

Uma catástrofe ambiental às portas de Portugal: a maré negra do “Prestige”

Resumo: A indignação com mais uma maré negra, desta vez aqui tão perto, é mais do que necessária. O petroleiro ameaça zonas de grande importância e sensibilidade ecológica e ameaça destruir todo um tecido social construído à volta da pesca.

Para muitos terá sido um “dejá vu”. A memória do “Erika”, na costa francesa, ou mesmo do “Aragón”, em Porto Santo, estará demasiado próxima. Para outros, algo de inesperado, inositado. O resultado, porém, é o mesmo: trata-se de mais uma catástrofe ambiental de dimensões ainda por apurar, de que se vislumbra apenas o início, e que inevitavelmente terá sérias repercussões ao nível económico e social.

Mas vamos aos factos. O petroleiro, ironicamente baptizado de “Prestige”, pertencente a um armador liberiano mas gerido por uma empresa grega, ostentando bandeira das Bahamas, foi contratado por uma empresa russa com sede na Suíça e em Londres para transportar 77000 toneladas de fuelóleo residual desde a Letónia (porto de Riga) até Singapura (via Canal do Suez, com escala em Gibraltar). Como vemos, mapa mais colorido do que este seria difícil de conceber. O navio, com 81574 toneladas de peso, 243 metros de comprimento, 35,5 metros de largura e 18,7 de calado, fora inspeccionado pela última vez a 1 de Setembro de 1999, nos portos de Roterdão, tendo sido detectadas três deficiências de segurança. Contudo, não foi retido. Em 1991 sofreu um acidente, junto à costa italiana: as máquinas falharam e teve de ser rebocado.

Dia 13 de Novembro, pelas 15:30, encontrando-se o “Prestige” a 28 milhas (50 km) do cabo Finisterra, na Galiza, é lançado um SOS. O capitão declara existir um rombo no casco que põe em causa a segurança do navio e da carga especialmente perigosa. Para se proteger das investidas das ondas, já que o mar se encontrava em grande agitação, ruma na direcção Nordeste. Dia 14, pelas 10 horas, encontrava-se a umas escassas 3 milhas de Muxia onde, não fossem as ordens do Governo de Aznar em sentido contrário, poderia ter aportado e procedido à transferência da carga. Foi então que começou a ser rebocado, primeiro para Noroeste e depois, a partir do dia 15, para Sul e Sudoeste. Atrás de si deixa um longo rasto de fuelóleo que, com as correntes oceânicas, atingiu rapidamente a Costa da Morte. (Veja o percurso com detalhe em <http://www.elmundo.es/elmundo/2002/graficos/nov/s2/petrolero.html>.)

Mas o derradeiro destino do petroleiro já estava traçado. Pelas 7 horas do dia 19, parte-se em dois. Ao meio-dia a popa afunda-se, seguida pela proa às 19 horas – e, com elas, todo o restante combustível. O naufrágio deu-se a 55 km da zona económica exclusiva (ZEE) portuguesa, a cerca de 250 km da costa galega, e já dentro da nossa zona de resgate e salvamento – irrelevante para o caso, contudo, visto que toda a tripulação estava já a salvo.

O naufrágio explica-se facilmente em termos hidrodinâmicos. Com a carga completa ou pelo menos equilibrada, o petroleiro fica estabilizado. A partir do momento em que se dá o rombo no casco e a ruptura dos tanques centrais, o fuelóleo começa a ser derramado provocando a desestabilização de toda a estrutura do navio. Se os tanques das extremidades continuavam cheios, o mesmo não acontecia com os centrais, pelo que, longitudinalmente, a carga ficou muito desequilibrada, o que só favoreceu a expansão do rombo e a libertação de ainda mais carga. Em acréscimo, e pelo mesmo motivo, o petroleiro inclinou-se cerca de 20 °C para estibordo.

A maior mancha de óleo existente, com cerca de 11 000 ton, está a ser empurrada pelo vento para a costa galega, da qual se encontra a escassos 75 km, mas alguns peritos afirmam que em breve correntes marítimas a poderão levar para Norte ou para o litoral francês. Já foram avistadas algumas manchas de menores dimensões ao largo das Astúrias, o que confirma esta hipótese. As condições meteorológicas têm favorecido Portugal e, aparentemente, isso continuará a acontecer. Contudo, se a carga do petroleiro se continuar a libertar, a situação pode mudar de figura. Estima-se que cerca de 400 km de costa tenham sido até agora afectados.

A segurança do “Prestige” e do transporte marítimo internacional

Desde o acidente com o petroleiro “Aragón”, a 15 de Janeiro de 1990, que libertou 25000 toneladas de crude ao largo da ilha de Porto Santo, Portugal pressionou fortemente os governos de Espanha, França e Marrocos com vista à criação de regras que conferissem ao transporte marítimo de substâncias perigosas maior segurança. O denominado Acordo de Lisboa foi assinado em Outubro de 1990 pelos quatro países e o Centro Internacional de Luta contra a Poluição do Atlântico Nordeste, com sede na nossa capital, criado em 1991. Contudo, até hoje, o acordo não foi ratificado pela Espanha e por Marrocos, pelo que não possui ainda qualquer valor legal. Para piorar a situação, o referido centro está sem director desde Setembro e, portanto, praticamente inoperacional.

No âmbito da União Europeia as discussões também abundam, mas as decisões nem tanto. O “Prestige”, embora considerado um navio pouco seguro não só devido à sua idade (26 anos) como

também, e sobretudo, pelo facto de possuir apenas um casco simples, não foi impedido de efectuar o transporte de matéria tão perigosa. O poder negocial das grandes petrolíferas e armadores tem, lamentavelmente, contribuído para que os regulamentos sejam bem menos ambiciosos no que toca à segurança do que se impunha. Concretamente, a obrigatoriedade do transporte de mercadorias perigosas ser efectuado por navios com casco duplo só está prevista para 2015. Claro que, após uma catástrofe como a que ocorreu, todos se precipitarão e exigirão medidas céleres – já se fala mesmo em antecipar a introdução daquela norma para 2005. Mas é triste que tenha sido necessário sacrificar, primeiro, zonas naturais de enorme importância e afectar seriamente a vida muitas famílias.

Outro dos problemas prende-se com as bandeiras de conveniência. Segundo a legislação internacional, várias regras de segurança são definidas pelo país que fornece a bandeira. Os navios mais perigosos recorrem frequentemente a este expediente pois vêm assim as normas de segurança significativamente aligeiradas, tornando o transporte mais barato... mas também muito mais perigoso. Ainda assim, em caso de acidente, as responsabilidades recaem em primeiro lugar sobre o proprietário do navio e sobre o seu capitão.

A actuação das autoridades espanholas

As decisões das autoridades espanholas têm merecido acérrimas críticas dos ambientalistas (Adena/WWF, Greenpeace, Ecologistas en Acción, SEA/Birdlife, etc.) e mesmo do governo português – ainda que em tom mais suave, mas mesmo assim suficientemente contundentes para criarem uma situação diplomática delicada. Desde cedo foi contestada a decisão de empurrar o navio para o mar alto e, posteriormente, para a ZEE portuguesa (o que não chegou a acontecer), ao invés de ter feito o navio atracar para proceder à trasfega do fuelóleo. Embora sacrificando uma zona restrita, esta decisão teria provavelmente evitado a libertação de todo o combustível e a dispersão da mancha poluente por centenas de quilómetros.

Também no que respeita a meios de protecção da costa e de combate à poluição marinha “nuestros hermanos” se mostraram muito deficitários, ainda que as condições atmosféricas e oceânicas não ajudassem. Há descoordenação, falta de equipamentos e muito trabalho por fazer... Os países estão sempre preparados para aproveitar os grandes “benefícios” do petróleo, mas quando se trata de remediar os seus problemas, a situação muda rapidamente de figura. Ironia do destino, não?

O fuelóleo e seus impactos nos ecossistemas

O fuelóleo residual é um dos produtos resultantes da destilação fraccionada (refinação) do crude e um dos mais pesados, sendo constituído por hidrocarbonetos de elevado peso molecular, incluindo vários aromáticos policíclicos (os PAHs) e ainda metais pesados. É um combustível largamente utilizado em centrais termoeléctricas e na propulsão de motores de grandes navios como... os petroleiros.

Este tipo de características torna o fuelóleo pouco volátil – e, portanto, de difícil evaporação – e de mais difícil degradação por bactérias e outros microrganismos, pelo que, embora apresentando uma toxicidade aguda menor do que a do crude, os riscos a longo prazo são maiores.

Segundo um relatório secreto (felizmente descoberto) do Governo espanhol, estima-se que o total de combustível até agora derramado se eleve a 20 000 ton, tendo sido descobertas grandes manchas de combustível a profundidades entre os 100 e 500 metros. Confirma-se, pois, que a carga do “Pretige” se continua a libertar.

À profundidade de cerca de 3600 metros a que se encontra, o fuelóleo é uma massa densa e viscosa (a sua bombagem exige temperaturas na ordem dos 80 °C). Por outro lado, a pressão extremamente elevada a que se encontram sujeitos os tanques (qualquer coisa como 360 atmosferas, ou seja, 360 vezes a pressão atmosférica), quebra facilmente o aço dos tanques. Ainda que se possa soltar lentamente, as cerca de 57000 toneladas depositadas no fundo do Atlântico não deixam de constituir uma autêntica “bomba-relógio” com detonação gradual. A força aérea portuguesa declarou mesmo a descoberta de novas manchas do combustível próximas do local do naufrágio.

As consequências ambientais do desastre são muitas e de enorme gravidade. O fuelóleo é ligeiramente menos denso do que a água, pelo que vem à tona, impedindo a penetração da luz solar na água e todo o processo fotossintético de que depende o ecossistema marinho (ou pelo menos grande parte dele). Note-se que 80% da acividade fotossintética ocorre nos primeiros 10 metros de água. Logo, através de um efeito “bola de neve”, as sucessivas camadas tróficas vão sendo afectadas. Por outro lado, os contaminantes de que o fuelóleo é constituído interferem directamente com funções essenciais como a respiração ou com os sistemas nervosos e reprodutor, efeito esse que é multiplicado à medida que se sobe na cadeia alimentar devido à bioacumulação de muitos daqueles compostos. A morte é, por isso mesmo, uma consequência tristemente comum. Nas rochas, o fuel adere com incrível poder, impedindo a fixação de bivalves como o mexilhão e as lapas. Relativamente às aves, um dos grupos de animais mais afectado, vêm a estrutura das penas,

muito frágil, rapidamente destruída, o que as impede de voar e proteger contra o frio. Ao tentarem limpar a plumagem com o bico, as aves acabam por ingerir quantidades consideráveis de hidrocarbonetos altamente tóxicos.

Vários espaços naturais de elevado valor ecológico, alguns dos quais pertencentes à Rede Natura 2000 ou considerados como “Áreas Importantes para as Aves” (classificação atribuída pela Birdlife International), foram já afectados, segundo os Ecologistas en Acción: Betanzos-Mandeo; Carnota-Monte Pindo; Zona Húmida de Corrubedo; Costa Artabra; Costa da Morte; Costa de Dexo; Estaca de Bares; e Monte e laguna de Louro. Outras sete áreas sensíveis poderão ser atingidas em breve.

Para as operações de limpeza estarão disponíveis, aparentemente, 25 milhões de dólares da seguradora do navio, 180 milhões de dólares provenientes do Fundo Internacional para Compensação da Poluição Petrolífera e ainda 117,7 milhões de Euros de ajudas da Comissão Europeia.

Para colaborar nas acções de limpeza e salvamento de aves

São já cerca de 800 as pessoas envolvidas nas acções de limpeza da costa, para além de 14 barcos espanhóis de combate à poluição, outros 7 estrangeiros, aguardando-se a chegada de mais 6 provenientes da Noruega, Dinamarca, Itália e França. Portugal, como já nos vem sendo habituando, e apesar de sua extensa costa, não possui qualquer embarcação deste tipo. Recentemente, o Ministro da Defesa, Paulo Portas, assinou um despacho adiando a construção de 2 desses navios. O Governo espanhol alega terem sido recolhidas até agora 2100 ton de fuelóleo.

Cerca de 550 aves petroleadas foram já capturadas no país vizinho. Em Portugal a cifra fica-se pelos 30 espécimes, tendo o Governo montado um sistema com vista ao seu rápido tratamento e que inclui centros de acolhimento em Caminha, Viana do Castelo, Esposende e Ria de Aveiro. As organizações não-governamentais são importantes aliados e solicitaram o apoio de todos os interessados na procura e salvamento daqueles aniamais. Até ao momento mais de 200 pessoas já se ofereceram como voluntários. Para participar, contacte a Quercus (93 930 40 86, 93 778 84 74) ou as linhas do Ministério do Ambiente (21 397 40 44 ou 808 200 520).

Alguns conselhos úteis

Em primeiro lugar, a equipa de salvamento deve zelar pela sua segurança:

- não se coloque em perigo enquanto tenta salvar os espécimes petroleados;
- verifique se a sua vacina anti-tétano está actualizada;
- não se esqueça que uma ave, mesma debilitada, pode ser perigosa;
- na captura das aves use, sempre que possível, luvas de borracha, óculos de protecção e máscara. As aves, na tentativa de se protegerem, podem dar bicadas muito fortes e atingem frequentemente os olhos das pessoas com incrível pontaria;
- se for bicado, não puxe a ave imediatamente! Abra o seu bico primeiro, com suavidade, para evitar mais feridas na sua pele.

Na captura da ave a acção deve ser rápida mas cuidadosa, sem brusquidão, para não ferir o espécime:

- usar um camaroeiro, uma rede ou um pano grosso para envolver a ave, de modo a acalmá-la;
- tentar apanhar a ave pelo lado do mar;
- segure os animais com firmeza, fazendo mais força caso se tentem soltar; no entanto, cuidado para não lhes partir nenhum osso ou ferir as asas!

Primeiros tratamentos:

- envolver a ave num pano ou toalha secos, deixando de fora apenas as patas e a cabeça;
- transferir as aves para o local de acolhimento mais próximo;
- não tente tratar as aves se não possuir os conhecimentos necessários!

Um pequeno historial de desastres na Europa

(adaptado do jornal "Público")

1967 - 18 Março

No primeiro acidente deste tipo, uma maré negra atinge a costa francesa na sequência do afundamento do petroleiro "Torrey Canyon", que provoca o derrame de 120 mil toneladas de "crude".

1976 - 24 Janeiro

Um total de 1200 toneladas de petróleo bruto escapam do navio "Olympic Bravery", que se afunda ao largo da França.

1976 - 12 Maio

O petroleiro espanhol "Urquillo", transportando perto de 120 mil toneladas de petróleo bruto (mais 15.000 do que deveria), parte-se em dois e incendeia-se à entrada do porto de A Corunha. A maré negra atinge 100km de costa.

1976 - 15 Outubro

O petroleiro "Boehlen" parte-se no decorrer de uma tempestade e 8000 toneladas de "crude" atingem a costa francesa.

1978 - 16 Março

O naufrágio do super-petroleiro "Amoco Cadiz" lança uma mancha de 230 mil toneladas de "crude" sobre 320 km de costa do noroeste da França.

1978 - 31 Dezembro

Uma tempestade provoca uma fractura no casco do petroleiro grego "Andros Patria", que se incendeia ao largo do cabo Finisterra. Cerca de 50 mil das 200 mil toneladas de "crude" a bordo são derramadas no mar, provocando uma maré negra que afecta as costas da Galiza e das Astúrias.

1980 - 7 Março

O petroleiro "Tanio" parte-se ao largo da França. 6000 toneladas de combustível espalham-se pelo mar.

1992 - 3 Dezembro

Outro navio tanque grego, o "Aegean Sea", carregado com 79 mil toneladas de petróleo bruto, parte-se em dois e incendeia-se nas proximidades do porto de A Corunha, depois embater em rochedos durante uma tempestade. A maré negra polui 200 km de litoral.

1993 - 5 Janeiro

O petroleiro "Braer" afunda-se e a sua carga de 84 mil toneladas é derramada para o mar. A rápida evaporação evita uma catástrofe ecológica nas ilhas Shetland (Grã-Bretanha).

1996 - 16 Fevereiro

A mancha de 147 mil toneladas de "crude" proveniente do naufrágio do navio-tanque "Sea Empress" atinge o sul do País de Gales.

1999 - 12 Dezembro

Uma faixa de 400 km do litoral francês é atingida pelas 20.000 toneladas de combustível provenientes do petroleiro "Erika", que se afunda ao largo.

2001 - 30 Março

Devido à colisão do petroleiro "Baltic Career" com um cargueiro, são derramadas no mar Báltico 2700 toneladas de combustível, que atingem a costa dinamarquesa.

Para saber mais

<http://www.greenpeace.es/gp2/petroleo/petroleo1.htm>

http://panda.org/news_facts/crisis/spain_oil_spill/index.cfm

<http://www.elmundo.es/elmundo/2002/graficos/nov/s2/petrolero.html>

<http://www.elmundo.es/elmundo/2002/graficos/nov/s2/index.htm>

<http://www.birdlife.org/oilspill/index.cfm>

<http://www.lavozdegalicia.es/inicio/index.htm>

<http://ultimahora.publico.pt/fichas/ambiente/cronologiaMaresNegrasmundo.htm>

<http://ultimahora.publico.pt/fichas/ambiente/prestige fauna.htm>

http://tsf.sapo.pt/online/vida/interior.asp?id_artigo=TSF101242

Nuno Quental

26/11/2002