

Cetesb garante: cava subaquática não oferece risco

Polêmica tem dominado as redes sociais desde a semana passada

FERNANDA BALBINO
DA REDAÇÃO

Com o rompimento da barragem de Brumadinho, que deixou 65 mortos e 279 desaparecidos em Minas Gerais, a cava subaquática construída pelo Terminal Integrador Portuário Luiz Antonio Mesquita (Tiplam), instalação da operadora logística VLI no Porto de Santos, voltou à pauta de discussões. O temor é de que um eventual rompimento cause um desastre ambiental semelhante na região, mas a Companhia Ambiental do Estado de São Paulo (Cetesb), que emitiu a licença ambiental da obra, descarta esse risco.

A cava subaquática foi construída para a deposição de material dragado do Canal de Piaçaguera. Nesta região, os sedimentos são altamente contaminados por conta de anos de atividade industrial no polo de Cubatão.

Esta dragagem foi necessária para que o Tiplam possa operar plenamente seus navios, cada vez maiores e com maior calado em sua instalação. A decisão de construir a cava foi tomada pela empresa e seus consultores para que esses sedimentos tenham uma destinação.

Apesar de a VLI garantir que o empreendimento é seguro, ambientalistas apontam a insegurança da deposição de material tóxi-

SEGURANÇA

"Hoje, temos uma cava bem melhor desenhada e estabelecida do que a proposta no EIA-Rima. Foi feito um deslocamento para o continente, para um local mais abrigado, livre da ação do vento, da maré e do movimento de embarcações"

José Eduardo Bevilacqua
assistente executivo da Diretoria de Avaliação de Impacto Ambiental da Cetesb

co em cavas e o risco de poluição, além de uma ameaça à pesca artesanal.

Mas, para o assistente executivo da Diretoria de Avaliação de Impacto Ambiental da Cetesb, José Eduardo Bevilacqua, esta possibilidade é nula. Segundo ele, modelos matemáticos demonstram que 99,7% do material depositado fica retido no interior da cava. "O risco é praticamente inexistente", afirmou.

O executivo da Cetesb também aponta que não há

relação entre a construção da cava do Canal de Piaçaguera e a barragem de Brumadinho, por conta da utilização de tecnologias distintas para fins diferentes. "Não faz o menor sentido essa comparação do ponto de vista de engenharia", afirmou Bevilacqua.

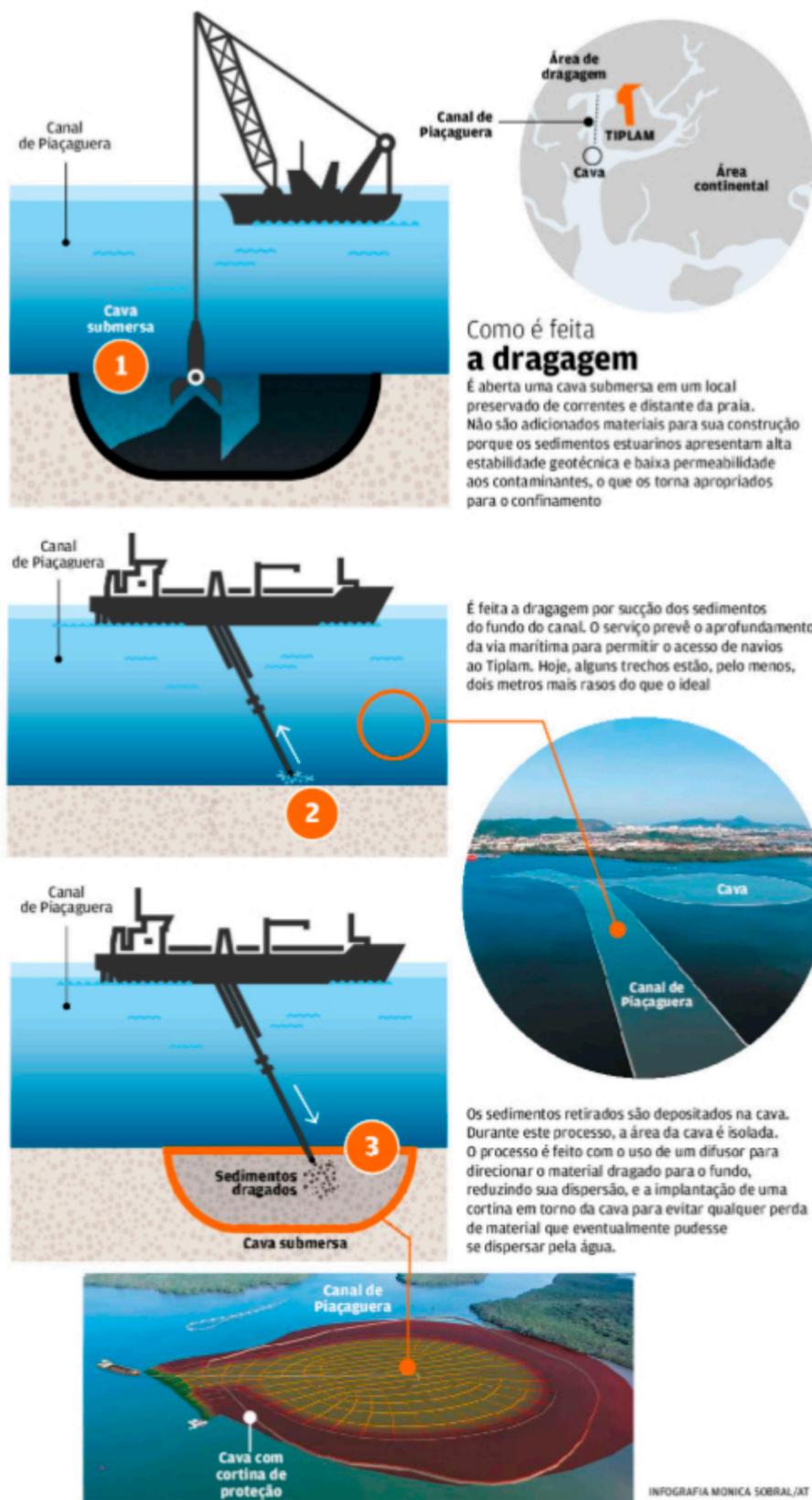
A cava, de 400 metros de diâmetro e 25 metros de profundidade, teve 2,4 milhões de metros cúbicos de material dragado depositado em 2017. Porém, o projeto é de 2002 e, desde então, a tecnologia utilizada tem sido analisada, inclusive pelo Corpo de Engenheiros do Exército dos Estados Unidos. Segundo Bevilacqua, por conta disso, houve mudanças que tornaram o empreendimento mais seguro.

"Hoje, temos uma cava bem melhor desenhada e estabelecida do que a proposta no EIA-Rima. Foi feito um deslocamento para o continente, para um local mais abrigado, livre da ação do vento, da maré e do movimento de embarcações", afirmou o executivo da Cetesb.

MONITORAMENTO

Segundo Bevilacqua, a Cetesb recebe boletins mensais e relatórios trimestrais da qualidade da água e de sedimentos no entorno da cava. O órgão ambiental também realiza sobrevoos para avaliar as condições da cava.

O PROJETO DA CAVA



Como é feita a dragagem

É aberta uma cava submersa em um local preservado de correntes e distante da praia. Não são adicionados materiais para sua construção porque os sedimentos estuarinos apresentam alta estabilidade geotécnica e baixa permeabilidade aos contaminantes, o que os torna apropriados para o confinamento

É feita a dragagem por sucção dos sedimentos do fundo do canal. O serviço prevê o aprofundamento da via marítima para permitir o acesso de navios ao Tiplam. Hoje, alguns trechos estão, pelo menos, dois metros mais rasos do que o ideal

Os sedimentos retirados são depositados na cava. Durante este processo, a área da cava é isolada. O processo é feito com o uso de um difusor para direcionar o material dragado para o fundo, reduzindo sua dispersão, e a implantação de uma cortina em torno da cava para evitar qualquer perda de material que eventualmente pudesse se dispersar pela água.

INFOGRAFIA MONICA SOBRAL/JAT

Consultor critica e executivo defende

De um lado, ambientalistas. Do outro, o Terminal Integrador Portuário Luiz Antonio Mesquita (Tiplam), instalação da operadora logística VLI no Porto de Santos. Os primeiros apontam o risco de contaminação, enquanto a empresa atesta a regularidade da cava subaquática e que esta é a melhor forma para a deposição de sedimentos contaminados.

Para o engenheiro e consultor empresarial Elio Lopes, crítico da cava, ela não era a melhor destinação para o material dragado no Canal de Piaçaguera. Isto porque a obra oferece risco de contaminação por metais pesados e hidrocarbonetos aromáticos policíclicos, que são cancerígenos.

"A cava construída pelo Tiplam encontra-se em uma zona sensível, como é o caso do estuário de Santos, a uma distância muito próxima de exuberantes manguezais, áreas que abrigam e protegem a procriação de diversos frutos do mar, peixes, siris, caranguejos, ostras e mariscos, todos largamente consumidos pela população em geral, em especial as ribeirinhas, pescadores artesanais que buscam nesses alimentos a base da subsistência", destacou.

Por outro lado, o gerente geral de Portos do Tiplam, Alessandro Gama, garante a

segurança do confinamento de sedimentos. Para ele, esta opção não era a mais barata e, sim, a mais eficiente, tendo em vista a tecnologia aplicada e o uso de cortinas de silte (tipo de sedimento) para evitar vazamentos.

Sobre as semelhanças entre a cava e o rompimento da barragem de Brumadinho, Gama descarta todas. E destaca

que esses apontamentos são fruto de "oportunistas" de pessoas que se aproveitam de um momento de comoção para forçar a comparação.

O executivo ainda aponta o ganho ambiental com a remoção de material contaminado do Canal de Piaçaguera e o aprofundamento do canal para uma média de 14,5 metros na via marítima.