

Ecologia

Marés Negras - um desafio europeu

Viriato Soromenho-Marques

Uma das faces mais visíveis da crise global do ambiente em que nos encontramos envolvidos é, sem dúvida, a nossa transformação em sociedades altamente vulneráveis ao risco tecnológico. Na panóplia de riscos emergentes, o derrame no meio marinho de crude, ou dos seus derivados, constitui um dos mais antigos. Contudo, a recente catástrofe do Prestige revela que, pelo menos na União Europeia, não estão ainda reunidas as condições para enfrentar este risco 'clássico'.

As razões dos acidentes

Do Torrey Canyon (1967) ao Prestige, a cronologia do transporte marítimo de hidrocarbonetos rivaliza com a nossa História Trágico-Marítima. Nem sempre os acidentes mais conhecidos são os maiores. Nem sempre os maiores derrames são necessariamente os mais destrutivos. O tipo de combustível, as condições climatéricas conjunturais, a natureza das costas e a sensibilidade dos habitats afectados, assim como a maturidade política da opinião pública também contam para ampliar, quer as consequências, quer a percepção pública das mesmas. Por exemplo, em Janeiro de 1975, o litoral nortenho de Portugal foi afectado por uma mancha de 84 mil toneladas de crude, resultantes do afundamento do Jacob Maesk, numa altura, todavia, em que o país não estava em condições de avaliar correctamente o que estava em causa.

Apesar do seu carácter espectacular, não é o afundamento de petroleiros a principal causa da poluição dos mares por hidrocarbonetos. 90% dessa poluição deriva, anualmente, de descargas ilegais e de acidentes em plataformas petrolíferas, e várias fontes de origem telúrica. Muitas são as razões para a ocorrência destes acidentes, mas de entre elas poderíamos destacar as seguintes:

- O clima de forte concorrência e a insuficiente regulamentação no transporte marítimo de mercadorias.
- O maior peso dos argumentos comerciais relativamente aos do interesse público e da protecção ambiental. Os diferentes agentes do processo do transporte

marítimo tudo fazem para diminuir a implementação das leis existentes, e para impedir a promulgação de nova legislação mais exigente.

- A assimetria entre as legislações e a capacidade institucional dos diferentes países, o que permite aos agentes do transporte marítimo uma exploração das contradições e debilidades daí resultantes, em favor do incremento da sua margem de lucro, mesmo à custa do aumento dos factores de risco.
- Uma insuficiente responsabilidade civil dos transportadores marítimos, que permite a externalização social de custos em caso de acidente.
- O acelerado envelhecimento da frota mundial, com milhares de embarcações sem casco nem fundo duplos.
- A insuficiente preparação técnica e até linguística das tripulações. Muitos acidentes ficam a dever-se ao pobre domínio da língua inglesa por parte de tripulantes oriundos de múltiplas nacionalidades, e de baixa literacia.
- Inadequada capacidade de fiscalização por parte das autoridades nacionais (*Port state control*), em meios técnicos e humanos capazes de proporcionar uma adequada monitorização das diferentes fases operacionais do transporte marítimo.

O diagnóstico da situação está há muito desenhado. A segurança marítima no domínio do ambiente não necessita dos avanços mais subtis e complexos das ciências, como ocorre noutros sectores ambientais, como é o caso das alterações climáticas ou dos organismos geneticamente modificados. A prioridade reside na capacidade de colocar em prática os ensinamentos de décadas de experiência, aprendendo com as boas práticas de alguns países que lideram o panorama da segurança marítima.

O caso Prestige e o exemplo norte-americano

A quantidade de fuelóleo transportado pelo Prestige está avaliada em setenta e sete mil toneladas. Embora ainda não seja possível afirmá-lo com segurança, é provável que, mais tarde ou mais cedo, todo ele seja libertado para o ambiente. Nesse caso estaremos a falar do dobro da poluição provocada pelo Exxon Valdez, em Março de 1989, e quatro vezes mais do que o material libertado pelo navio Erika, em Dezembro de 1999. Uma gigantesca maré negra, ao contrário do que sustentava em Novembro de 2002, dando mostras de autismo político, o governo de Madrid.

Embora rara, uma situação de contaminação de longa duração com hidrocarbonetos não é inédita. Nos anos cinquenta, o Jacob Luckenbach, um navio mercante, afundou-se ao largo da costa da Califórnia, a norte de Golden Gate. O aparecimento, ao longo dos anos, de sucessivas vagas de aves marinhas mortas pelo contacto com o combustível, obrigou o governo federal dos EUA a gastar 3,5 milhões de dólares na recuperação do material poluente escondido nos tanques. Essa operação só foi possível devido à baixa profundidade dos destroços do naufrágio (o que é completamente impossível no caso do Prestige, que se encontra inerte a mais de três mil metros de profundidade). Contudo, mesmo essa operação, aparentemente simples, só foi completada em Setembro de 2002.

Para a União Europeia, o afundamento do Prestige é mais do que uma catástrofe ambiental. É um triste símbolo da fraqueza da Europa, da falta de solidariedade entre os europeus, mesmo quando o que está em causa é um bem comum de todas as nações do Velho continente. Para nossa vergonha como europeus, dificilmente algo de semelhante teria acontecido nos EUA. Depois da tragédia do Exxon Valdez (Março de 1989), o Congresso aprovou uma lei em 1990 (Oil Pollution Act) que reforça todos os mecanismos de prevenção e combate às diversas formas de poluição, sejam as de origem marítima, sejam as de fontes telúricas.

Embora a Organização Marítima Internacional tenha recuado de 2026 para 2015, depois de muita pressão europeia, a data limite para o fim dos navios de casco único, a verdade é que o rigor da legislação e o profissionalismo de uma atenta e motivada Guarda Costeira tem protegido, sem adiamentos, o Mar Territorial e a ZEE dos EUA de catástrofes maiores. Para as cargas mais perigosas, os EUA só admitem que navios de casco duplo e amplamente segurados frequentem os seus portos. Os norte-americanos têm, igualmente, há mais de dez anos, algo que só agora começa a ser verdadeiramente discutido na Europa: um fundo especial para acudir a acidentes desta natureza, que oferece compensações sensatas e realistas às populações prejudicadas. Esse fundo tem como limite a cifra muito considerável de mil milhões de dólares (aproximadamente cinco vezes mais do que o limite dos seguros comerciais). Cada barril de crude que circula na economia americana (seja importado, ou produzido internamente) paga uma taxa de cinco cêntimos para alimentar esse fundo.

O caminho da União Europeia e de Portugal

Depois do afundamento do Erika, em Dezembro de 1999, a Comissão Europeia avançou com dois pacotes de iniciativas, que ficaram conhecidos como o Erika I e o Erika II. Se as suas disposições estivessem já no terreno, certamente que a catástrofe do Prestige poderia ter sido evitada, ou minimizada. Está na altura de a Europa começar a encarar a segurança ambiental, nas suas diversas vertentes, como uma dimensão verdadeiramente focal das suas políticas comuns. A criação de uma Agência Europeia de Segurança Marítima, deve ser posta em prática o mais rapidamente possível. Essa Agência, até com contornos mais ambiciosos, tem sido defendida, insistentemente, por personalidades nacionais, como é o caso do Professor Mário Ruivo. Esse comportamento afirmativo ajudaria os europeus a terem mais respeito por si próprios, o que não me parece ser uma vantagem desprezível nos tempos que correm.

A Agência Europeia de Segurança Marítima deverá coordenar as restantes medidas que permitirão a implementação de uma estratégia europeia de prevenção e combate a catástrofes deste tipo. Entre essas medidas devem destacar-se: aumento da fiscalização nos portos; o maior rigor das auditorias sobre as empresas que inspeccionam e qualificam os navios; a obrigação imediata do casco duplo para as embarcações que transportam cargas mais perigosas; a indicação por parte dos Estados da União de portos de refúgio para acudir embarcações em situação crítica; a introdução de caixas negras, à semelhança do que ocorre com a aviação, de modo a permitir uma análise rigorosa das causas dos acidentes; a entrada em vigor do fundo de indemnização, etc. A Agência deverá incentivar os Estados a apetrecharem-se com os meios técnicos mais adequados de vigilância e monitorização – como é o caso do VTS (Vessel Traffic System) -- de modo a estender o combate às lavagens ilegais de tanques, a que Portugal é tão vulnerável. A eventual criação de uma Guarda Costeira à escala europeia implicaria, igualmente, uma notável economia de escala, com inerentes aumentos de eficácia e considerável poupança de recursos públicos.

Portugal não pode, contudo, ficar à espera da União Europeia para tomar medidas. Não se compreende, por exemplo, que o nosso país continue sem ratificar a International Convention on Oil Pollution Preparedness, Response and Cooperation, de 1990. O impulso que se seguiu ao derrame de Porto Santo, no início da década de 1990, deverá ser prosseguido. Os objectivos do Programa Mar Limpo e do Centro Internacional de Luta contra a Poluição no Atlântico Nordeste devem ser retomados e melhorados. Não é admissível que os nossos dispositivos de protecção se encontrem confinados apenas às

áreas portuárias. Mesmo antes da próxima revisão da Lei de Programação Militar, deve ser dada prioridade à modernização tecnológica das forças navais responsáveis pela vigilância marítima. A falta de navios com capacidade para combate à poluição em alto mar, bem evidenciada pela crise do Prestige, deverá ser colmatada com a brevidade possível. O país tem de compreender que a segurança marítima, na componente ambiental, constitui uma das nossas maiores ameaças e riscos. Um desafio, portanto, a ser plenamente assumido no Conceito Estratégico de Defesa Nacional.