio Marinetto

Punta del Este (Uruguay); Noviembre de 1.997

1. LAS HIDROVIAS EN LA HISTORIA

Desde el inicio de las civilizaciones, los ríos fueron el mejor medio de comunicación entre las costas marítimas y el interior de los continentes.

Aún hoy día *el transporte fluvial tiene un peso determinante en la economía de muchos países*, por la reducción de costos y la capacidad de movilización de grandes cargas que representa sobre cualquier otro modo de transporte entre los territorios mediterráneos y los países de origen o destino de las mercaderías que usan o producen estos territorios.

Países, como es el caso de España, cuya configuración orográfica impide la existencia de grandes vías de transporte fluvial, compiten en desventaja con sus vecinos, por el enorme costo de las infraestructuras de transporte viario y ferroviario que necesitan para la internación y externación de sus productos y presentan morfologías portuarias costeras muy diferentes y con menores economías de escala que los países que concentran el comercio, en los puertos de cabecera de sus hidrovías comerciales.

El trinomio puertos – ciudades – ríos ha constituido, desde la más remota antigüedad, el vehículo más idóneo para la expansión del comercio y la civilización y, especialmente hoy, cuando según datos de Naciones Unidas, del orden de un 70% de la población mundial vive a menos de 150 Km. de las costas marítimas, las hidrovías toman una significación especial en materia económica, política, social y de ordenación del territorio.

Como podemos deducir de las ideas anteriormente expuestas, la existencia de las hidrovías y su explotación, no es una "moda" actual, ni una válvula de escape a problemas derivados de un mundo moderno y desarrollista, sino que se trata de una solución para la viabilidad de la creación y sustento de las sociedades, natural y casi consustancial a su expansión en el territorio en que se asientan.

Si hacemos un vuelo de pájaro por el mapamundi a la búsqueda de estos elementos, encontramos que:

- Las hidrovías europeas sustentan una gran parte de los tráficos requeridos por los países interiores del continente; por lo tanto son el motivo de la propia existencia de los grandes puertos del Norte y la razón fundamental del desequilibrio entre los volúmenes de tráficos norte-sur y sur-

norte en el continente, que tanto han influido e influyen en el desarrollo de las grandes ciudades - puerto europeas. Toda la cadena de ciudades costeras del Norte de Europa está ligada a las hidrovías, - Ródano, Elba, Rhin-Meno-Danubio, entre otras - mientras que en el Sur, el costo de internación de las mercaderías es mucho mayor y el desarrollo de grandes puertos marítimos sigue pautas totalmente diferentes de las del Norte.

- Tanto en Asia como en Africa, la existencia de los grandes ríos ha marcado y está marcando la diferencia en el desarrollo y la planificación de futuro de inmensas zonas continentales. Basta, por ejemplo, estudiar la influencia que tuvieron, tienen y tendrán el Nilo, el Yangtzé o el Amarillo con la existencia del Gran Canal que lo une a la rica zona de Shanghai, en la vida de algunos de los grandes países de estos continentes o los mega-proyectos actualmente en proceso en la China Continental, para comprender que cada día el concepto de las Hidrovías está más fuerte e indisolublemente ligado al desarrollo socio económico de los países y regiones que tienen la fortuna de estar asentados en sus zonas de influencia.
- También en Norteamérica las vías fluviales han marcado la pauta como vehículos del desarrollo de extensas zonas interiores. Nombres como Mississippi, Tennessee o San Lorenzo están indisolublemente ligados a la joven y dinámica historia del Subcontinente Norte.
- En Latinoamérica, si bien desde la prehistoria se usaron los ríos como casi único medio de transporte interior y desde el principio de la colonización se utilizaron como elementos de penetración al territorio, dando lugar a la existencia de ciudades estratégicas interiores, en los tiempos contemporáneos se había perdido, a nivel de la política de los países, el valor real de estas vías de comunicación.

Tal vez la fuerte corriente de construcción de infraestructuras físicas que dominó en la mitad de este siglo, impulsada por políticas económicas foráneas, esté presente en esta desviación conceptual, que hoy se está corrigiendo a marchas forzadas en casi todos los países.

Las Hidrovías del Magdalena, Amazonas, Madeira, Paraná - Tieté y, especialmente la Hidrovía Paraguay - Paraná, una de las más largas y políticamente más complejas del mundo, constituyen sin duda hitos en el proceso de desarrollo e integración de los países por los que discurren sus aguas.

En este año, la Unión Europea ha llevado a cabo en la Hidrovía Paraguay - Paraná, con un grupo de expertos europeos bajo la dirección de quien les habla, nucleados en la Consultora alemana ROGGE MARINE CONSULTING G.M.B.H., un proyecto de desarrollo portuario en dicha Hidrovía, como aportación de la Unión al desarrollo de esta vía acuática y de las regiones y poblaciones de su Cuenca. Este Proyecto, que es el mayor que la UE ha llevado a cabo en Latinoamérica en 1.996, estamos seguros de que va a tener una gran repercusión en el desarrollo portuario y urbano de una serie de puntos estratégicos para los países ribereños, a lo largo de la Hidrovía. Sus fases sucesivas tratarán de aportar a la Hidrovía Paraguay-Paraná conocimientos y metodologías de las hidrovías europeas, en materia de puertos fluviales y de capacitación para la administración y desarrollo de los puertos y de la misma Hidrovía, así como para la navegación fluvial.

2. LOS EFECTOS SOCIO AMBIENTALES

Los fuertes impactos sociales derivados de la existencia de las hidrovías comerciales es, pues, algo que no necesita mayores comentarios, a la luz de lo antes expuesto.

Actualmente, cuando *la preocupación por las cuestiones ambientales constituye un elemento definidor de la factibilidad de los proyectos civiles*, la repercusión de los tráficos de las hidrovías en el medio físico y social ribereño se ha puesto de manifiesto con la mayor crudeza, haciéndose planteos que, como todas las cosas, tienen sus componentes de razón y de sinrazón, de valor social y de recuperación y preservación de los elementos vitales de las zonas afectadas, pero también de otros intereses menos altruistas y conservacionistas.

Es importante distinguir entre unos y otros y entre las alternativas viables, para *armonizar el respeto al medio natural y a ciertas formas de vida y cultura de las poblaciones ribereñas, con el necesario uso de los cauces naturales como elementos, también vitales, para quienes dependen del transporte fluvial para cimentar sus economías y su bienestar social.*

Para centrar el debate sobre la idoneidad y factibilidad de las hidrovías, en sus aspectos socio ambientales, basta hacerse algunas preguntas sencillas del tipo de las siguientes:

- ¿Existe *la necesidad y la conveniencia de desarrollar de forma planificada y armónica áreas del "inland" territorial basadas en la existencia de una vía de transporte fluvial, versus la masificación de las zo-*

nas costeras, con la secuela de problemas sociales, ambientales, económicos e infraestructurales que se derivan de la citada masificación?

- ¿Es viable algún otro medio de transporte masivo y se muestra más adecuado como alternativa al fluvial?
- ¿Hay un impacto ambiental menor o similar en esta posible solución alternativa?
- Y aún siendo así; *¿Puede dejarse el desarrollo de una amplia zona territorial y la entrada/salida de los necesarios insumos y productos, supeditados a un solo modo de transporte o se requiere la existencia de más de una alternativa viable* para garantizar la economía y la seguridad de las comunidades y personas implicadas en el desarrollo que se pretende potenciar?
- En este caso, ¿existe una tercera alternativa que mejore las condiciones de costos, capacidad, mantenimiento, seguridad e impacto ambiental que ofrecen las alternativas antes consideradas?
- ¿Cuál es el *saldo que, para los intereses generales, arroja un estudio del costo/beneficio ambiental* en el escenario "sin proyecto" ves "con proyecto", comparado también con el mismo baremo desde el punto de vista del impacto social y económico?
- ¿Cuál es el aspecto cualitativo (enmarcando el problema cuantitativo en el entorno real existente) del *impacto añadido* que produce el desarrollo y explotación de una hidrovía?

Las respuestas a todas estas preguntas pueden ser muy reveladoras y, desde luego, facilitan la decisión social y política respecto a potenciar o incluso a mantener vivo, o no, un proyecto de esta naturaleza. Y también, sin duda, *la correcta y completa información pública de esas respuestas* puede alejar o, al menos, relativizar a sus justos y sanos términos un debate que frecuentemente es estéril porque parte, o mejor dicho se sustenta, en la falta de conocimiento que tiene la sociedad civil y, por qué no decirlo, también las administraciones públicas, de los elementos de valoración de los impactos y del costo/beneficio antes citados.

Sin duda que los inconvenientes existen y existirán, no sólo en una nueva explotación fluvial en materia de transporte, sino en el mantenimiento y potenciación de las existentes; pero la inclusión del problema en su contexto real actual y el serio y completo conocimiento, por parte de los go-

biernos de las reales circunstancias en las que se desenvuelve el proyecto, serán las mejores herramientas que ayuden a encontrar las necesarias soluciones y enmarcarlas en la forma adecuada.

Por ejemplo, cabe considerar que *las grandes ciudades del interior de los territorios han nacido, casi siempre, en la margen de un río*, no sólo porque la gente tiene que usarlo como elemento capital de su vida vegetativa, sino porque en esos puntos confluyen infraestructuras de transporte terrestre y se han concentrado actividades de industria, comercio y servicios de todo el territorio colindante.

En ésto quiero hacer un especial hincapié en este Foro, porque existe la tendencia, inconsciente en muchos, a considerar a las ciudades-puerto, como "*ciudades -puerto marítimo*", mientras que en el interior de los continentes existen verdaderas y prósperas *ciudades-puerto a la orilla de los ríos*, que si no hubiese sido por la existencia de éstos y su uso como hidrovías, nunca hubieran llegado a crearse. De ahí la idoneidad y oportunidad de incluir este tema en las discusiones de una Conferencia como la que hoy nos reúne y la necesidad de debatirlo en círculos como éste, entre especialistas, políticos y representantes de los movimientos ciudadanos y sociales que conocen y viven estas situaciones.

La humanidad debe tratar de *paliar el efecto centrífugo del asentamiento de las poblaciones en las zonas costeras*, porque el impacto social, económico y ambiental que la masificación en las costas produce es, indudablemente, mucho mayor que el que se derivaría de una correcta y planificada ocupación y de un armonioso y sostenido desarrollo del territorio total.

¿Quién puede negar el ingente impacto ambiental que hoy se produce sobre las zonas marítimo costeras por la existencia de ciudades, vertidos urbanos e industriales, enfriamiento de aguas servidas y usos indebidos del territorio costero, que son impulsados, en sus dos extremos, por la especulación urbanística y por los asentamientos ilegales de poblaciones con muy bajo poder adquisitivo, que carecen de los mínimos servicios urbanos?

Esa concentración del impacto es mucho más perjudicial que su distribución armónica a lo largo y ancho de un gran espacio territorial.

¿Qué diferencia cuantitativa y cualitativa, y tanto ambiental como social, existe entre este impacto y el que se registraría en el interior del territorio con un desarrollo armónico y bien planificado, más posible en este caso que en el anterior, en el que los elementos especulativos y la inmigración

interna constituyen fenómenos que coadyuvan a la masificación urbana y que son muy difícilmente controlables?

Por otra parte, no puede negarse a una comunidad la posibilidad de poner en producción agropecuaria e industrial amplias zonas de su territorio so pretexto de que van a darse impactos parciales o locales derivados del transporte fluvial al servicio de estas actividades.

Sin duda que las posibles alteraciones del medio deben ser estudiadas en profundidad y tenidas muy en cuenta para generar las medidas correctoras y paliativas correspondientes, pero también es necesario de una vez por todas, dejar claros dos conceptos:

- El primero, que *vivir siempre tiene un costo*. Un costo que las sociedades deben reconocer, con realismo y pagar, en todos los sentidos, tanto los positivos como los negativos.

Se tienen que impulsar proyectos que preserven el patrimonio ambiental y cultural de los países y que, al mismo tiempo, generen beneficios reales derivados de las inversiones sociales y económicas y, reconociendo los costos que comportan estos beneficios y haciéndose cargo de ellos, minimizar y compensar en lo posible sus efectos, mediante la imposición de reglas claras y terminantes de respeto por el medio y por los ciudadanos afectados y, sobre todo, hacerlas cumplir a todos, sin discriminaciones, vacilaciones, ni retrasos.

- El segundo es *que la aplicación de las reglas de preservación socio-ambiental sea igual para todos*. No debe haber dos varas de medir los impactos y sus paliativos y correcciones y se debe aplicar la misma "regla de pureza e impureza" a todos los países y comunidades, ya sean desarrollados o en vías de desarrollo.

3. EL IMPACTO SOCIO - AMBIENTAL DE LAS HIDROVIAS EN LATINOAMERICA

Dado que esta reunión se celebra en Latinoamérica y que, como hemos dicho, la conciencia de la utilidad y necesidad de las hidrovías está tomando nuevos impulsos en los planes de desarrollo de los diferentes países, es importante resaltar que *las recetas universales no existen tampoco en este contexto*. Las soluciones de correcciones de cauces y mejora de las condiciones de navegabilidad, de morfología de flotas, de medios técnicos y cartográficos de navegación, de administración y gestión de las hidrovías

como vías de transporte, etc. no tienen por qué obedecer a un modelo pre-establecido, generalmente derivado de la experiencia más cercana de quienes asesoran o del conocimiento parcial de quienes administran.

Es cierto que prácticamente todo está inventado, pero *no todo debe agruparse en paquetes preestablecidos, ni en opiniones apriorísticas* que se pretendan constatar y fundamentar con estudios a posteriori.

La observación completa y profunda de las diferentes soluciones existentes y el acabado y serio estudio de las circunstancias específicas de cada río y del entorno social y ambiental de su cuenca, deben ser los elementos primarios y básicos para la determinación de soluciones que se deben *consensuar en un ambiente de coparticipación social, sin perder de vista los fines y objetivos de interés general* que estos proyectos persiguen.

No tenemos dudas de que *las hidrovías son necesarias* y, mientras mayores son las extensiones del "inland" territorial, más necesarias.

No podemos, por ejemplo, concebir que las zonas interiores de las cuencas del Paraguay y el Paraná, como del Uruguay, Tieté, Madeira o Magdalena, pueden desarrollarse sin tener en los ríos sus elementos básicos de sustentación en materia de transporte, de puertos y de ciudades en las que se asentarán, con la necesaria economía de escala, los sectores industriales y de servicios.

Tampoco podemos pensar que los impactos sociales y ambientales de las grandes aglomeraciones urbanas e industriales cercanas a las costas marítimas, sean menores o menos perjudiciales que los que se deriven del desarrollo urbano y portuario en las riberas de los grandes ríos.

No compartimos que la existencia de trenes de barcazas sea una catástrofe ambiental incomparable en los grandes cursos fluviales, si se dan los elementos de capacitación y concienciación de las tripulaciones, buen uso y estricto control, que se deben establecer en todo caso. Al efecto se deberán tener en cuenta los efectos de vertidos de las poblaciones existentes frente a los potenciales vertidos de los trenes de barcazas, que deben ser prácticamente inexistentes.

¿No se tendrían que *integrar las matrices de impacto socio ambiental del escenario "con proyecto" en otras matrices derivadas de una auditoría socio ambiental en el escenario actual "sin proyecto"* cuando se estudia la explotación comercial de un cauce fluvial?

Si existiera una hidrovía que tuviera en funcionamiento mil trenes de barcas, que no existe, ello significaría la existencia de mil motores y unos diez mil hombres afectando al medio natural, en lugares dispersos y consecutivos, a lo largo de varios miles de Kilómetros de cauce (conste que no decimos "vertiendo" ni "contaminando", sino "afectando"). Y ¿qué es eso comparado con los vertidos, esos sí reales y concentrados, que hoy existen y han existido por décadas derivados de las ciudades costeras de los ríos? Sólo en la Hidrovía Paraguay-Paraná, esto significa efluentes de más de dos millones de habitantes y de un número indeterminado de industrias, que están vertiendo a los ríos, prácticamente sin control alguno, desde hace muchos años, sin que ello haya sido, lamentablemente, motivo de alarma social alguna.

Los ruidos de los motores de los empujadores, ¿serán mucho más numerosos o perjudiciales que los de las embarcaciones costeras y turísticas existentes y a generarse en los años subsiguientes?

¿No se deberían tener en cuenta, alternativamente, los impactos de ruidos, cortes del biotopo, contaminación por combustión de motores, asentamientos de población más frecuentes y destrucción del medio natural, entre otros, que comporta la construcción y explotación de una autopista?

La aplicación de los dos conceptos antes expresados y, sobre todo, el trabajo hecho con seriedad y transparencia, sin improvisaciones, a través de entes especializados, aplicando las soluciones que realmente aporten rentabilidad social y económica a los proyectos de desarrollo, sin otras aportaciones innecesarias, serán la respuesta más idónea que se debe dar a estas problemáticas, por administraciones serias y concienciadas con el dilema de que *"crecer sin destruir", es una de las más altas misiones de un gobierno, que pretenda una mejor vida para sus ciudadanos y una herencia de futuro, que preserve el medio y las culturas, para disfrute de las generaciones sucesivas.*

ACTA DE LA 11a. REUNION DE LA COMISION ESPECIAL DEL CIH (COE)

En la Ciudad de Cuiabá, República Federativa del Brasil, los días 30 de junio, 01 y 02 de julio de 1997, se reunieron los integrantes de la Comisión Especial (COE), en cumplimiento de lo encomendado por el CIH.

La lista de participantes se encuentra agregada a la presente como Anexo I.

La apertura de la reunión estuvo a cargo de la Delegación anfitriona en la persona del Ing. Marcelo MOTA TEXEIRA, quien entregó la Presidencia a la Delegación de Paraguay ejercida por el Ing. Ramón A. CABRERA, y la Relatoría estuvo a cargo de la Secretaría Ejecutiva.

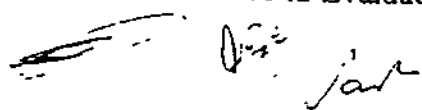
A continuación, se aprobó el Temario de la reunión según el siguiente detalle:

1. Análisis e informe sobre el tratamiento y Habilitación Nacional del Módulo B2.
2. Programa de Mejoramiento de corto plazo, en el marco de los estudios encomendados por el CIH.
3. Elaboración del Reglamento Interno de la Comisión de Coordinación Técnica (CCT).
4. Elaboración de un Cronograma de Trabajo para la Comisión de Coordinación Técnica.
5. Varios: Incorporación de la CCT al Estatuto del CIH.

A continuación, se procedió a dar tratamiento al Punto 1. del Temario, en el cual las Delegaciones informaron sobre lo actuado en sus respectivos países.

Por su parte, la Delegación Argentina informó que efectuó el envío de los estudios del Módulo B2, a la Secretaría de Recursos Naturales y Ambiente Humano, para su consideración, en cumplimiento de la Decisión 8 del Informe Final de la XXIIIa. Reunión del CIH.

Acto seguido, la Delegación de Bolivia comentó que luego de considerado el documento preparado por el Consorcio Taylor y Asociados sobre la Evaluación de



Impactos Ambientales y Programas de Mitigación, que se encuentra incluido en el Módulo B2 y teniendo en cuenta que antes de emitir su Informe Final el Consorcio consideró todas las observaciones realizadas por los diferentes organismos competentes de los países miembros; se considera que el mencionado informe cumple con las especificaciones del caso, de modo tal que debe tenerse en cuenta para todas las acciones y actividades que se planifiquen con miras al mejoramiento de la Hidrovía.

La base de sustentación para estos criterios radica fundamentalmente en la metodología utilizada por el Consorcio, que ha tomado en cuenta los textos de consulta para la Evaluación Ambiental del Banco Mundial, en lo que se refiere a políticas, procedimientos, problemas intersectoriales y lineamientos sectoriales.

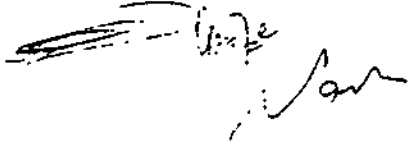
Así también, consideramos que los estudios de ingeniería y viabilidad técnica y económica del mejoramiento de las condiciones de navegación de la Hidrovía Paraguay-Paraná, en lo referente a la Evaluación de Impacto Ambiental preparado por la Asociación Hidroservice, coadyuvará al Análisis y Habilitación Nacional del Módulo B2.

A continuación, la Delegación de Brasil informó que los estudios contenidos en el Módulo B2 fueron encaminados a los organismos competentes para su debida consideración.

A su vez, la Delegación de Paraguay, teniendo en cuenta que deberá emitir necesariamente una habilitación y declaración de aprobación del proyecto y/u obra, en cuanto al Estudio de Impacto Ambiental presentado por la Consultora Taylor y Asociados, informó que la Dirección de Ordenamiento Ambiental (DOA) de la Subsecretaría de Estado de Recursos Naturales y Medio Ambiente (SSERNMA) dependiente del Ministerio de Agricultura y Ganadería (MAG), ha elaborado una propuesta para emitir la Declaración de Impacto Ambiental de tan trascendental proyecto para el país y toda la región.

Considerando que el Programa Hidrovía Paraguay-Paraná se inició antes de la creación de la DOA y que la Ley 294 de Evaluación de Impacto Ambiental fue promulgada en el año 1993, luego de haberse iniciado el programa, así como su respectivo Decreto Reglamentario, la DOA propone un "tratamiento especial" del mismo.

Por ello, la DOA, considera necesario el fortalecimiento técnico y científico para el análisis y evaluación de los EIA, para tal efecto solicitó la colaboración del Proyecto "Estrategia Nacional para la Protección y Conservación de los Recursos Naturales" (ENAPRENA), que le permitirá a la DOA obtener fondos para la conformación de un equipo multidisciplinario que se encargará de evaluar el estudio técnico y científico.



A su vez, se organizarán talleres y cámaras técnicas para plantear y discutir los aspectos técnicos resaltados identificados en los EIA. Las observaciones o comentarios emanadas de estos eventos serán elevadas como dictamen a la autoridad administrativa.

Se coordinará también con las Autoridades Departamentales las Audiencias Públicas a realizarse en un total de siete (7), es decir, una (1) por cada Departamento afectado por el proyecto.

Finalmente, se procederá a la puesta a disposición del público el Resumen Ejecutivo del EIA, a fin que presente sus opiniones u objeciones por escrito, incluyendo los fundamentos técnico-científicos y jurídicos que las sustenten, acerca del proyecto u obra previo a la emisión de la Declaración de Impacto Ambiental.

Por último, la Delegación de Uruguay informó que ha enviado los estudios del Módulo B2, en cumplimiento de la Decisión 8 del Informe Final de la XXIIIa. Reunión del CIH, a la Dirección de Medio Ambiente del Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente, para su consideración.

VI. Pasando al tratamiento del Punto 2. del Temario, cada una de las Delegaciones presentó su Programa de Mejoramientos a corto plazo, según lo expuesto a continuación:

La Delegación Argentina por su parte, informó que ha encaminado las acciones necesarias para completar el Pliego de Condiciones y Especificaciones Técnicas para la ejecución de las obras de la Hidrovía en su jurisdicción y en jurisdicción compartida.

El Pliego de las obras de mejoramiento divide éstas, en tres secciones: Asunción-Confluencia, Confluencia-Santa Fe y Confluencia-Puerto Iguazú, si bien este último no integra el Programa Hidrovía es una obra complementaria indispensable para el buen funcionamiento del sistema.

El tramo Santa Fe-Asunción incorpora al Pliego, como fuente, los Estudios del Módulo A, los que incluyen dragado y balizamiento.

El tramo Confluencia-Puerto Iguazú fue tratado con el mismo enfoque en las obras físicas y en impacto ambiental, en el cual se distinguen dos tramos: Confluencia-Yacyretá y Yacyretá-Puerto Iguazú.

En el marco bilateral, Argentina y Uruguay están llevando a cabo los acuerdos necesarios para el dragado en el Río Uruguay, subdividido en tres tramos:

- a. Punta Gorda-Concepción del Uruguay,
- b. Concepción del Uruguay-Paysandú Colón y
- c. Paysandú Colón-Salto.

La Consultora seleccionada para la elaboración de los Pliegos es la Facultad de Ingeniería y Ciencias Hídricas (FICH) de la Universidad Nacional del Litoral con sede en Santa Fe - República Argentina, la que consideró metodologías de trabajo similares a las utilizadas por los Consorcios del Programa Hidrovia Paraguay-Paraná.

Se destacan del Pliego, las prioridades para la adopción de decisiones, tendientes a lograr un Mínimo Impacto Ambiental, lo que se traduce en:

- Mínimo volumen de dragado.
- Aprovechamiento de condiciones naturales.
- Mejor ubicación de pasos.
- Selección de pasos variables que permitan oportunos cambios de rutas.
- Propender a la mejora de la ruta a largo plazo.

A su turno, el Delegado de Bolivia realizó un informe sobre las tareas realizadas en el Canal Tamengo a través de un Acuerdo Operativo de Cooperación suscripto con la República Argentina.

Resalta que, si bien las tareas se están realizando en el marco de los estudios encomendados por el CIH, no se están llevando a cabo en su totalidad ya que los mencionados estudios arrojan un volumen de dragado de aproximadamente 3 millones de m³ y los trabajos que se planificaron para esta etapa son específicamente de limpieza o sea que están en el orden de los 500 a 600 mil m³ para un ancho de 60 m y una longitud de 10.1 km.

Actualmente, la draga está trabajando desde la Confluencia de Arroyo Concepción hasta la Terminal de Gravelal debiendo continuar de Arroyo Concepción hasta el Río Paraguay (toma de agua), donde se estima extraer alrededor de 150 mil m³.

En este momento, se encuentran los trabajos detenidos en el tramo brasileño, debido a que se está tramitando ante los organismos de Brasil la autorización previa para el cumplimiento de los requisitos exigidos.

A continuación, la Delegación de Brasil presentó su Programa en función de la larga experiencia adquirida en el gerenciamiento de las demás hidrovías brasileñas:

- Establecimiento de una Disposición ministerial fijando el tipo de embarcación para cada tramo de la hidrovía: Cáceres-Corumbá y Corumbá-Rio Apa.
- Desarrollo de un modelo de simulación matemática para la previsión de niveles de agua a lo largo de la hidrovía (Cáceres-Río Apa), el que consta de:
 - = Verificación y ajuste de las series hidrológicas;
 - = Establecimiento de nuevas secciones transversales a lo largo de la vía;
 - = Medición del caudal y recolección de otros datos de interés;
 - = Definición del modelo de simulación de caudal y niveles;
 - = Calibración del modelo;
 - = Previsión de los niveles a ser alcanzados con anticipación, compatibles con los proyectos de dragado de mantenimiento de las profundidades en la hidrovía.
- Plan Director de la Hidrovía, con relevancia en:
 - = Previsión del flujo de transporte para los próximos 5 años;
 - = Programa de mejoramientos para la hidrovía en función del flujo de transporte;
 - = Estudio de impacto ambiental - EIA/RIMA para la hidrovía en función de los mejoramientos propuestos.

En el caso de Paraguay, el Delegado informó que se están encarando trabajos de mantenimiento en los canales de navegación en el Río Paraguay, desde Confluencia (Km 1240) hasta Asunción (Km 1630) y en el Río Alto Paraná, desde Confluencia (Km 1240) hasta la desembocadura del Río Iguaçu (Km 1927) con el objeto de dotar a estos canales de su capacidad de navegación, de acuerdo a sus registros históricos, incluyendo señalización y balizamiento.

Como estos trabajos se localizan en tramos compartidos con la República Argentina se están realizando gestiones y reuniones entre la Administración Nacional de Navegación y Puertos de la República del Paraguay y la Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables de la República Argentina con el objeto de suscribir un acuerdo

que permita realizar los trabajos en forma conjunta. El texto del Proyecto de Acuerdo ha sido consensuado e inicialado entre estos dos Organismos y elevado por cada parte a su Cancillería para la formalización respectiva.

Al norte de Asunción hasta la desembocadura del Río Apa, el punto crítico lo constituye el Paso Remanso Castillo que implica un derrocamiento del orden de los 300 m³, por esta razón se está negociando una cooperación con el Cuerpo de Ingenieros del Ejército de los Estados Unidos, a través del Laboratorio de Hidráulica de Vicksburg - Mississippi, con el objeto de realizar estudios de soluciones alternativas a lo planeado por los Consultores de la Hidrovía.

El Paraguay, ha venido postergando la realización del derrocamiento del Paso Remanso Castillo, a pesar de contar con la partida presupuestaria respectiva, en atención a la importancia que reviste esta obra desde el punto de vista ambiental y esta es la razón por la cual se tomó la decisión de estudiar alternativas de solución diferente al derrocamiento, disminuyendo la cantidad de roca a extraer.

Una vez resuelto el Paso Remanso Castillo hacia el norte, se llevarán a cabo tareas de mantenimiento y posteriormente tareas de mejoramiento en otros pasos, siempre dentro del marco de las obras previstas en el Módulo A.

Finalmente, con la cooperación de la Unión Europea, se está en la última etapa para la instalación de estaciones hidrológicas que permitan disponer de datos sobre niveles de agua en tiempo real, estas estaciones transmitirán vía satélite las informaciones y las mismas serán procesadas en una oficina central en Asunción. Los resultados básicos que son: estados de situación de los niveles y pronósticos para los días subsiguientes, serán difundidos para conocimiento del público usuario.

En cuanto a Uruguay, la Delegada informó que se tiene pendiente la señalización y balizamiento en el Puerto de Nueva Palmira, estando prevista la realización de obras físicas para el mejoramiento del puerto. Asimismo, expresó que mediante la cooperación de Argentina se proyecta dragar el Río Uruguay para facilitar los accesos al Puerto de Paysandú y de éste hacia el norte.

VII. En relación al Punto 3. del Temario "Elaboración del Reglamento Interno de la Comisión de Coordinación Técnica (CCT)", será tratado en la 12a. Reunión de la COE.

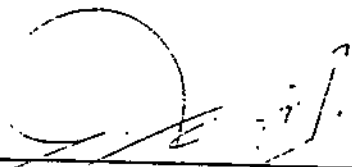
VIII. En cuanto al Punto 4. del Temario, las Delegaciones consensuaron su tratamiento en la próxima reunión -12a. COE-, la que coincidirá con la reunión previa al Encuentro de los Cancilleres.

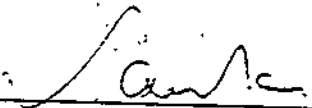
IX. Acto seguido y para el tratamiento del Punto Varios: Incorporación de la CCT al Estatuto del CIH, las Delegaciones analizaron la propuesta presentada por la

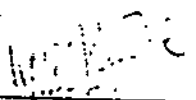
Delegación Argentina con relación al Capítulo que corresponde a la CCT del Proyecto de modificación del Estatuto del CIH, concluyendo en la redacción de un documento de trabajo que incluye definiciones, finalidades y funciones, las que se elevan a consideración de la XXIVa. Reunión del CIH. El mismo se agrega como Anexo II.

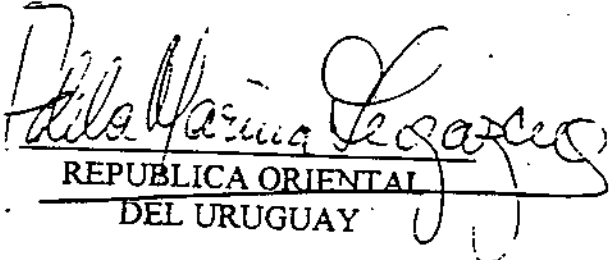
- X Las Delegaciones de Argentina, Bolivia, Paraguay y Uruguay agradecen a la Delegación anfitriona por la hospitalidad y la cálida acogida dispensada durante el desarrollo de la presente reunión.
- XI La COE clausuró sus deliberaciones el día 02 de julio del cte. año con la aprobación de la presente Acta.



REPUBLICA ARGENTINA

REPUBLICA DE BOLIVIA

REPUBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL

REPUBLICA DEL PARAGUAY

REPUBLICA ORIENTAL
DEL URUGUAY

ANEXO I

LISTA DE PARTICIPANTES

ARGENTINA

Ing. Hugo COLLANTE
Asesor de la Subsecretaría de Puertos
Vías Navegables

Ing. Guillermo SARAVI
Asesor de la Comisión de Coordinación
Interjurisdiccional de la Hidrovía
Paraguay-Paraná

Ing. Rolando BUSTOS
Asesor de la Comisión de Coordinación
Interjurisdiccional de la Hidrovía
Paraguay-Paraná

BOLIVIA

Ing. Freddy ALCAZAR GONZALEZ
Director de Transportes por Agua y Puertos
Secretaría Nacional de Transportes C. y Ac.

BRASIL

Sec. Lineu PUPO De PAULA
Ministerio das Relações Exteriores
Embaixada do Brasil em Buenos Aires

Dra. Cleuza de MORAES GOMES
Gerente de Programa - Ministério do Meio Ambiente
Secretaria do Meio Ambiente

Dra. Rosa Helena ZAGO LOES
Chefe do Departamento de Registro e
Licenciamento do IBAMA

102

103

Dr. Marcelo MOTA TEIXEIRA
Diretor do Departamento de Hidrovias Interiores
Ministerio dos Transportes

Dr. Paulo Roberto COELHO de GODOY
Chefe Divisão do DH/MT
Ministerio dos Transportes

Sr. Paulo Cesar C. GOMES DA SILVA
Superintendente CODESP/AHIPAR
Administração da Hidrovia do Paraguai

Sr. Samuel Ricardo VAN DER LAAN
Superintendente Subst. CODESP/AHIPAR
Administração da Hidrovia do Paraguai

PARAGUAY

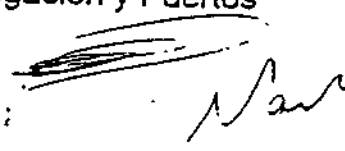
Ing. Ramón Amado CABRERA
Director de Desarrollo e Integración Física
Ministerio de Relaciones Exteriores

Ar. Fernando R. CABRAL
Director de Planificación de Transporte
Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones

Ing. Diego Enrique SILVA STRANSKY
Subsecretaría de Recursos Naturales y
Medio Ambiente

Ing. Celso AYALA MARTINEZ
Jefe del Sector Transporte
Secretaría Técnica de Planificación

Ing. Ricardo GIMENEZ TARRES
Gerencia de Hidrovía
Administración Nacional de Navegación y Puertos



URUGUAY

Dra.

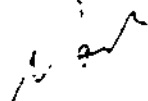
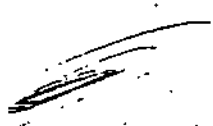
Adela Marina LEGAZQUE

Encargada de Despacho - Dirección General de
Transporte Fluvial y Marítimo - MTOP

SECRETARIA EJECUTIVA

Sra.

Beatriz Alicia PEREZ
Coordinadora



ANEXO II

COMISION DE COORDINACION TECNICA

ART. 1: DEFINICIONES.

- a. Comisión de Coordinación Técnica (CCT): es el órgano técnico consultivo, de coordinación, evaluación y acompañamiento de los trabajos que el CIH le encomienda, tales como, estudios técnicos de ingeniería, economía, medio ambiente, monitoreo y evaluación de desarrollo de planes, programas y proyectos ejecutivos aprobados por el CIH.
- a.1) Secciones técnicas nacionales: representantes técnicos de los organismos competentes designados por la Delegación de los Estados miembros, encargados de las acciones relativas a la implementación de los mejoramientos del Programa Hidrovía Paraguay-Paraná.
- a.2) Secciones ambientales nacionales: representantes técnicos de los organismos ambientales competentes designados por la Delegación de los Estados miembros, encargados de las acciones relativas al control y preservación del medio ambiente que resultaran de la ejecución de los mejoramientos propuestos para el Programa Hidrovía Paraguay-Paraná.

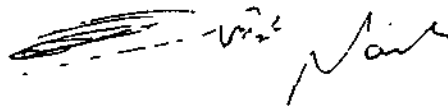
ART. 2: FINALIDADES.

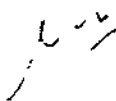
Asesorar al CIH en la ejecución y en la gestión del Programa Hidrovía Paraguay-Paraná.

ART. 3: COMPOSICION.

La CCT estará integrada por representantes de los organismos competentes que intervienen en el ámbito de la ejecución de las mejoras del Programa Hidrovía Paraguay-Paraná, así como en el ámbito del control y preservación del medio ambiente, designados por cada Estado miembro. Estos representantes forman las Secciones Técnicas y Ambientales Nacionales de cada uno de los Países.

Cada Delegación estará representada por un Delegado Técnico y un Delegado Ambiental y alternos respectivos, quienes podrán ser asesorados por los miembros de las Secciones Técnicas y Ambientales Nacionales que entiendan en las materias a tratar en cada una de las reuniones.





ART. ...: PRESIDENCIA.

La Presidencia de la CCT será ejercida por el Delegado designado por cada País, en forma rotativa y por orden alfabético de los Países miembros.

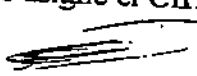
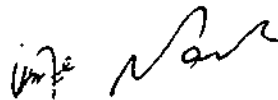
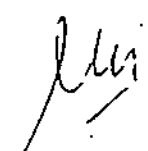
El Presidente permanecerá en sus funciones hasta la siguiente reunión.

En ausencia del Delegado Técnico o Ambiental, éste será reemplazado por el Alternativo respectivo.

ART. ...: FUNCIONES.

La Comisión de Coordinación Técnica tendrá las siguientes funciones:

- a) Proponer la gestión y las acciones o contratación de los trabajos de mejoramientos necesarios y a ejecutar para el Programa Hidrovía Paraguay-Paraná;
- b) Proponer y acompañar el Plan de Acción, los estudios y programas de monitoreo complementarios y/o específicos que se consideren necesarios;
- c) Sugerir pautas para la definición de planes de monitoreo y de sistematización de la información técnica de ingeniería y economía de interés para el Programa Hidrovía;
- d) Evaluar el estado de desarrollo del Plan de Acción y del Plan de Gestión Ambiental, proponer cronogramas para las acciones pendientes; encargarse del seguimiento y adecuación de los Planes y sugerir las modificaciones necesarias;
- e) Recopilar y procesar la información colectada y los estudios que se realicen sobre el Programa Hidrovía;
- f) Proponer y sugerir, como consecuencia de mandatos previos del CIH, la contratación de técnicos y/o especialistas para el desarrollo de los trabajos;
- g) Proponer y acompañar la implementación y sistematización de los Planes de Gestión Ambiental;
- h) Cumplir con cualquier otra función que le asigne el CIH.

☐ Relatório Especial: *A Grande Hidrovia*

(EIRNS, 28/mai) – A Grande Hidrovia, que vai do delta do Orinoco à foz do rio Prata, é o mais notável eixo de integração da América do Sul no sentido Norte-Sul e sua área de influência abrange todos os países do subcontinente, com exceção do Chile. A Grande Hidrovia, que em toda sua extensão possui apenas um “ponto seco” de três quilômetros localizado no divisor de águas entre as bacias do Prata e do Amazonas, foi vislumbrada pela primeira vez pelo grande cientista alemão Alexander von Humboldt ao afirmar, quando de sua viagem à América do Sul em 1800-1804, que “substituindo-se a cachoeira do Guaporé por um Canal de 6.000 toesas, ficaria aberta uma linha de navegação interior desde Buenos Aires até Angostura”. No que foi complementado pela visão de outro cientista alemão, von Martius, que em seu livro “Viagem pelo Brasil”, de 1818, já dizia que “Quando o povoamento ocupar as férteis regiões do Madeira, não faltarão, sem dúvida, meios para contornar as cachoeiras por adequados canais e, então, se abrirá neste território uma brilhante perspectiva para o comércio”

O Relatório identifica o World Wide Fund for Nature - o WWF - como o coordenador internacional para impedir a implementação da Grande Hidrovia por intermédio da criação de obstáculos nos dois pontos nevralgicos da hidrovia: na conexão das bacias Orinico-Amazonas, com a criação da Reserva Ianomâmi e na conexão Amazonas-Prata com criação do mito da intocabilidade do Pantanal. As respectivas campanhas e antecedentes são descritos com detalhes.

O Relatório compõe-se dos seguintes itens:

- Introdução
- O que é o WWF
- A geopolítica britânica
- A criação da Reserva Ianomâmi
- O mito da intocabilidade do Pantanal
- Corredores de desenvolvimento
- Os Grandes Projetos para a América do Sul

É ressaltada a importância das obras de infra-estrutura para o subcontinente para a retomada do desenvolvimento econômico de seus países e, neste particular, aborda-se o conceito de “corredores de desenvolvimento” como aplicado atualmente, na Ponte terrestre Eurasiática, complexo de empreendimentos de infra-estrutura liderados pela China e, constituído basicamente por uma malha ferroviária ligando todos os países da Ásia Central e cujo principal eixo percorre a milenar Rota da Seda.

O Relatório possui 20 páginas ilustrados com mapas e gráficos e constitui o Alerta Científico e Ambiental desta semana. Devido à sua extensão, estamos remetendo-o pelo correio.

O Alerta Científico e Ambiental é publicado semanalmente pela EIR News Service, Inc., 317 Pennsylvania Ave., S.E., 2nd floor, Washington, D.C. 20003, Phone (202) 544-7010, U.S.A.; Representante no Brasil: Século 21 Comércio e Editora Ltda., Rua México, 31, s. 202, CEP 20031-144, Rio de Janeiro, Tel./fax (021) 262-1712. As informações e análises publicadas no EIR Alerta Científico e Ambiental podem ser reproduzidas em todo ou em parte, desde que citando-se explicitamente a fonte.

EIR

Executive Intelligence Review

Alerta Científico e Ambiental

Relatório Especial

A Grande Hidrovia

Maio de 1997

A Grande Hidrovia

Quando o World Fund for Nature - WWF - lançou em outubro de 1994 sua bem urdida campanha internacional contra a implementação da Hidrovia Paraná-Paraguai, poucos puderam perceber que seu verdadeiro alvo era a chamada Grande Hidrovia, formada pela interconexão das bacias do Prata, Amazonas e Orinoco. Com 9.818 quilômetros de extensão, a Grande Hidrovia integra todos os países da América do Sul, com exceção do Chile, e seu significado estratégico para a interiorização do desenvolvimento econômico do subcontinente é comparável ao que a Hidrovia Reno-Danúbio, iniciada por Carlos Magno e só recentemente concluída, representou e representa para o continente europeu.

A Grande Hidrovia, que em toda sua extensão possui apenas um "ponto seco" de três quilômetros localizado no divisor de águas entre as bacias do Prata e do Amazonas, foi vislumbrada pela primeira vez pelo grande cientista alemão Alexander von Humboldt ao afirmar, quando de sua viagem à América do Sul em 1800-1804, que "substituindo-se a cachoeira do Guaporé por um Canal de 6.000 toesas, ficaria aberta uma linha de navegação interior desde Buenos Aires até Angostura". No que foi complementado pela visão de outro cientista alemão, von Martius, que em seu livro "Viagem pelo Brasil", de 1818, já dizia que "Quando o povoamento ocupar as férteis regiões do Madeira, não faltarão, sem dúvida, meios para contornar as cachoeiras por adequados canais e, então, se abrirá neste território uma brilhante perspectiva para o comércio". Em realidade, a primeira tentativa de unir as bacias do Prata ao Amazonas foi feita em 1773 por D. Luiz Cáceres que só não obteve êxito por erro nos estudos topográficos.

Do ponto de vista da engenharia, as obras de infra-estrutura necessárias para a implementação da Grande Hidrovia não oferecem maiores dificuldades e os desníveis a serem vencidos permitem o aproveitamento múltiplo como, por exemplo, a cachoeira do Guaporé citada por Humboldt: com 72 metros de desnível, pode gerar 2.200 megawatt de energia elétrica, fundamental para o desenvolvimento econômico da região.

Entretanto, para entender-se o alcance estratégico da campanha internacional contra a Hidrovia Paraná-Paraguai é necessário, primeiro, uma abordagem sobre o conceito britânico de "geopolítica" e, em seguida, conhecer-se melhor o que é o WWF.

O projeto da Grande Hidrovia

Dos 9.818 km da Grande Hidrovia, 1.650 km situam-se na bacia do Orinoco, 4.333 km na bacia amazônica e 3.370 km na bacia do Prata. A interconexão Cassiquiare (235 km) foi tomada pelo Canal Pato-Cabarú, não só para encurtar distância, com também para evitar curvas vivas e os escolhos do canal. A interconexão Amazonas-Prata (230 km) mede 140 km no Amazonas e 90 km no Prata e está situada entre os extremos navegáveis dos rios Guaporé e Jauru. Encontra-se nesta conexão o único trecho seco, de 3 km de extensão, da Grande Hidrovia, no divisor (altitude de 330 m), que deve ser rebaixado em apenas 10 metros, em face da topografia. Obra de porte comum, tal como as barragens e as eclusas que se fazem necessárias. Coube à visão de D. Luiz Cáceres, em 1773, a primeira tentativa de vencer o trecho seco, interligando as grandes bacias hidrográficas. Além destas interconexões, a Grande Hidrovia interrompe-se em Antures e Maipures, com desnível de 31 metros; nas corredeiras de Tupuraquara e São Gabriel (extensão de 49 km e desnível de 14,5m), no Madeira, e Guajará Mirim, vencendo uma diferença de nível de 72 metros. Todos estes desníveis oferecem a possibilidade de aproveitamento múltiplo. Embora navegáveis, necessitarão de retificação e melhoramentos os seguintes trechos: Cocuy-São Gabriel (250 km); Mamoré-Guaporé (1.380 km); e, no rio Jauru, mais 100 km entre Porto Esperidião e a confluência Jauru-Paraguai. Ao todo, são 1.730 km, ou 17,6 % do percurso total. Concentram-se nos 230 km, entre os trechos navegáveis dos rios Jauru e Guaporé, os grandes dispêndios.

Há que observar-se que as Hidrovias são caminhos que buscam naturalmente as "linhas de menor resistência", o que significa menores dispêndios energéticos com o transporte. Neste particular, calcula-se que, em média, a energia produzida por 1 kg de carvão permite transportar por quilômetro 6,5 t sobre rodovia, 20 t sobre ferrovia e 40 t sobre hidrovia. Segundo W. Geile, nos últimos trinta anos, na Alemanha, o custo médio de transporte no modo ferroviário foi de 2,14 pfg t/km e no modo hidroviário de 0,43 pfg t/km.

(Prof. Vasco Azevedo Neto)

A geopolítica britânica

Originalmente, o conceito britânico de geopolítica - termo cunhado por McKinley e outros no início deste século - referia-se à Eurásia e postulava que qualquer tentativa de ligação terrestre do continente representaria para a Inglaterra um *casus belli*. Para a Inglaterra, então a maior potência marítima do mundo, era vital manter o controle do fluxo de matérias-primas e produtos entre Londres e os demais países e, desta forma, garantir que suas colônias permanecessem nesta condição bem como poder influir decisivamente no desenvolvimento econômico dos países rivais.

A principal estratégia britânica para impedir a união terrestre entre a Europa, a Ásia e a Índia foi a habilidosa utilização da característica orográfica do continente que apresenta obstáculos naturais nos Bálcãs, Cáucaso e Himalaia. Assim, a partir de meados do século passado, Lord Palmeston e outros fomentaram distúrbios por questões étnicas e/ou religiosas entre os povos que habitavam os poucos pontos-chaves que permitiriam a construção de ferrovias ou estradas para integrar o continente. Esta é a raiz das guerras e conflitos nos Bálcãs, no Cáucaso e no Afeganistão, porta de acesso ao subcontinente indiano. O máximo tolerado pelos britânicos eram ferrovias da mina ao porto mais próximo, verdadeiros dutos de sucção de matérias-primas em estado bruto, mas jamais sua interligação no *hinterland* ou a implantação de indústrias para processar aquelas *in loco*.

A aplicação da geopolítica britânica na América do Sul foi enormemente facilitada pelo controle que os britânicos mantinham sobre a Casa de Bragança e assim neutralizaram o Brasil, país-chave para a integração do subcontinente. Apesar disto, surgiu a possibilidade do Paraguai transformar-se em potência industrial no interior do continente, tentativa que foi brutalmente esmagada pela Tríplice Aliança, concebida e coordenada pelos ingleses. O resultado da ação britânica e seus colaboradores locais na América do Sul é visível por todos os lados: seis bitolas diferentes de ferrovias que inviabilizam ou dificultam sua interligação; inexistência de ligações transcontinentais; geração elétrica com ciclagens diferentes e o acirramento de disputas regionais que têm virtualmente mantido os países sul-americanos de costas uns para os outros.

Analisando-se o trajeto da Grande Hidrovia, observa-se que existem dois pontos nevrálgicos para sua implantação: a ligação das bacias do Prata e Amazonas e deste ao Orinoco. Foi exatamente nestes dois pontos que foram criados os obstáculos para impedir sua consecução. No primeiro ponto, foi criado o mito da intocabilidade do Pantanal, transformado em "santuário ecológico" e, no segundo, a reserva Yanomâmi no Brasil e na Venezuela. Para implementá-los, o *Establishment* anglo-americano lançou mão de duas armas recentemente incorporadas ao seu flexível arsenal de guerra irregular moderna: o controle do aparato internacional ambientalista e de direitos humanos. A concepção e a coordenação das ações para a criação destes obstáculos ficaram a cargo do WWF.

O que é o WWF

Quem assiste à inédita propaganda que o WWF vem divulgando na televisão brasileira, acompanhada de um pedido de apoio financeiro via um número telefônico 0900, dificilmente pode imaginar que por trás da supostamente altruísta proposta de "proteção da natureza" oculta-se um dos mais sofisticados e insidiosos instrumentos do *Establishment* internacional para a indução de políticas e ações congruentes com seus interesses.

Fundado em 1961, por um seletivo grupo de representantes da nata das famílias oligárquicas européias, particularmente da Grã-Bretanha, toda a estratégia de atuação do WWF tem se baseado em assegurar o controle das matérias-primas nas mãos de determinadas empresas transnacionais e em monitorar o desenvolvimento sócio-econômico das nações, principalmente no setor subdesenvolvido. O WWF foi criado para ampliar as ações da União Internacional para a Conservação da Natureza (UICN) - que nominalmente faz parte da ONU - e cujo regulamento foi elaborado pela chancelaria britânica. A UICN se jacta de ser a maior organização ambientalista do mundo, reunindo 103 entidades governamentais e mais de 640 ONGs de 68 países.

A fundação do WWF ocorreu em um momento de particular relevância para os interesses estratégicos do *Establishment* britânico, devido aos movimentos de independência que se espalhavam pelo continente africano. O WWF foi instrumental para assegurar a predominância do controle das empresas da *Commonwealth* sobre os recursos naturais africanos, com o seu controle sobre grande parte da vasta rede de parques e reservas naturais que retalham a maioria dos países do continente. Ao mesmo tempo em que impedem a exploração pelo nacionais dos recursos naturais neles existentes, como minérios e outros, tais instalações obstaculizam ou inviabilizam empreendimentos de infra-estrutura de grande porte imprescindíveis ao desenvolvimento sócio-econômico regional.

As raízes da organização encontram-se em um grupo de planejadores políticos e econômicos reunido no Real Instituto de Assuntos Internacionais (RIIA), o principal órgão de planejamento estratégico do *Establishment* britânico, às vésperas da II Guerra Mundial. Os dois principais membros do grupo eram Julian Huxley e Max Nicholson, que seriam fundadores tanto da UICN quanto do WWF. Nicholson é autor de um relato histórico e oficioso sobre o movimento ambientalista cujo título fala por si próprio: "A Revolução Ambiental: Um guia para os novos senhores do mundo" (*The Environmental Revolution: A Guide for the New Masters of the World*, 1970). Por sua vez, Huxley era um obcecado pelas teses eugênicas, cujos conceitos se esmerou em implantar na carta constituinte da Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura (UNESCO), de que foi o primeiro diretor.

Para Huxley e Nicholson, a "conservação da vida silvestre" representava um elemento crucial para a implantação de um governo mundial. Para justificar suas multifacetadas propostas de controles supranacionais, Huxley dizia que "a propagação do homem deve estar em segundo lugar, depois da conservação de outras espécies". No período entre as duas guerras mundiais, integrou a Comissão de Pesquisas Populacionais do governo britânico. De 1937 a 1944, foi vice-presidente da Sociedade Eugênica e era seu presidente por ocasião da fundação do WWF. Huxley também teve uma importante

participação na elaboração da estratégia de "proteção" da África. Em 1960, ele fez uma viagem de três meses ao continente, ao término da qual afirmou que os países recém-libertos do jugo colonial não eram confiáveis para "conservar a vida selvagem".

Desde a sua fundação, o WWF tem sido encabeçado pelo príncipe Philip, consorte da rainha Elizabeth II da Grã-Bretanha. Para primeiro presidente internacional do WWF, Philip recrutou o príncipe Bernardo da Holanda, que renunciou ao posto em 1975 devido ao seu envolvimento nos escândalos da Lockheed. Para apoiar financeiramente as atividades do WWF, Bernardo criou, em 1971, o chamado "Clube 1001", que analistas de inteligência apontam como a maior reunião de plutocratas e oligarcas do planeta. O Clube, cujos membros fundadores foram pessoalmente selecionados por Bernardo e Philip e no qual só se pode ingressar por convite, reúne membros das casas reais européias, executivos das grandes corporações e bancos do *Establishment* e, em alguns casos, importantes personalidades do crime organizado. O prédio onde se situam atualmente as sedes do WWF e da UICN, em Gland, Suíça, foi doado pelo Clube 1001. Entre os mantenedores e dirigentes do WWF, que, em sua grande maioria, portam pomposos títulos nobiliárquicos, encontram-se representantes dos conglomerados empresariais e financeiros da Comunidade Britânica - eufemismo para denominar o antigo Império Britânico - que controlam entre 40 e 60% das matérias-primas minerais, energéticas e alimentícias sem as quais seria impossível uma vida moderna. (*ver gráficos e fluxograma a seguir*)

O WWF transformou-se na matriz principal para a criação, orientação e financiamento do chamado aparato ambientalista internacional, inclusive de seu membro mais conhecido, a Greenpeace. Em 1969, o WWF fundou seu ramo "indigenista", a Survival International que, como veremos adiante, desempenhou um papel fundamental para a criação da imensa reserva Ianomâmi, um dos obstáculos para a implantação da Grande Hidrovia.

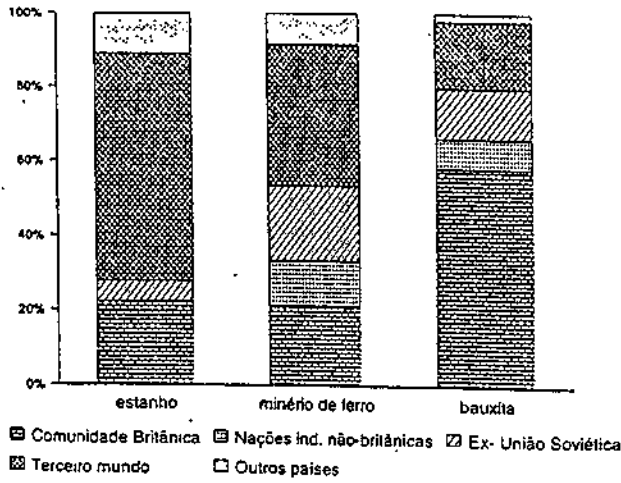
A participação da Anglo-American e da Rio Tinto Zinc na produção mineral do mundo ocidental (porcentagem do total)

Produto	%	Produto	%
Antimônio	20	Ouro	25
Bauxita	10	Paládio	39
Cromita	15	Prata	6
Cobalto	10	Platina	45
Cobre	12	Chumbo	7
Diamantes	48	Ródio	41
Lítio	5	Titânio	31
Magnésio	6	Tungstênio	18
Minério de ferro	10	Urânio	8
Molibdênio	11	Vanádio	36
Nióbio	8	Zinco	8
Níquel	8	Zircônio	23

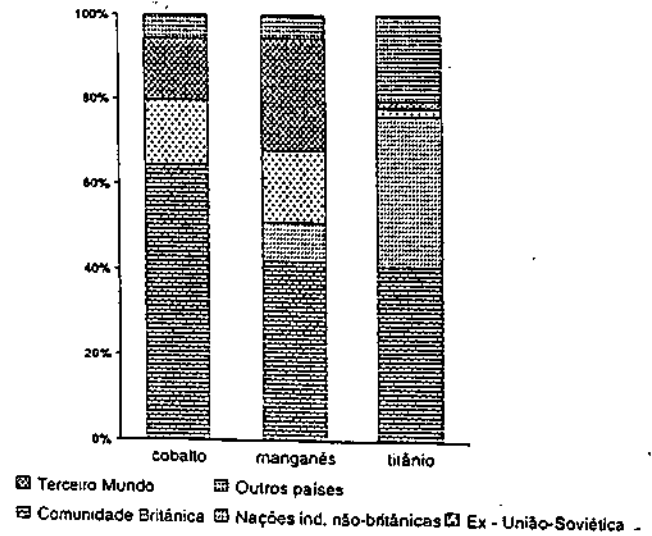
Fonte: *Mineral Commodity Summaries*, 1995. Biro de Minas do Departamento do Interior dos Estados Unidos. Não inclui países da ex-União Soviética. A Anglo-American e a Rio Tinto Zinc (RTZ) estão sediadas em países da Comunidade Britânica.

Controle da *Commonwealth* sobre o mercado de matérias-primas

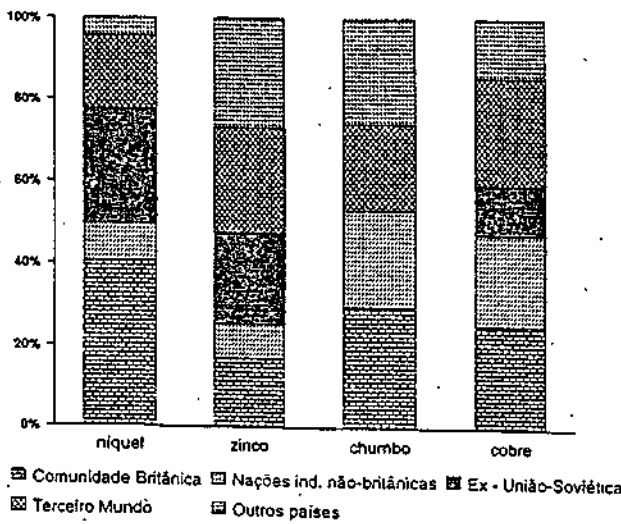
Controle do mercado mundial de estanho, minério de ferro e bauxita



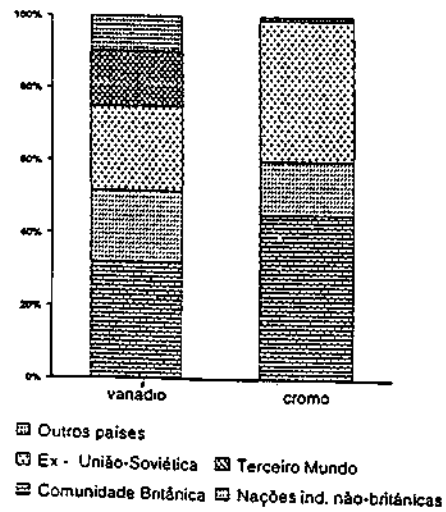
Controle do mercado de cobalto, manganês e titânio



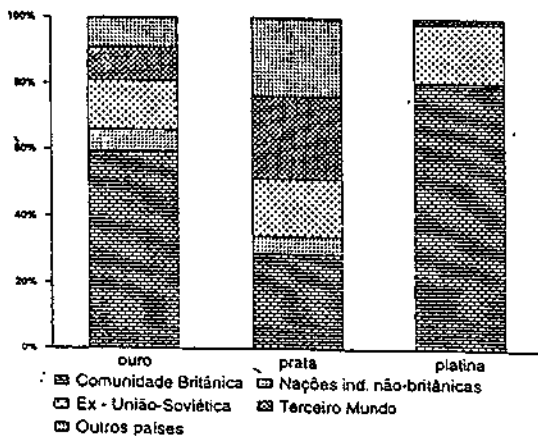
Controle do mercado mundial de níquel, zinco, chumbo e cobre



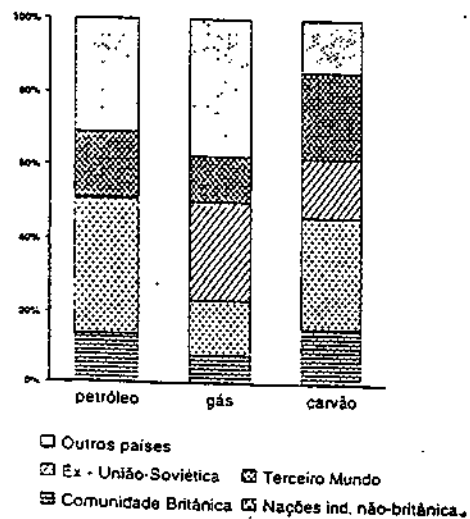
Controle do mercado de vanádio e cromo



Controle do mercado mundial de ouro, prata e platina



Controle da distribuição de petróleo, gás e carvão.



World Wide Fund for Nature, Grã-Bretanha

Presidente internacional: Príncipe Phillip, duque de Edimburg

Presidenta: princesa Alexandra (prima da rainha da Inglaterra)

Diretor: Sir Peter Fenwick Holmes

Empresas contribuintes:

Shell UK, ICI Chemical & Polymers, National Westminster Bank, Cadbury

Shell Transport & Trading Co. PLC
Sir Peter Fenwick Holmes
(presidente)

Shell U. K. Ltd.
Lord Tombs de Brailles

N. M. Rothschild & Sons, Ltd
Sir Evelyn de Rothschild
Edmond de Rothschild
Lord Tombs de Brailles
Lord Alexander de Weedon
Lord Armstrong de Ilminster

Banco da Inglaterra
Sir Martin Wakefield Jacomb

Barclays Bank PLC
Sir John Derek Birkin
Sir Denys Hartley Hendersen
Sir Martin Wakefield Jacomb

De Beers Consolidated Mines Ltd
Sir Evelyn de Rothschild
Edmond de Rothschild

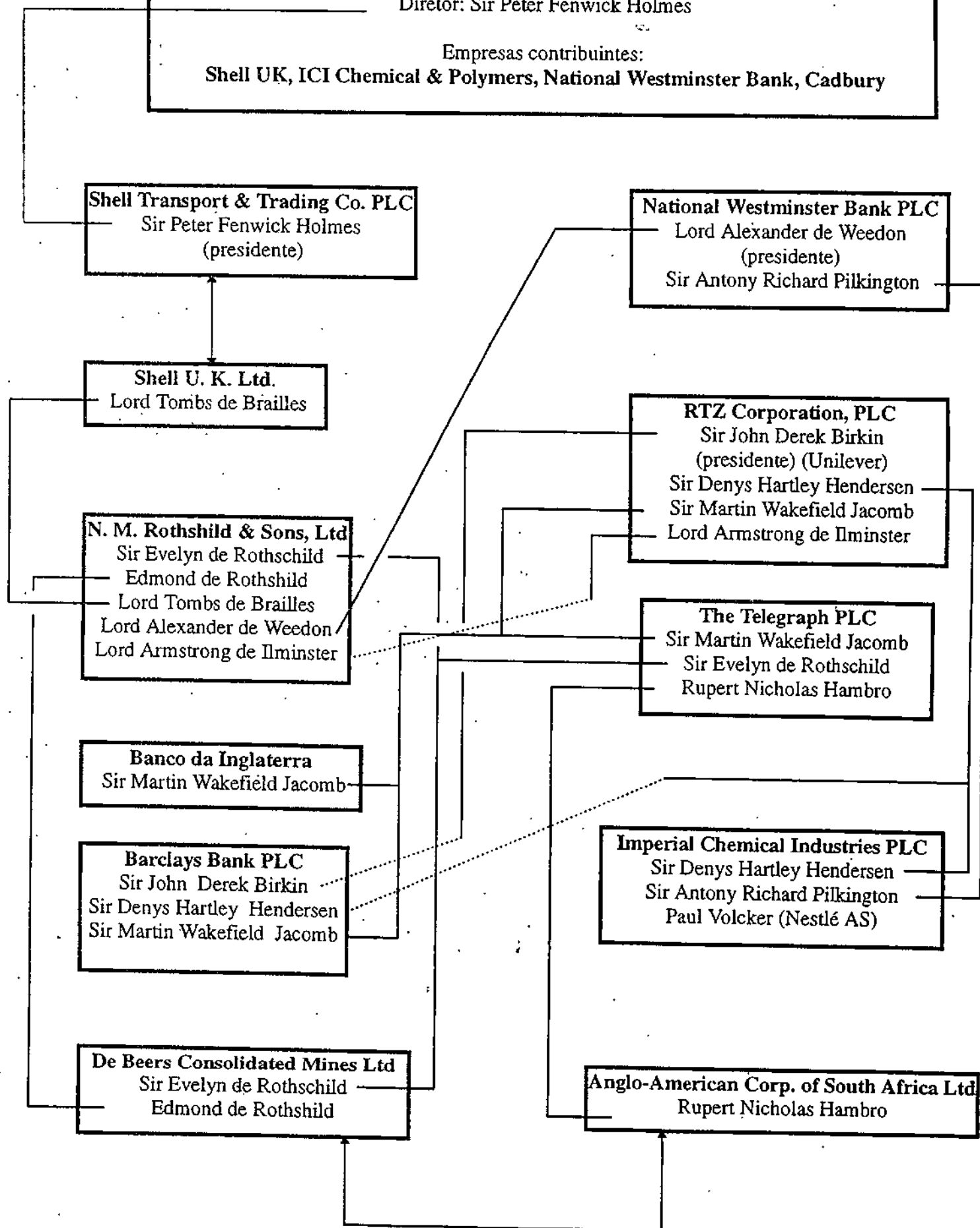
National Westminster Bank PLC
Lord Alexander de Weedon
(presidente)
Sir Antony Richard Pilkington

RTZ Corporation, PLC
Sir John Derek Birkin
(presidente) (Unilever)
Sir Denys Hartley Hendersen
Sir Martin Wakefield Jacomb
Lord Armstrong de Ilminster

The Telegraph PLC
Sir Martin Wakefield Jacomb
Sir Evelyn de Rothschild
Rupert Nicholas Hambro

Imperial Chemical Industries PLC
Sir Denys Hartley Hendersen
Sir Antony Richard Pilkington
Paul Volcker (Nestlé AS)

Anglo-American Corp. of South Africa Ltd
Rupert Nicholas Hambro



A criação da Reserva Ianomâmi

Quando ainda pouquíssimas pessoas no mundo haviam ouvido falar nos ianomâmis, que se auto-exterminavam em violentas pugnas intertribais e praticavam comumente o canibalismo e a eutanásia, Robin Hanbury-Tenison, presidente da Survival International, empreendeu em 1971 viagens exploratórias à América do Sul cujos roteiros coincidiram com os eixos naturais de integração do subcontinente: na direção Norte-Sul, percorreu todo o trajeto da Grande Hidrovia, do delta do Orinoco à Buenos Aires; na direção Leste-Oeste, apontando a conexão interoceânica fundamental para o desenvolvimento da região central do subcontinente. Em seu livro *Worlds Apart*, o próprio Hanbury-Tenison apresenta um mapa onde demonstra, precisamente, esta preocupação e revela que a importância estratégica de seus roteiros lhe fora indicada pessoalmente pelo príncipe Philip. (ver mapa a seguir)

Passada a fase exploratória inicial, quando foram "descobertos" os ianomâmis, a Survival International resolveu "nacionalizar" a campanha, após a expulsão do Brasil, em 1976, de sua equipe encabeçada por Kenneth Taylor e pelo antropólogo francês Bruce Albert. Para este propósito, em 1978, Bruce Albert participou da criação da Comissão para a Criação do Parque Yanomâmi, que começou a atuar como a conexão brasileira do lobby oligárquico britânico, convertendo-se em sua principal propagandista frente ao Governo, Congresso e grupos privados brasileiros. Iniciaram-se então diversas campanhas internacionais de pressão que incluíram ações legais contra o Brasil na ONU, na OEA e na Organização Internacional do Trabalho (OIT) e o país passou a aparecer como o "vilão ambiental planetário número um". Esta etapa terminou com êxito em 1985, com o projeto de lei elaborado pelo falecido senador Severo Gomes em favor do Parque Yanomâmi.

Em 1989, o líder Ianomâmi Davi Kopenawa recebeu o Prêmio Global 500 da ONU e foi convidado pela Survival International para fazer uma viagem pela Europa, durante a qual recebeu uma enorme cobertura da imprensa internacional. Em setembro do mesmo ano, ocorreu em Sheffield, Inglaterra, um simpósio intitulado "Amazônia: Meio Ambiente de Quem? Luta de Quem?", cujo propósito declarado era organizar uma federação internacional de ONGs para supervisionar as campanhas ambientalistas sobre a Amazônia. Uma das organizadoras do evento foi a Brazilian Network, atuando na Inglaterra e nos Estados Unidos e fundada "para aprofundar o intercâmbio de informações entre grupos comprometidos com o melhoramento dos direitos humanos e a proteção ambiental no Brasil" e que passou a coordenar tais campanhas contra o Brasil. Neste mesmo ano, a Brazilian Network promoveu a visita de diversos líderes indígenas brasileiros à Europa e aos EUA, para expor os impactos dos projetos hidrelétricos então previstos para a Amazônia brasileira. Diante de tal pressão e propaganda, não admira que em vidros de automóveis ingleses tenham aparecido em profusão plásticos com a inscrição "Salve a floresta: queime um brasileiro".

Um dos ataques mais contundentes e explícitos partiu do falecido presidente francês François Mitterrand quando, na Conferência de Haia realizada em abril de 1989, sugeriu que o Brasil "renunciasse a parcelas de soberania" sobre a região Amazônica. As pressões renovadas produziram efeito no governo de Fernando Collor de Mello, cuja capitulação a tais

influências externas ficou evidente com nomeação para a Secretaria do Meio Ambiente do fanático ambientalista José Lutzenberger, um íntimo do príncipe Charles, que introduziu oficialmente no país as pautas reivindicatórias de seus colegas das redes conservacionistas internacionais. Na ocasião, a *EIR* publicou um artigo devastador demonstrando que Lutzenberger recebia - e talvez ainda receba - importantes doações financeiras da Gaia Foundation, sediada na Inglaterra. Tais revelações foram fundamentais para sua posterior demissão da Secretaria do Meio Ambiente.

Em abril de 1991, o príncipe Charles empreendeu uma visita ao Brasil, quando promoveu um seminário de dois dias a bordo do iate real *Britannia*, ancorado sintomaticamente no rio Amazonas, do qual participaram David Triper, ministro de Meio Ambiente da Inglaterra, William Reilly, diretor da Agência de Proteção Ambiental dos EUA, Carlo Ripa di Meana, coordenador do Meio Ambiente da Comunidade Européia e Robert Horton, presidente da British Petroleum. Tanto Collor de Mello quanto Lutzenberger estiveram entre os presentes. Em junho deste ano, em uma manobra que contribuiu para aumentar as pressões sobre o Brasil, o então presidente venezuelano, Carlos Andrés Peres - que, como Collor de Mello, foi posteriormente afastado da presidência por envolvimento em esquemas de corrupção - assinou um decreto determinando a criação da Reserva da Biosfera Alto Orinoco-Cassiquiare, na qual incluiu uma reserva para os ianomâmis, tamponando a conexão natural das bacias Amazonas-Orinoco pelo lado venezuelano. Neste mesmo mês, Collor de Mello visitou Washington onde o presidente George Bush entregou-lhe uma carta assinada por oito senadores norte-americanos, dentre os quais o atual vice-presidente Al Gore Jr., pedindo que Bush pressionasse seu colega brasileiro para acelerar a delimitação da reserva ianomâmi no lado brasileiro. Em outubro, Henner Ehringhaus, diretor do WWF, reuniu-se com Collor de Mello com a mesma finalidade. Finalmente, em 15 de novembro, o presidente brasileiro assinou o decreto que delimita a imensa reserva ianomâmi contígua à do lado venezuelano.

Claro está que a criação da reserva ianomâmi não foi motivada apenas para impedir a viabilização da Grande Hidrovia, mas serviu aos múltiplos propósitos da geopolítica do *Establishment* anglo-americano de implantar um enclave na secularmente cobiçada Amazônia com grandes possibilidades de vir a ser, futuramente, regido por uma jurisdição supranacional. A partir daí, as tribos dos nômades ianomâmis passaram a ser designadas internacionalmente como Nação Yanomâmi.

O mito da intocabilidade do Pantanal

Um aspecto fundamental da campanha conservacionista é sua abordagem psicológica, para a qual o aparato ambientalista internacional utiliza seus melhores talentos. Para tanto, dispõe de diversos *think-tanks*, dos quais o mais importante é o Instituto Tavistock, de Londres, que empregam os melhores especialistas do mundo em manipulação de opinião de massa e que traçam as diretrizes das campanhas cujo objetivo final é produzir o que denominam de "mudança de paradigma cultural". No caso específico da proteção ambiental, a mensagem transmitida induz a pessoa a associar uma espécie ou um parque natural - no caso, o Pantanal - a um local sagrado, daí a utilização do termo "santuário". Trata-se, em realidade, da *deificação* da natureza, a quem denominam de Mãe Terra ou Gaia, deusa da mitologia grega. No caso específico dos ibero-americanos, tal mudança de paradigma cultural ocorre quando nossa visão antropocêntrica, fundamento de nossa tradicional cultura judaico-cristã, é substituída pela visão em que a Natureza é colocada acima do Homem na hierarquia de nossos valores culturais. Assim, qualquer ação de progresso humano em tais "santuários" evoca subliminarmente um ato de profanação, fazendo com que as pessoas "esqueçam" de questionar-se racionalmente que danos seriam causados por tais empreendimentos ou quais seriam os benefícios para milhares de seres humanos e seus descendentes, cujos interesses passam a ser inferiores aos de jacarés e outras espécies ditas ameaçadas pelo homem que, automaticamente, assume o papel de predador-mór da natureza. Assim foi criado o mito da intocabilidade do Pantanal.

Em 1992, já era claro que o Mercosul estava se tornando uma realidade e que a Hidrovia Paraná-Paraguai, passando pelos territórios de seus então quatro membros, transformar-se-ia em uma das principais vias de transporte da região, principalmente para o Paraguai, que tem na hidrovia sua tão almejada saída soberana para o mar. Em 1993, a ONG norte-americana Wetlands for the Americas publicou o que seria a base das argumentações contrárias à implantação da Paraná-Paraguai. O trabalho, intitulado "Hidrovia: Análise Ambiental Inicial da Via Fluvial Paraná-Paraguai", foi financiado pela Fundação W. Alton Jones, uma das várias fundações do *Establishment* norte-americano que utiliza-se de isenções fiscais para promover o credo ambientalista. Apesar de ser pouco conhecida entre nós, a Fundação W. Alton Jones apresenta números impressionantes: em 1996, contribuiu com US\$ 20.842.407 para seus vários programas conservacionistas e afins e declarou ativos de US\$ 323.128.976!

A importância do trabalho foi ressaltada pelo tradicional porta-voz do *Establishment* britânico, o *Financial Times*, de Londres, em matéria publicada em julho de 1993 onde resume os argumentos até hoje utilizados pelo aparato ambientalista internacional contra a hidrovia dos quais o principal é que, uma vez implementada, a hidrovia simplesmente acabaria com os 200.000 quilômetros quadrados do pantanal que seriam irremediavelmente drenados. Sem ocultar o desejo de manter o interior do subcontinente despovoado e sem desenvolvimento econômico, o relatório a Wetlands for the Americas afirma que "provavelmente, os maiores impactos ambientais causados pela Hidrovia seriam indiretos, resultantes do rápido processo de desenvolvimento que poderá se seguir ao início das operações na via fluvial. A Hidrovia poderá expandir o cultivo de novas áreas no centro do continente, substituindo a

vegetação nativa. Isto poderá ampliar a erosão do solo e sedimentação dos rios".

Outro argumento frequentemente apresentado pelos opositores da hidrovia Paraná-Paraguai é que sua implementação provocaria cheias e inundações como as ocorridas no complexo hidroviário Mississipi-Missouri, que atribuem às construções de barragens e diques aí existentes. A realidade, entretanto, é exatamente o oposto: foi a não conclusão de inúmeras obras previstas no projeto original, principalmente no Missouri, o que tem impedido o controle das cheias na região. As obras foram paralisadas nos últimos trinta anos por questões orçamentárias em conjunto com as pressões dos ambientalistas, que convenientemente "esquecem-se" de mencionar que o celeiro dos Estados Unidos - o famoso *green-belt* - jamais seria uma realidade sem o sistema de transporte barato proporcionado pela hidrovia Mississipi-Missouri.

A partir da publicação em português do trabalho da *Weilands for the Americas*, no início de 1994, aceleram-se as ações contra a hidrovia. No segundo semestre de 1994, o WWF coordenou e realizou vários eventos no Brasil contra a hidrovia, sendo o mais importante o Seminário Internacional "Hidrovia Paraná-Paraguai: Impactos e Alternativas", realizado em dezembro deste ano em São Paulo e cujo principal resultado foi a criação da Rios Vivos, coalizão de mais de 300 ONGs da Argentina, Brasil, Bolívia, Paraguai, Uruguai, EUA e Europa. A partir daí, a coordenação nominal das ações contra a Paraná-Paraguai ficou a cargo da International Rivers Network, ONG sediada na Califórnia, EUA, que deslocou para Cuiabá, MT, um de seus principais ativistas, Glenn Switkes. A International Rivers Network, por sua vez, é vinculada a uma rede que inclui o grupo radical Earth First!, notório por suas práticas ecoterroristas.

Contudo, em abril de 1997, caiu como uma bomba entre os ambientalistas o resultado do relatório final de viabilidade técnica e econômica para a implantação da Hidrovia Paraná-Paraguai. O relatório, preparado pelo consórcio Hidroservice-Louis Berger, que custou US\$ 6,2 milhões financiados pelo BID e pelo PNUD, era ansiosamente esperado pelos ambientalistas cujas conclusões, supunham, enterrariam de vez as o projeto da hidrovia. Foi justamente o contrário. Segundo informações do *O Estado de São Paulo*, que teve acesso ao resumo oficial do Informe Final do relatório, um dos impactos na "pior situação" será uma "perturbação temporária" nos jacarés, sucuris, tuiuiús e outras 900 espécies de peixes e aves do Pantanal em decorrência das obras da Hidrovia do Mercosul.

A maior surpresa do Informe Final foi a conclusão de que a dragagem, "no caso mais crítico, ou seja, no período de águas muito baixas, talvez diminua o nível do rio em cerca de 20 centímetros". Além disto, o estudo conclui que "não existirá impacto sobre o regime hidrológico em consequência das dragagens no trecho Santa Fé-Corumbá" e que "são descartadas as alterações na velocidade de escoamento das águas... Vários outros aspectos, como efeitos de sedimentos e da intensidade da navegação sobre os peixes foram analisados, sem apresentar impactos consideráveis". Sobre o trecho Corumbá-Cáceres, considerado um dos mais críticos da hidrovia, o Informe Final conclui que "a vida silvestre sofrerá efeitos temporários de perturbação com as obras de dragagem, por causa das operações de transporte [...]. Neste caso, é preciso lembrar que as hipóteses analisadas levaram em conta ações e situações de intervenção máxima das obras propostas (que não são as alternativas técnicas e

econômicas recomendadas), como também a pior situação de trabalho dos comboios, o que possivelmente não ocorrerá na prática". Acompanha o estudo um programa para mitigar, monitorar e controlar os impactos da hidrovia sobre os meios físico, biótico e antropógico.

Já em fevereiro deste ano, os presidentes Carlos Menem, da Argentina, Juan Carlos Wasmosy, do Paraguai e Julio Maria Sanguinetti, do Uruguai, anunciaram, em clima de grande otimismo, investimentos superiores a um bilhão de dólares nas obras da hidrovia. O encontro dos presidentes foi motivado pelo início das obras de aprofundamento do leito da hidrovia no trecho argentino que ligará as cidades de Santa Fé e Buenos Aires. Menem anunciou também a licitação da dragagem e balizamento de mais de 1.700 km do rio Paraná, desde Santa Fé até Assunção, Paraguai. Na mesma ocasião, o *Estado de São Paulo* informou que empresários do sistema de barcaças iriam realizar investimentos de US\$ 500 milhões para a ampliação e modernização dos portos da região para acompanhar o fluxo de transporte da hidrovia que aumentou de 1,2 milhões de ton/ano em 1989 para os atuais 5 a 7 milhões de ton/ano.

Mediante tal clima de otimismo, a reação não tardou muito: em uma impressionante matéria de fundo, a revista *Veja* de 23/abr/97 dedicou nada menos que quinze páginas contínuas para convencer seus leitores de que a Hidrovia Paraná-Paraguai significa o fim do Pantanal, que denomina de "santuário". Mais de dois terços da matéria são ocupados por uma profusão de fotos, mapas e quadros, *full-color*, ao estilo da *National Geographic Magazine*, com o óbvio propósito de predispor o leitor contra o empreendimento. O texto em si da matéria, de grande superficialidade, repete *ad nauseam* os principais argumentos apresentados no trabalho da Wetland for the Americas. A inclusão do ator Harrison Ford, famoso intérprete da série "Indiana Jones", entre as personalidades internacionais que criticam o empreendimento, é um dos indicativos da profundidade e cunho sensacionalista da matéria que, sintomaticamente, deixa de apresentar o parecer de qualquer dos igualmente conceituados técnicos, engenheiros e cientistas que refutam as teses ecoalarmistas. Ressalte-se a correta menção ao WWF como uma das principais entidades ambientalistas contrárias ao projeto.

O objetivo de impedir a consecução da Grande Hidrovia fica demonstrado pela tentativa de isolar o Brasil alegando que o país teria muito a perder ecologicamente (os maiores impactos ambientais ocorreriam em território brasileiro) e pouco a ganhar economicamente (os maiores beneficiados seriam os outros países do Mercosul). Esta ofensiva diplomática utiliza-se da tradicional manobra britânica de *divide et conquere* (dividir para conquistar) que visa convencer o governo brasileiro a não implementar sua parte na hidrovia, principalmente no trecho Corumbá-Cáceres, vital para a interligação das bacias Prata-Amazonas. Para viabilizar politicamente esta tática, o aparato ambientalista internacional acena com seu beneplácito velado ao trecho Corumbá-Nova Palmira, como deixou transparecer à *Veja* citada o brasileiro André Leite, que, curiosamente, dirige o WWF no Canadá.

Apesar desta bem orquestrada ofensiva, o governo brasileiro tem se mantido fiel aos acordos firmados com os demais países que participam da hidrovia. Em um lúcido e elucidativo artigo publicado na *Gazeta Mercantil* de 28/abr/97 - uma clara resposta à matéria da *Veja* publicada uma semana

antes - o embaixador Sebastião do Rego Barros, atual secretário-geral do Itamaraty, fixou com nitidez a posição do governo brasileiro. Após afirmar que a hidrovia Paraná-Paraguai "começa em Cáceres, no Estado de Mato Grosso, e termina no porto de Nova Palmira, no Uruguai", demonstra a importância estratégica das hidrovias para a integração do subcontinente: "Nosso objetivo é abrangente: não se trata apenas de procurar melhores condições para o escoamento de soja e derivados para terceiros mercados, objetivo já em si importante. Trata-se, sobretudo, de oferecer à região Centro-Oeste uma alternativa de transporte economicamente eficiente e ambientalmente sustentável, e de buscar utilizar melhor o potencial da hidrovia na integração regional - especialmente entre o Centro-Oeste brasileiro, o Oriente boliviano e o Norte e Nordeste argentinos. Portanto, há que considerar o transporte fluvial no contexto da articulação do continente, o que se tornará ainda mais interessante com a interligação das hidrovias Paraguai-Paraná e Tietê-Paraná".

De nossos arquivos:

O aparato ambientalista internacional

No início dos anos 90, o investigador particular norte-americano Barry Clausen foi contratado por uma associação de madeireiros norte-americanos para infiltrar-se no Earth First!, onde permaneceu por mais de um ano e cujas experiências estão relatadas em seu livro *Walking on the edge - How I infiltrated Earth First!*. Nele, Clausen descreve a estrutura, o *modus operandi* e as motivações do Earth First!, bem como seus vínculos com o restante do aparato internacional ambientalista.

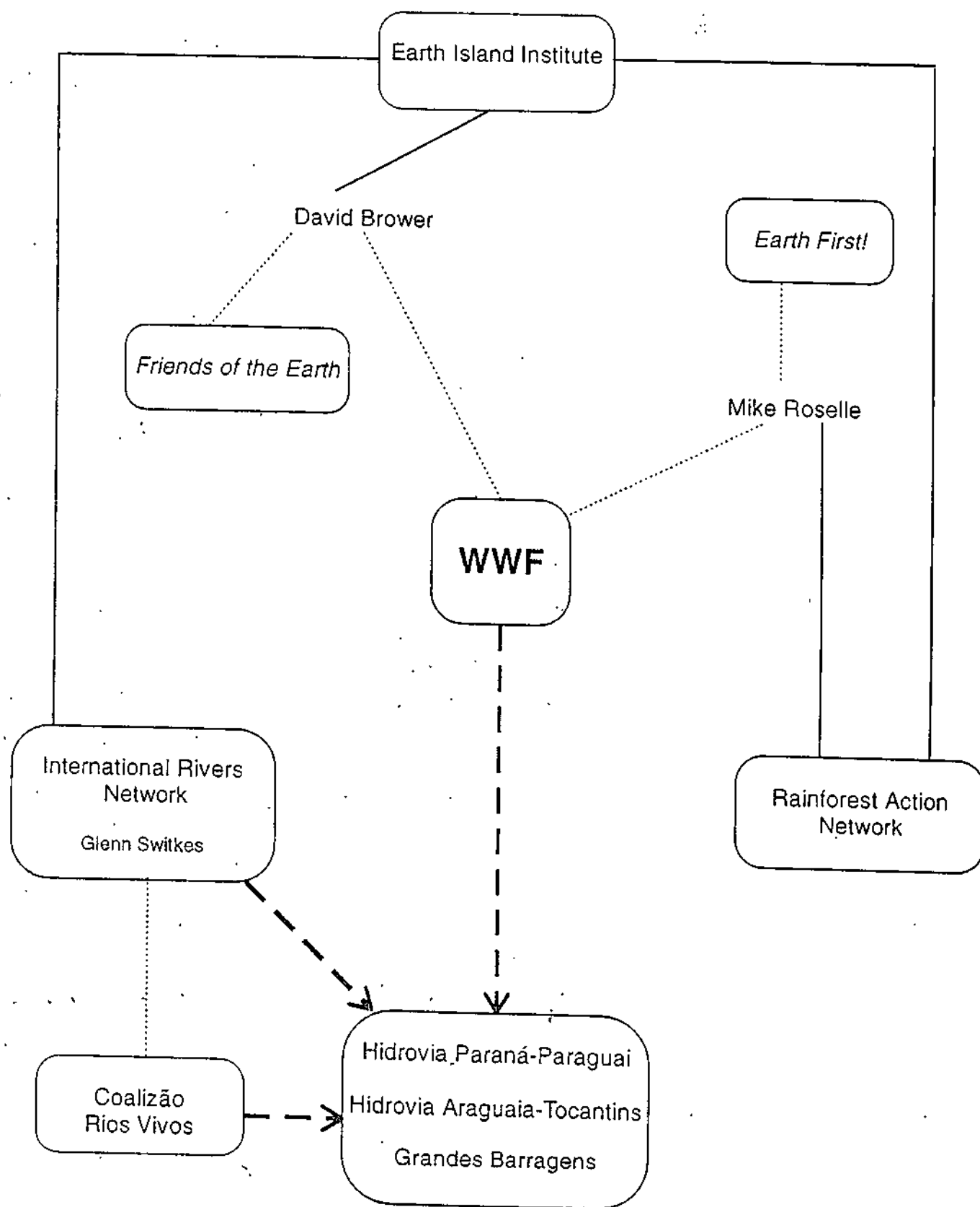
Em agosto passado, Clausen lançou uma nova edição do seu *Report on Terrorism*, no qual amplia o número de atos ecoterroristas documentados nos EUA, dos 130 verificados na edição anterior, para mais de 200. O documento, de 65 páginas, afirma que organizações ambientais radicais e de direitos dos animais, como a Earth First! e a Animal Liberation Front, cometeram mais de 500 atos documentados de sabotagem desde 1986 e inclui um sumário onde descreve os principais destes atos cometidos recentemente nos EUA contra fazendeiros, mineiros, madeireiros, caçadores e pescadores. No apêndice, Clausen reproduz diagramas e instruções publicados no boletim Earth First! Journal e no livro *Ecodefence*, mostrando meios de sabotar e explodir vários tipos de equipamentos, inclusive aviões. O relatório também reproduz um exemplar da publicação *Eco-Fucker Hit List!*, empregada pelo terrorista Theodore Kaczynski, até então conhecido pela alcunha Unabomber, para escolher as duas últimas vítimas de seus ataques. Kaczynski assassinou três pessoas e feriu várias outras em atentados a bomba, cometidos em nome de uma ideologia ambientalista radical e, a despeito de a maioria da mídia tê-lo apresentado como um criminoso solitário, era um integrante da vastíssima rede internacional de organizações que mantêm uma estreita coordenação entre si e que utilizam-se da proteção ambiental como pretexto para desfechar uma série de operações cujo objetivo final é obstaculizar o processo de desenvolvimento econômico

das nações, principalmente as do Terceiro Mundo.

Além da Earth First!, outra organização envolvida no caso do Unabomber é a ONG Native Forest Network, criada em 1992 em uma conferência na Tasmânia, patrocinada pela Rainforest Action Network e a Australian Conservation Foundation, esta última fundada pelo príncipe Philip. Há testemunhos de que Kaczynski participou da conferência promovida pela Native Forest Network em novembro de 1994, em Montana, EUA, assistida também por representantes do WWF e da Greenpeace. Na reunião, foi divulgada uma lista de "destruidores da natureza", entre os quais encontravam-se duas das vítimas posteriores do Unabomber. A mesma rede internacional que possibilitou os crimes do Unabomber vem dando respaldo a grupos separatistas como o Exército Zapatista de Libertação Nacional (EZLN). A principal oradora da conferência de Montana foi Cecilia Rodríguez, representante oficial do EZLN nos EUA. Por sua vez, Phil Knight, líder da Native Forest Network e dirigente do Earth First! e da Frente de Libertação Animal, é um dos mais ardentes partidários dos zapatistas nos EUA. A Greenpeace também tem dado um importante apoio aos insurretos mexicanos.

Algumas destas ONGs ambientalistas negavam qualquer vínculo com os radicais da Earth First! até serem confrontadas com evidências em contrário. Este foi o caso da mais famosa delas e tida por muitos como confiável, a Greenpeace, que teve algumas de suas reuniões e ações conjuntas com a Earth First! flagradas e documentadas em filme pelo cineasta islandês Magnus Gudmundsson. Uma destas reuniões conjuntas para coordenação de ações (Action Coordination Meeting) foi organizada pelo Greenpeace em 19 de março de 1991, para realizar-se uma semana depois em Hamburgo, Alemanha, quando foram convocados seus executivos de 20 países — Brasil inclusive, com dois participantes — e um convidado muito especial: Mike Roselle.

Obras de infra-estrutura hidráulicas
Esquema de ataque ambientalista



Corredores de desenvolvimento

É fato incontestável que o transporte, a infra-estrutura urbana, energia, grandes obras hidráulicas e comunicações têm sido fatores decisivos para o desenvolvimento econômico. A característica mais importante de tais empreendimentos de infra-estrutura é que não agregam à economia um produto propriamente dito mas algo muito mais importante: agregam eficiência e produtividade aos setores da economia que produzem bens. Criam novos mercados onde não existiam, viabilizam novas fronteiras agrícolas ou a exploração econômica de recursos naturais, possibilitam o surgimento de novas cidades, são um fator importante para a integração e ocupação territorial e têm um papel fundamental para a logística da defesa nacional. Devido a estes e outros fatores, os efeitos de um empreendimento de infra-estrutura são da forma não-linear e geralmente incomensuráveis. Por conseguinte, a decisão de sua implantação deve obedecer a diretrizes de um planejamento estratégico da Nação, necessariamente de longo prazo, em que análises tipo custo-benefício são critérios auxiliares mas jamais decisórios. Assim, tais empreendimentos de infra-estrutura representam verdadeiros "corredores de desenvolvimento", ao longo dos quais criam-se pólos econômicos que possibilitam o surgimento de novas cidades.

Considerando-se as características acima mencionadas de um empreendimento de infra-estrutura, conclui-se que ele deve ser, direta ou indiretamente, patrocinado e financiado pelo Estado, ou seja, requer uma política econômica de cunho dirigista, em que o Estado determina o que será feito mas em harmonia com a iniciativa privada cuja forma de participação é determinada caso a caso. De que maneira, então, o Estado recuperaria o investimento feito, inclusive para garantir outros futuros empreendimentos? Pela única forma econômica e socialmente saudável: arrecadação de impostos. Ao possibilitar a criação de "corredores de desenvolvimento", o estado dinamiza a economia do país, aumenta o bem-estar da população e também amplia sua base arrecadadora. Frequentemente, os desafios enfrentados para a execução de grandes obras de infra-estrutura envolvem avanços científicos e tecnológicos que, por sua vez, irão acrescentar eficiência e produtividade à economia como um todo.

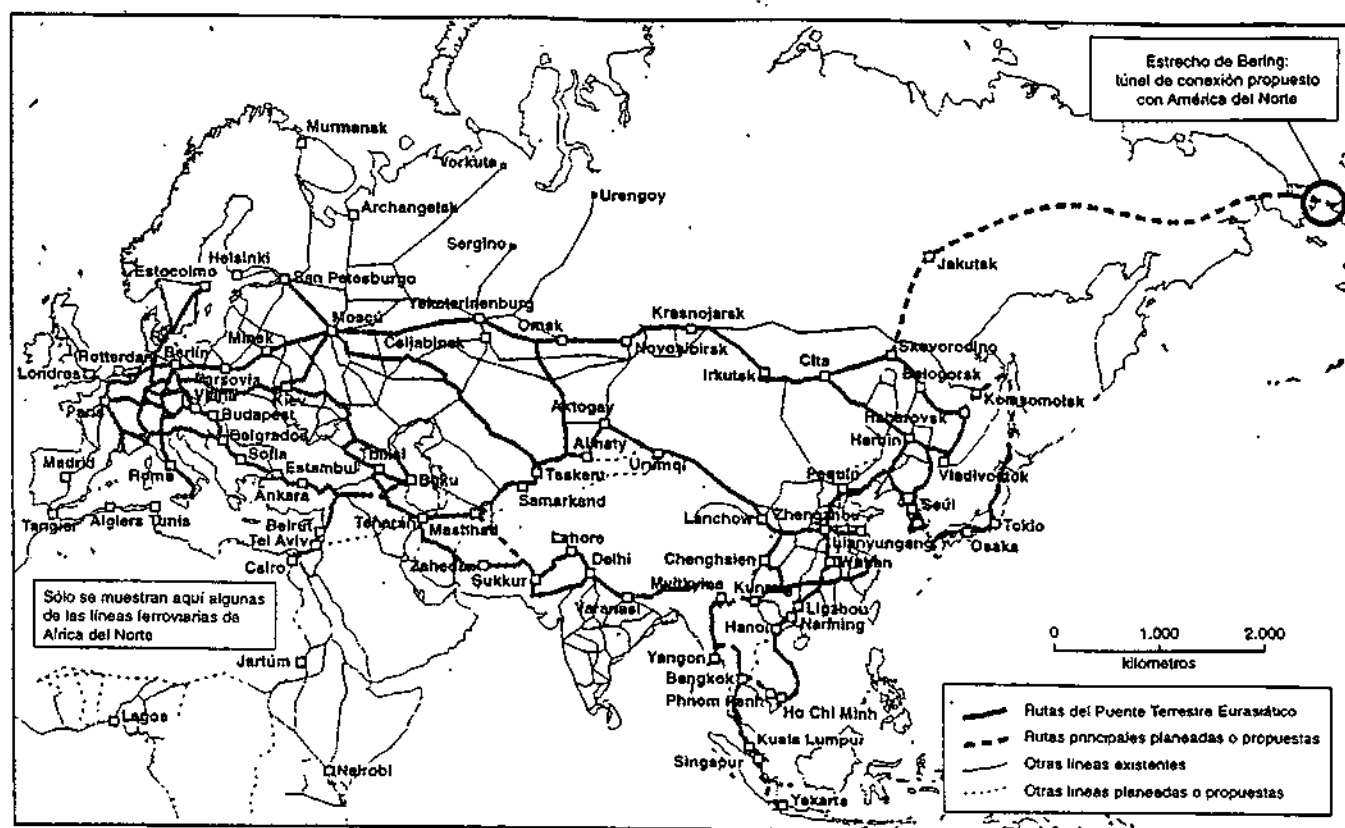
Tomemos, por exemplo, o Projeto Apolo, cujo propósito era colocar um homem na Lua. Pelas avaliações mercadológicas correntes, tal empreitada seria considerada um despropósito: que retorno financeiro o Estado poderia esperar de um investimento deste e de tal magnitude? No entanto, além dos inegáveis benefícios que o projeto Apolo trouxe para toda a humanidade em geral, quinze anos após seu início o governo norte-americano arrecadou em impostos 14 dólares para cada dólar que empregou no mesmo. O mesmo raciocínio é válido para empreitadas similares, como o legendário Tennessee Valley Authority - o TVA - um dos instrumentos utilizados pelo presidente Franklin D. Roosevelt para dinamizar a economia norte-americana devastada pela Grande Depressão dos anos trinta.

Entretanto, o exemplo mais importante da atualidade vem da China, que transformou-se em um verdadeiro canteiro de obras. A China lidera o conjunto de obras de infra-estrutura conhecido como Ponte Terrestre Eurasiática, constituído basicamente por uma malha ferroviária ligando todos os países da

Ásia Central e cujo principal eixo percorre a milenar Rota da Seda. A Ponte Terrestre Eurasiática já é uma realidade. Em 1990, foram concluídos 4.131 km de ferrovias ligando a China ao Casaquistão e a parte restante - o famosíssimo trecho entre o Irã e o Turquemenistão, foi inaugurado em maio de 1996. No total, são 11.000 km de ferrovias ligando a China à Europa, passando pelo Turquemenistão. A construção que converte estas redes em corredores de desenvolvimento é norma oficial do governo chinês. A idéia é integrar a ferrovia a uma rede de energia elétrica, oleodutos, gasodutos e a instalação de uma rede de fibra ótica que já começou a operar em alguns trechos: no final, terá 27.000 km de extensão e unirá Frankfurt a Shanghai, servindo a 20 países. Ao longo destes corredores de desenvolvimento, a China planeja criar nos próximos 20-30 anos cerca de 200 novas cidades com um ou mais milhões de habitantes.

A China empreende também gigantescas obras hidráulicas, das quais a mais impressionante é a represa de Três Gargantas, no rio Yangtsé, cujo principal objetivo é o controle de enchentes periódicas. A última grande inundação, por exemplo, cobriu 33 milhões de hectares de terras agrícolas, matou mais de mil pessoas, destruiu 800.000 casas e danificou outras 2.800.000. Apesar destes estragos, o aparato ambientalista internacional vem fazendo grande pressão contra Três Gargantas alegando danos ambientais e coisas do gênero. Quando concluída, em 2010, Três Gargantas - que terá eclusas - gerará 17.689 megawatt e permitirá a navegação em novas regiões do interior. O projeto inclui ainda irrigação e a transposição de águas para o rio Amarelo por meio da modernização de um canal já existente, o que permitirá levar água ao deserto de Gobi, transformando-o totalmente.

A Ponte Terrestre Eurasiática



Os grandes projetos para a América do Sul

A Grande Hidrovia constitui indubitavelmente o mais notável eixo de integração no sentido Norte-Sul do subcontinente sul-americano. Entretanto, não é suficiente. Outros projetos de infra-estrutura serão necessários dentre os quais destacamos os seguintes, conforme citado pelo Emérito Professor da Universidade Federal da Bahia, Vasco Azevedo Neto, em seu trabalho intitulado "Transportes na América do Sul - Desenvolvimento e Integração Continental" (*ver mapa a seguir*):

- A Hidroferrovia Transversal Norte
- A Ferrovia Pan-Americana
- As Ferrovias existentes na transposição dos Andes
- A Equatorial Norte e Altiplano Andino
- A Ferrovia Transulamericana

Destas, talvez a mais conhecida seja a Hidroferrovia Transversal Norte, linha mestra de penetração no sentido Leste-Oeste, constituída basicamente pelo rio Amazonas-Solimões e seu entroncamento ferroviário transandino. Já a Ferrovia Transulamericana, outra linha de penetração no sentido Leste-Oeste proposta pelo prof. Vasco Neto, terá decisiva participação na correção dos desníveis econômicos regionais do nordeste e do cerrado brasileiro, que tanto preocupam o Brasil. Partindo do Complexo Portuário da Bahia (conjunto Ilhéus-Campinho, na baía de Camamu-Maraú e Ponta do Dourado, na baía de Todos os Santos), percorre aproximadamente 4.590 km no Brasil e 1.220 km no Peru, atravessando os Andes em Abra Porculla até chegar a Puerto Bayovar, no Pacífico. A Transulamericana articula-se com os principais eixos Norte-Sul do subcontinente, notadamente com as hidrovias do São Francisco, Tocantins-Araguaia, Grande Hidrovia e com a Transversal Norte. Uma das características mais importantes do traçado da Transulamericana é a utilização do conceito de "linhas de menor resistência", cuja principal diretriz é minimizar o dispêndio de energia com o transporte. Sob este aspecto, observe-se que as hidrovias seguem tal princípio, de forma natural.

Apesar de serem obras de grande porte, os investimentos necessários são perfeitamente factíveis. Cálculos indicam que a ferrovia Transulamericana, por exemplo, custaria cerca de US\$ 7 bilhões ao longo de dez anos, nada extraordinário se comparado com as cifras milionárias dispendidas recentemente pelo governo brasileiro para salvar o sistema bancário do país. O que se necessita é um clima de otimismo cultural, como o que reina atualmente na China, país que certamente enfrenta dificuldades financeiras muito superiores à nossa, e de determinação do governo e da sociedade para implementar estes e outros empreendimentos. Como o Brasil é o país chave para a integração física dos países da América do Sul, tem a obrigação e o dever de liderar a construção das obras de infra-estrutura necessárias.

LEGENDA:

- FERROVIAS
- EXISTENTE
- A EXECUTAR
- HIDROVIAS
- RODOVIAS

INTEGRAÇÃO CONTINENTAL

É de grande importância que todo o setor de infra-estrutura do Brasil e da América do Sul tenha uma visão estratégica abrangente de seu papel fundamental para a interiorização do desenvolvimento econômico em nossos países e utilize-se deste momento de grande otimismo que vem da China, com a implementação da Ponte Terrestre Eurasiática. E, em plano local, com a inauguração da Hidrovia Madeira-Amazonas, a recém alocação de recursos federais para a implantação da Hidrovia Tapajós-Teles Pires, o reconhecimento unânime da importância da Hidrovia Araguaia-Tocantins para o cerrado brasileiro, o reinício das obras das eclusas de Jupia e a irreversibilidade da implantação da Hidrovia Paraná-Paraguai - a Hidrovia do Mercosul - evidenciada pela conclusão favorável do respectivo estudo de viabilidade técnico-econômico bem como pela reafirmação do governo brasileiro em realizá-la.

Desta forma, concluído o trecho Madeira-Amazonas e iniciada a implementação do trecho Paraná-Paraguai, a secular aspiração dos sul-americanos de construir a Grande Hidrovia deu dois passos enormes. Se tivermos o discernimento e a determinação adequados, o antigo sonho de Humboldt pode tornar-se realidade

Este relatório foi elaborado por Nilder Costa, editor no Brasil do EIR Alerta Científico e Ambiental.

O EIR Alerta Científico e Ambiental é publicado semanalmente pela EIR News Service, Inc., 317 Pennsylvania Ave., S.E., 2nd floor, Washington, D.C. 20003, Phone (202) 544-7010, U.S.A.; Representante no Brasil: Século 21 Comércio e Editora Ltda., Rua México, 31, s. 202, CEP 20031-144, Rio de Janeiro, Tel./fax (021) 262-1712. As informações e análises publicadas no EIR Alerta Científico e Ambiental podem ser reproduzidas em todo ou em parte, desde que citando-se explicitamente a fonte.