

Há risco de dano ambiental na Serra do Mar

Especialistas em meio ambiente alertam que a fumaça do incêndio é tóxica e pode prejudicar a fauna e flora de Mata Atlântica da área

BRUNO RIOS

DA REDAÇÃO

Especialistas em meio ambiente alertam para o risco de uma fumaça preta produzida desde ontem, no incêndio da Ultracargo, contaminar a Serra do Mar. Há também críticas ao isolamento de área feito pelas autoridades, que mantiveram as duas pistas da Via Anchieta abertas para o trânsito, mesmo com o fogo alto.

De acordo com a doutora em Direito Ambiental Internacional e professora da Universidade Católica de Santos (Unisantos) Maria Fernanda Britto Neves, a fumaça preta é poluente e pode prejudicar a fauna e a flora da Serra do Mar.

Ao tomar ciência da nota oficial da Cetesb, que informou que o fogo atingiu tanques de álcool, óleo diesel e gasolina, a professora se preocupou. "O óleo é um dos piores produtos para a atmosfera, com toxinas. A fumaça preta pode, sim, atingir a Serra do Mar".

A professora doutora de Gestão Ambiental e pesquisadora da Universidade Federal de São Paulo (Unifesp) Simone Miraglia explica os efeitos práticos do fogo na natureza.

"A fumaça preta é formada por partículas e gases e os ventos podem levá-los à Serra. Ai, quando as folhas iniciarem o processo de respiração, tentarão puxar o oxigênio, mas absorverão essas partículas, fatal para elas".

O professor de Química Inorgânica da Universidade de Brasília (UnB) Marcelo Moreira Santos comentou a composição da fumaça. "Se fosse apenas álcool queimando, ela seria azulada. Já que ficou preta, comprova a presença de outros materiais, como do tanque de armazenamento, a tinta dele e outros combustíveis".

Quatro especialistas ouvidos ontem pela Reportagem descartaram o risco de ocorrência de chuvas ácidas, um antigo trauma de quem mora na região.

"Seria preciso haver enxofre entre os materiais queimados, o que não é o caso", resume Flavio Schneider, professor de Gestão Ambiental da Fundação Getúlio Vargas (FGV) na AlphaStrong.

ISOLAMENTO

Mesmo com a incerteza em torno do fogo na Ultracargo, a Via Anchieta, ao lado, seguiu com o tráfego de veículos liberado o



ROGÉRIO SOARES

As partículas e gases que formam a fumaça preta podem ser levados pelo vento para a área da Serra do Mar (ao fundo, na imagem) e ser absorvidos pelas folhas

Na saúde

A população não precisa temer problemas mais sérios de saúde. Embora a fumaça assuste, a atenção deve ser redobrada apenas por portadores de asma e rinite, idosos e gestantes. "O risco não é alto, desde que não se fique perto do fogo. Mas, dependendo da direção do vento, dará para sentir irritação nos olhos e dificuldade de respiração, pois a fumaça tem monóxido de carbono", explica o médico pneumologista da Universidade Estadual do Rio de Janeiro (UERJ), Walter Costa. O ideal é não chegar perto do bairro Alemoa e, em caso de problemas de saúde, ir logo ao hospital.

Outros casos

29 de julho de 1974
Explosão em tanque de armazenamento de produto químico em um dos terminais petroquímicos da Ilha Barnabé causou a morte de um operador, ferimentos em outros e vazamento de 3.150 litros de tolueno para o estuário.

10 de outubro 1991
Incêndio em dois tanques em terminal da Ilha Barnabé, envolvendo acetato de vinila e acrilonitrila, provavelmente em função da queda de um raio. Não houve vítimas e o incêndio foi controlado a tempo de evitar maiores danos.



3 de setembro de 1998.
Um vazamento em uma casa de bombas provocou incêndio na Ilha Barnabé, pela manhã, nas instalações da Brasterminals. As chamas atingiram também um caminhão-tanque que recebia 80 toneladas de dicitlopentadieno, substância inflamável, e ameaçaram 66 tanques contendo combustíveis e outros líquidos. Não houve vítimas, mas os mangues foram atingidos. O episódio foi considerado gravíssimo pela Cetesb.

"É mais fácil cair um avião", diz consultor

MAURÍCIO MARTINS

Apesar de o incêndio na Ultracargo ser de grandes proporções, o risco é pequeno para a população de Santos. Isso porque o sistema de segurança dos terminais é rigoroso para evitar que o fogo se espalhe e cause tragédias. A afirmação é do engenheiro de produção mecânica Marcos Vendramini, diretor da empresa V2PA Engenharia e Consultoria, que já prestou serviços à maioria dos terminais de graneis líquidos do Porto de Santos.

Vendramini foi membro da comissão responsável por criar as normas para os terminais de líquidos no Brasil. Segundo ele, a possibilidade de um acidente nessas instalações é mínima. "É mais fácil um avião cair do que um acidente grave com tanques", diz.

O especialista explica que os tanques são feitos em aço e ba-

se de concreto armado. Ficam dentro de bacias protegidas por muros para evitar que o combustível se espalhe em caso de acidentes como o de ontem.

Além disso, cada tanque tem sistema de resfriamento que é acionado nessas ocasiões: tubulações (anéis) em volta dele jogam água de forma contínua, formando uma cortina de proteção contra o fogo. E a tampa é feita com solda fraca, para soltar em caso de explosão e evitar que as laterais do equipamento sejam rompidas pela alta pressão.

CAUSAS

Ele acredita que ainda é cedo para apontar as causas, mas a falha humana é provável. "No caso de um raio, pode pegar fogo sozinho. Mas, geralmente, é durante alguma manobra, e inúmeros agentes podem ter contribuído", diz.

A melhor técnica no combate ao fogo seria com espuma — uma mistura de produto químico com água, que deve estar presente nos terminais.

POUCA INFORMAÇÃO

A Ultracargo informa que a Brigada de Incêndio da empresa evacuou a área e acionou o plano de ajuda mútua do terminal. Oficialmente, até ontem à noite, a Ultracargo afirmava que o fogo estava contido em quatro tanques e que as operações de resfriamento das unidades vizinhas à área afetada continuarão sem interrupção.

A Tribuna entrou em contato com o coordenador do Plano Integrado de Emergência (PIE) da Associação Brasileira de Terminais Líquidos (ABTL), Nivaldo Matheus, ontem à noite. Ele disse que estava no local, mas não poderia passar informações.

Um silo, em detalhes



• Pelas normas internacionais, silos para armazenamento de álcool, diesel e gasolina devem ser em aço carbono, com capacidade entre 1.000 m³ e 15 mil m³

• A espessura do aço deve ser de 6 mm, no mínimo, sendo mais espessa na base

• Devem ser construídos sobre uma chapa de aço, em cima de uma base de concreto

• Possuem sistemas de resfriamento a água e de espuma, contra incêndio

Os silos da Alemoa contêm 6 mil m³. Segundo a empresa, 20 milhões de litros de combustíveis estavam armazenados nos silos que pegaram fogo

ARTE MONICA SOBRAL/AT