



OS **NAVIOS** JOGAM LIXO EM ALTO MAR POR **CONVENIÊNCIA, NEGLIGÊNCIA E ECONOMIA**

MEIO AMBIENTE

LITORAL AMEAÇADO

COSTA BRASILEIRA CONVIVE COM
EXCESSO DE **LIXO** E AMEAÇA AO **ECOSSISTEMA**

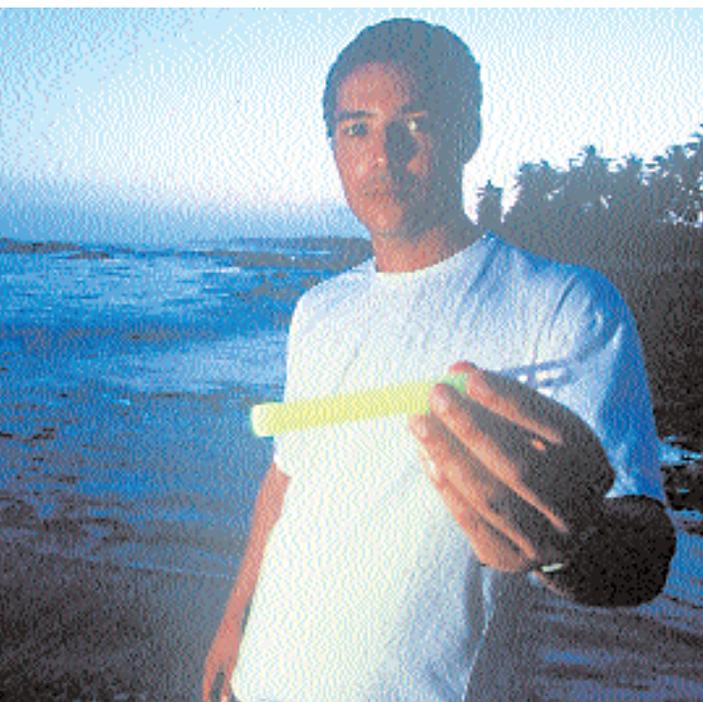
POR **EULENE HEMÉTRIO**

A quantidade de lixo jogada nos oceanos é hoje três vezes maior do que a pesca. A estimativa é do comandante Fernando Araújo, gerente de Meio Ambiente da Diretoria de Portos e Costas (DPC), da Marinha do Brasil. Estima-se que 50% do lixo seja material plástico, que, em terra, leva de 100 a 450 anos para desaparecer. De acordo com o Ministério do Meio Ambiente, as principais fontes de poluição dos oceanos são a dragagem dos portos, o derramamento de óleo, o esgoto lançado pelas cidades e o descarte de resíduos diretamente no mar feito, também, por navios.

A poluição marinha não tem frontei-

ras e a Costa dos Coqueiros, no litoral norte da Bahia, é um triste exemplo. Em 2004, integrantes do projeto "Praia Local, Lixo Global" recolheram 4.349 produtos na região (plástico, papel, metal, vidro, isopor, madeira e borracha), com origem em mais de 70 países. Além da influência das correntes marítimas, esse trecho da costa baiana tem a plataforma continental situada a apenas 15 quilômetros do litoral, ao contrário dos cerca de 200 quilômetros da maioria da costa brasileira. Isso permite que navios e correntes de grande intensidade circulem muito perto da praia, fazendo com que o lixo descartado no mar chegue mais frequentemente ao litoral.

Segundo o oceanógrafo Isaac Santos,



CEMITÉRIO Fabiano Barretto encontrou sinalizador entre o lixo marítimo

integrante do projeto, é também muito comum encontrar por lá embalagens de aparelhos de barbear descartáveis, de outros produtos de higiene e limpeza, inseticidas e sinalizadores utilizados na pesca. A origem do lixo, entretanto, não significa que ele tenha sido necessariamente jogado ao mar de uma embarcação da mesma nacionalidade. Todos os navios se abastecem em diferentes portos com os mantimentos necessários para o uso da tripulação. Dessa forma, um navio brasileiro, por exemplo, pode ter sido abastecido em Roterdã com um suco de frutas embalado na Holanda.

O “cemitério de embalagens”, como é conhecida a Costa dos Coqueiros, foi descoberto no Carnaval de 2001, quando o surfista e fotógrafo Fabiano Barretto foi passar o feriado nas praias desertas da Linha Verde. Caminhando sozinho por 86 km,

**FORAM
RETIRADOS
730
OBJETOS DE
47
PAÍSES
DIFERENTES
DA PRAIA
DOS
COQUEIROS**

LITORAL BAIANO

Região é propícia para receber dejetos

O lixo despejado no oceano é guiado pelas correntes marítimas numa velocidade aproximada de 10 quilômetros por dia. Dessa forma, todo resíduo que flutua, arremessado ao longo da faixa de influência da corrente Sul Equatorial, mais cedo ou mais tarde tende a chegar ao Brasil.

O oceanógrafo físico Mauro Cirano, do Instituto de Geociências da Universidade Federal da Bahia, explica que o sistema de correntes (Giro Subtropical) abrange todo o Atlântico Sul, passando pela África, pelo Brasil e pela Argentina. De acordo com ele, a corrente Sul Equatorial, que

vem das regiões mais oceânicas, chega ao Brasil numa faixa de latitude que coincide com o litoral baiano e, por isso, a região é propícia a receber muitos dejetos lançados em alto mar.

“Quando se aproxima do litoral brasileiro, essa corrente se bifurca no sentido norte e sul, se dividindo ao longo de todo o litoral brasileiro. O lixo jogado em regiões interiores pode chegar carregado por essa circulação de longa escala, com o auxílio dos ventos de leste e nordeste. Próximo à costa, os processos são mais locais, com circulação de menor escala”.

em quatro dias, Barretto encontrou enorme quantidade de lixo e recolheu as embalagens que achou mais curiosas, a maioria dos Estados Unidos, da África do Sul, da Alemanha, da Bélgica e do Reino Unido. Um ano depois, retornou com o amigo Davi Neves e recolheu 730 embalagens de 47 países diferentes. Entre elas, havia uma garrafa contendo uma carta escrita por um marinheiro italiano com as coordenadas do local onde tinha sido jogada no mar - a mais de 4 mil quilômetros da costa baiana. Barretto decidiu criar o movimento “Praia Local, Lixo Global” e a ONG Global Garbage, com a finalidade de divulgar informações relacionadas ao lixo marinho.

NEGLIGÊNCIA

Apesar de regulado por convenções internacionais e legislações específicas, o des-

carte de lixo nos oceanos ainda é um problema comum enfrentado pelos países do terceiro mundo. O superintendente de cargas Klaus Ihssen afirma que os navios jogam lixo em alto mar por “conveniência, negligência e economia de gastos”.

Ihssen é funcionário de uma armadora norueguesa, com bandeira de conveniência de Hong-Kong, e atende os navios da companhia na costa brasileira. Segundo ele, os incineradores de bordo não conseguem queimar todo tipo de lixo produzido pela tripulação e muitos materiais, como latas e vidros por exemplo, não são destruídos na queima.

“A viagem do Brasil para o extremo Oriente (Japão e Coreia) leva em torno de 42 dias, contados da saída do último porto brasileiro ao primeiro do destino. Isto exige que, inevitavelmente, o lixo produzido



SUJEIRA Dejetos são descartados dos navios durante o dia e depois se juntam aos resíduos jogados nas praias trazendo prejuízos à fauna nacional

a bordo durante a viagem tenha que ser jogado ao mar antes da chegada às águas territoriais dos países de destino”, revelou. Para ele, a maioria dos navios atira lixo ao mar. “Normalmente o descarte é feito à luz do dia, durante a jornada de trabalho do encarregado de cozinha”, explica.

PORTOS

Ainda de acordo com Ihsen, os principais portos brasileiros oferecem serviço de coleta de lixo seletiva, através de empresas privadas registradas e autorizadas pelas Capitâneas. Ele reclama, porém, do preço do serviço. “O porto de Santos cobra cerca

de R\$ 2,60 por quilo, cerca de US\$ 896,55 por cada mil quilos, considerando US\$ 1 equivalente a R\$ 2,90. O porto do Rio de Janeiro cobra aproximadamente R\$ 240 por m³ e, em Vila do Conde/Belém, são US\$ 400 por 20 m³ (quantidade mínima), pois o lixo é transportado para depósitos que ficam a 150 quilômetros do porto”.

O comandante Araújo ressalta, entretanto, que “nada justifica o despejo de resíduos no mar fora dos requisitos estabelecidos pela Convenção Marpol” (Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição Causada por Navios). Na opinião do comandante, o estabelecimento de

tarifas razoáveis e adequadas deve fazer parte de uma estratégia nacional portuária que estimule a conduta correta por parte dos comandantes dos navios.

Ihsen afirma, entretanto, que o serviço de coleta de lixo no Brasil não funciona por ser ocasional. “Pelo relato de agentes de navegação, apenas um a cada três navios, em média, solicita o recolhimento de lixo. Muitas vezes, apenas em função de exigências documentais ou se o navio destina-se a portos da Europa ou dos EUA, que exigem a apresentação de certificado de retirada de lixo no último porto de escala”.

“O ato de jogar lixo ao mar

**O PORTO
DE SANTOS
COBRA
R\$ 2,60
POR QUILO
PARA
COLETAR
LIXO NOS
NAVIOS**

APENAS UM A CADA TRÊS NAVIOS, EM MÉDIA, SOLICITA O RECOLHIMENTO DE LIXO

CNI/DIVULGAÇÃO



CAMPEÃ Garrafa de água mineral é a mais encontrada na praia



SEM FRONTEIRA Lixo é jogado no mar pelos navios e chegam ao litoral



CORRUPÇÃO Extensão da costa brasileira dificulta a fiscalização

não tem nacionalidade”, ressaltou o superintendente. Para ele, a solução seria a cobrança compulsória de uma taxa de lixo incorporada à taxa de utilização do porto. Ihssen acha que a coleta diária do lixo deveria ser oferecida pelo porto, através de serviço próprio ou terceirizado, nos moldes dos serviços oferecidos pelas prefeituras.

Para o comandante Fernando Araújo, os portos brasileiros têm o dever de dispor de instalações ou serviços de recolhimento do lixo para os navios. “Apesar de ser uma oportunidade de negócios,

nem todos os portos brasileiros oferecem esse serviço. Em alguns portos, as cidades não possuem instalações adequadas, apesar do lixo de navios, de maneira geral, não diferir muito do lixo doméstico.”

Um outro problema apontado por Ihssen é que, além do lixo orgânico de cozinha, há o lixo de materiais utilizados na estivagem das cargas como madeira, papel e plástico, que o porto dificilmente aceita recolher. “Isso acontece devido à interferência da Receita Federal, que não aceita seu despejo para terra por considerar que pode tratar-se de contraban-

do. Os portos do Rio de Janeiro, de Santos e de Vila do Conde (Belém) não permitem o despejo, a menos que se faça um requerimento que exige custo elevado de acompanhamento, entre outras coisas.”

FISCALIZAÇÃO

Segundo o oceanógrafo Robson Calixto, do Ministério do Meio Ambiente, “é muito difícil fiscalizar adequadamente uma costa de 8.500 quilômetros. A melhor forma de evitar que o lançamento de lixo aconteça é treinando os operadores marítimos e as autoridades portuárias, e atualizando constantemente a legislação”.

“Todo navio gera quilos de lixo durante suas viagens e é obrigado a despejar esse lixo no porto que em que está aportando. A grande dificuldade é que nem todos estão dispostos a pagar o preço cobrado”, lamentou o integrante da Global Garbage, Isaac Santos. De acordo com ele, há relatos de ex-empregados dos portos afirmando que a corrupção na área é grande. “Muitos terminais assinam documentos afirmando que receberam o lixo quando, na verdade, a coleta não foi realizada”.

Para Santos, o poluidor deveria arcar com as consequências de sua atitude, mas não há casos re-

A GARRAFA DE ÁGUA MINERAL É O PRINCIPAL PRODUTO ENCONTRADO NAS PRAIAS BRASILEIRAS



FERIMENTO Oceanógrafo Isaac Santos diz que resíduos ferem banhistas

NAS PRAIAS GAÚCHAS

60%

DAS TARTARUGAS MORTAS TÊM PLÁSTICO NA BARRIGA

gistrados de armadores que tenham sido punidos no Brasil por não respeitar as convenções internacionais relativas ao lixo marítimo. "Não conhecemos relato de um único navio que tenha sido multado", afirmou Santos.

O comandante Fernando Araújo, diz que nenhuma fiscalização é onipresente e permanente. "A Autoridade Marítima a exerce através da verificação de documentação e recepção de denúncias", ressaltou. Segundo ele, o trabalho preventivo da Autoridade Marítima é a fiscalização permanente da documentação de bordo, que inclui o livro de registros do lixo do navio, onde devem estar assi-

PREJUÍZOS

Fauna marinha é a mais atingida

De acordo com o oceanógrafo Isaac Santos, integrante do projeto "Praia Local, Lixo Global", o impacto que o lixo provoca no ambiente pode ser visto sob três aspectos: prejuízos para a fauna, para os usuários de praia (banhistas) e para o turismo (economia) de municípios costeiros. Ele lembrou que, numa pesquisa realizada no Rio Grande do Sul, 20% dos usuários de praias alegam que já tiveram algum ferimento com resíduos encontrados nas praias.

A fauna marinha, entretanto, é a principal prejudicada. Segundo Santos, os animais podem ingerir lixo contaminado ou até mesmo plásticos, acidentalmente. Isso acontece com frequência, por exemplo, com tartarugas marinhas - que se alimentam de água viva - e com golfinhos. Além do perigo de ingestão, sacolas de

plástico provocam o aprisionamento de animais, levando a uma morte lenta porque eles perdem a habilidade de nadar.

Santos afirma que plásticos duros podem perfurar o intestino dos animais, levando-os à morte. De acordo com ele, 60% das tartarugas encontradas mortas nas praias do Rio Grande do Sul têm resíduos de ingestão de plásticos.

Outra grande preocupação dos biólogos é com a degradação dos recifes de corais, que têm grande biodiversidade. "Redes presas em recifes ficam durante anos destruindo o habitat dos animais e impedindo o crescimento das plantas", comentou.

De acordo com Santos, o lixo marinho também é responsável por graves problemas mecânicos nas embarcações, uma vez que podem entupir os canais de resfriamento dos motores dos navios.

naladas todas as descargas realizadas, a posição geográfica e as condições em que foram realizadas. Adicionalmente, em todos os cursos do Ensino Profissional Marítimo, gerenciado pela DPC, cerca de 25% da carga horária é dedicada a temas ambientais.

De acordo com Araújo, existem situações em que a Convenção permite alguns lançamentos, em locais distantes da costa, de material triturado e passível de degradação biológica. "Não é

usual esse tipo de ocorrência. No entanto, se o representante da Autoridade Marítima tomar conhecimento de fato em desacordo com a Marpol, deverá autuar o infrator". O comandante acha que o número real de casos de lançamento de lixo ao mar é muito reduzido e que a maior parte deles deve ocorrer em alto mar. "Ressalte-se também que a maioria dos resíduos lançados ao mar vem de fontes terrestres e não de navios", afirmou. ©