

POLUIÇÃO DAS ÁGUAS – Uma experiência

MILTON SERGIO SILVA CORRÊA
Capitão de Mar e Guerra (ReF⁹)

SUMÁRIO

Poluição em Santa Catarina
Porto de Paranaguá
Projetos de Lei
Poluição severa
Conclusão

POLUIÇÃO EM SANTA CATARINA

A Capitania dos Portos do Estado de Santa Catarina, por meio de sua Delegacia em São Francisco do Sul, empreendeu, de 1970 a 1972, uma campanha para combater o despejo de óleo por navios e embarcações, assim como por esgoto industrial e doméstico, nos municípios de sua jurisdição¹. A legislação da época

atribuía à Marinha o encargo de fiscalizar a poluição de qualquer espécie no oceano na faixa de 12 milhas náuticas e nas águas interiores de baías e rios, estando autorizada a aplicar multas aos infratores.

No afã de coibir qualquer despejo de produtos nas águas, foi mantida relação com prefeituras, câmaras municipais, a administração do porto e agentes de navegação, solicitando apoio e providências possíveis para impedir a contaminação da

* Foi chefe de Máquinas da Corveta *Bahiana*, do Navio-Transporte de Tropas *Barroso Pereira* e do NM *Siderúrgica Nove* (na greve dos marítimos, em 1962/3); imediato do Rebocador de Alto-Mar *Tridente* e do Contratorpedeiro (CT) *Espírito Santo*; comandante do CT *Marcílio Dias*; delegado da Capitania em São Francisco do Sul e capitão dos Portos do Paraná. Serviu na *Revista Marítima Brasileira* por 20 anos.

¹ A jurisdição da Delegacia do Porto de São Francisco do Sul abrangia os municípios de Araquari, Barra do Sul, Corupá, Garuva, Guaramirim, Itapoá, Jaraguá do Sul, Joinville, Massaranduba, Schroeder, São Bento do Sul e São Francisco do Sul. Hoje deixaram de fazer parte: Corupá, Jaraguá do Sul e São Bento do Sul.

água. Percebida a necessidade pelos prefeitos e por demais personalidades, cada um na sua esfera de atuação, foi produzido material de divulgação, com cartazes e folhetos, para afixação em agências dos Correios, bancos, repartições e qualquer local com presença de público – igrejas, cinemas, restaurantes, bares e oficinas, entre outros.

Para obtenção de conhecimento e experiência sobre o assunto em si, foi decidido começar por atividades e locais em que seria mais fácil conseguir bons resultados, isto é, junto a navios e embarcações surtos no porto, empresas e colônias de pesca, oficinas, pequenos estaleiros e iates clubes.

Alcançando-se relativo sucesso, entramos em contato com prefeitos de municípios que possuíam, em especial, residências de veraneio.

Nessas localidades foram distribuídos avisos e cartazes com orientação para construção de fossas sépticas, que impedem o lançamento de esgoto *in natura* nas praias e lagoas contíguas ao mar. As medidas foram

bem aceitas pelos moradores, pois estes imaginaram benefícios concretos futuros: o interior das baías e lagoas poderia ficar com aspecto e odor bem melhores.

As indústrias moveleiras em São Bento do Sul, na Serra do Mar, motivaram-se para providenciar equipamentos de purificação dos dejetos que lançavam nos rios afluentes da Baía de Babetonga. Esses rios tomaram cores dos produtos utilizados na fabricação do mobiliário: amarelo, verde, vermelho, roxo etc. As empresas consideraram, a pedido dos poderes Executivo e Legislativo, que, em prazo de um ano,

poderiam solucionar os problemas que agrediam fauna e flora, além de comprometer o abastecimento de água potável das cidades. Foi constatado, um ano depois, que as indústrias atenderam parcialmente ao chamamento e, como tal, prefeito e Câmara Municipal concederam menores encargos fiscais temporariamente. Outros municípios seguiram o exemplo de São Bento do Sul, suscitando medidas para indústrias, comércios e residências também se esforcem em não poluir as águas.

No entanto, o embrião da ideia ainda precisava atingir seu foco principal e primordial: Joinville, com suas 500 indústrias, seu Rio Cachoeira e tributários que cortavam as terras do município, contaminando a Baía de Babetonga. Buscamos e tivemos auxílio nos iates clubes,

nos poderes municipais, nos clubes de serviço, em algumas poucas indústrias e em algumas personalidades, que compreenderam a questão a enfrentar. Foi então promovida reunião com numerosa plateia, quando se discorreu sobre as

A Delegacia de São Francisco do Sul sonhava apresentar solução para questão que muito ultrapassava sua atribuição e responsabilidade

medidas já tomadas na região nordeste de Santa Catarina e o que se esperava de Joinville. Houve apoio condicional, e três ou quatro dirigentes importantes se manifestaram favoravelmente. A ideia estava lançada e passou a surtir efeito progressivo e lento, não imediato. Vale citar a empresa Consul, de produtos de refrigeração, que anunciou que, no prazo máximo de um ano, aspiraria a água poluída do Rio Cachoeira, devolvendo-a tratada e pura. Os três iates clubes foram aliados importantes, pois, fazendo parte da sociedade de maior poder econômico,

influenciaram indústria e comércio. Sementes lançadas produziam alguns frutos!

Mas sabia-se àquela época, tal como hoje, que as ações tinham a ver primordialmente com saneamento básico, de responsabilidade dos governos Federal, Estadual e Municipal, distribuídos pela esfera ampla de ministérios e secretarias.

A Delegacia de São Francisco do Sul, em sua pequenez, sonhava em apresentar solução para questão que muito ultrapassava sua atribuição e responsabilidade, mas que nem por isto deveria ser desconsiderada e omitida da população que sofria, sofre e continuará sofrendo se nada for feito, nem previsto e planejado.

PORTO DE PARANAGUÁ

A Capitania dos Portos do Estado do Paraná, em Paranaguá, empreendeu, em 1979 e 1980, campanha semelhante à de São Francisco do Sul. A jurisdição era bastante menor, pois a Serra do Mar, no Planalto de Curitiba, faz com que suas águas corram para oeste e deságuem em Foz do Iguaçu, nas fronteiras com a Argentina e o Paraguai².

Assim, a inexistência de indústrias e cidades menores indicou providências para eliminar despejos por navios e embarcações. Os infratores da lei receberam poucas, mas vultosas multas, o que fez com que armadores e seus agentes tomassem precauções adicionais nos portos de Paranaguá e Antonina.

É de ressaltar o que Paranaguá representava, em comparação com os demais portos. O porto era responsável por 37% da receita cambial brasileira de produtos

agrícolas e frequentado por cem navios por mês (90 estrangeiros). Também, para comparar com São Francisco do Sul, que tinha 15 navios por mês, a região abrigava 550 indústrias e o quádruplo em população.

Minha experiência de bordo como chefe de Máquinas e imediato indicou a providência de oferecer aos navios atracados a possibilidade de esgotar seus porões das praças de Máquinas antes de saírem do porto, sem quaisquer despesas para os armadores. O ótimo relacionamento com o administrador do porto fez com que fosse disponibilizado caminhão-tanque e um reservatório para depósito dos dejetos coletados nos navios. O caminhão despejava no reservatório e, após algum tempo para decantação da água, o óleo era transportado para uma usina de refinação nas cercanias de Curitiba. A comercialização do produto refinado superava as despesas com toda a atividade e, mesmo que assim não fosse, interessava à Administração do Porto ter suas águas limpas no porto e no litoral.

O comandante do navio podia afirmar que nada tinha em seus porões e assinar declaração nesse sentido. Por ocasião do despacho de saída na Capitania, esta declaração era apensada aos outros documentos para permitir a liberação do navio. Portaria do capitão dos Portos foi emitida, regulando todo o procedimento, sem contestação das partes envolvidas.

PROJETOS DE LEI

O Deputado Federal Maurício Fruet (MDB), em 1980, ao conhecer a portaria

2 A jurisdição da Capitania dos Portos do Paraná (CPPR), em Paranaguá, abrangia os municípios de Antonina, Guaraqueçaba, Guaratuba, Matinhos, Morretes e Paranaguá. Hoje a jurisdição é diferente, abrangendo outros municípios, pois a CPPR incorporou todo o estado do Paraná, deixando de existir a Capitania Fluvial de Foz do Iguaçu. A capitania passou a ser subordinada ao 8º Distrito Naval (DN) e não mais ao 5º DN.

da Capitania do Paraná, solicitou utilizá-la para apresentar Projeto de Lei na Câmara de Deputados. Comunicou-se à Marinha esta iniciativa. A proposta se cingiu aos termos da Portaria, ampliando a faixa litorânea contida na lei original e aumentando os valores das multas, conservando a essência básica da ideia. Porém esse projeto de lei não se concretizou.

Em 2018, o Deputado Federal Gustavo Fruet, filho de Maurício Fruet, que já falecera, instado a conhecer o assunto, levantou na Câmara todo o andamento do Projeto de Lei que seu pai apresentara. A tramitação nas comissões recebeu aprovação unânime dos membros. No entanto, opiniões de interessados haviam discordado de alguns pontos, revelando desinteresse em relação aos benefícios decorrentes para o meio ambiente e a proteção da flora e fauna marinhas. Vinte anos após, por decurso de prazo, o Projeto de Lei foi arquivado, mas existe o registro completo.

POLUIÇÃO SEVERA

Há cerca de dois anos o Brasil foi surpreendido por grande poluição por óleo nas regiões Norte e Nordeste. Governos, entidades, população, fauna e flora marinhas foram afetados. Em mar alto e nas costas e praias, muitos atuaram tentando

remover óleo e borra, com consequências nefastas e duras.

Toda a imprensa motivou-se para a matéria, criticando os poderes e divulgando notícias de desalento. Por que não submeter novamente a questão ao Congresso? Há pecados e erros. Na controvérsia, deve ser buscada solução melhor e aceitável, e aí estão os formadores de opinião para contribuir.

A administração do Porto de Paranaguá publicou, há pouco tempo, extenso e completo regulamento sobre procedimen-

tos de usuários do porto, abordando os temas com propriedade e esmiuçando detalhes e cuidados a serem observados por todos. Convém estender esse regulamento, com

ajustes, aos demais portos. A respeito de poluição, persiste com o mesmo propósito de não poluir águas.

CONCLUSÃO

Há dois anos lembrei à Marinha daquele Projeto de Lei. Será possível retomar o espírito da lei proposta e avançar, mesmo sabendo que a lei, por si só, não solucionará todo o problema? Ou vamos esperar outro desastre para limpar águas, praias e costas, não aproveitando o exemplo de iniciativas comunitárias de saneamento básico eficazes, como a relatada no início deste artigo?

Vamos esperar outro desastre por poluição para limpar águas, praias e costas?

 CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<MEIO AMBIENTE>; Política para o Meio Ambiente; Poluição do Mar;