

AUDIÊNCIA PÚBLICA DO EIA - RIMA DO PORTO LARANJEIRAS EM SÃO FRANCISCO DO SUL

Sabedores das necessidades nacionais de implementar no seu sistema de transporte as infra-estruturas necessárias para exportação e importação de bens e serviços (considerados pela imprensa e setores do Governo Federal como um grande ponto de estrangulamento ao desenvolvimento), somos conscientes e favoráveis a ampliação e melhoramentos do sistema portuário de São Francisco do Sul.

No entanto, a proposta apresentada em Audiência Pública do EIA/RIMA sobre o Porto de Laranjeiras, no dia 22 de março de 2005, causa-nos profunda preocupação pelos fatos mencionados a seguir, e especialmente pela falta de transparência de todo o procedimento de licenciamento e o reduzido tempo para os debates que se fazem necessários.

Fauna

Nossa principal preocupação é em relação aos mamíferos aquáticos em especial o Boto Cinza, *Sotalia guianensis* e a Toninha, *Pontoporia blainvillei*. Os quais têm sido avistados durante todo o ano, principalmente, no corpo central da Baía da Babitonga, utilizando-a para descanso, reprodução, cria de filhotes e alimentação. Esta é a única região do Brasil onde *P. blainvillei* é avistada com freqüência em um ambiente estuarino protegido. Seus hábitos essencialmente costeiros as tornam altamente vulneráveis a atividades antrópicas, como tráfego de embarcações, poluição e capturas acidentais em artefatos de pesca. Ambas as espécies de cetáceos aparecem na edição de 2002 da "Lista Vermelha dos Animais Ameaçados de Extinção" (Red List, IUCN). No Brasil, a Toninha está na Lista Oficial de Espécies da Fauna Brasileira Ameaçadas de Extinção (IBAMA, 2003), e foi recentemente classificada com o *status* de "Vulnerável" no Plano de Ação de Mamíferos Aquáticos do Brasil. Embora a *S. guianensis* esteja classificada como "Dados Insuficientes", isso não significa uma categoria de ausência de ameaça, mas sim que os dados disponíveis não permitem uma avaliação precisa.

A poluição sonora na água causada por uma atividade portuária é de significativo impacto para a fauna aquática durante todo seu período de implementação e operação. No caso dos cetáceos, em especial, pode afastá-los completamente de uma determinada região. Estas espécies têm excelente acuidade auditiva e comunicam-se através de sons, que se diferenciam entre as espécies. Desta forma, a poluição sonora constitui-se num impacto de grande

magnitude para estas espécies. Estudos envolvendo o monitoramento da atual área portuária de São Francisco do Sul mostraram que *Sotalia guianensis* abandonou completamente a enseada do porto e suas imediações desde o período em que foram realizadas as obras de duplicação do porto, entre os anos de 1999 – 2000, não mais retornando. Os dados indicam que o nível de tolerância da espécie à poluição sonora foi ultrapassado, já no caso de *Pontoporia blainvillei*, apenas relatos históricos indicam a utilização do porto pela espécie; provavelmente, seu limite de tolerância já foi ultrapassado há muitos anos. Cabe lembrar que a proteção destas espécies são compromissos internacionais do Brasil e a São do Governador Federal (IBAMA) a obrigação de protegê-los, inclusive deste tipo de ameaça.

Em relação ao impacto sobre outras espécies componentes da fauna da região, nota-se que tais efeitos não são contemplados claramente no relatório de impacto ambiental.

Pesca

A avaliação dos impactos referentes ao sistema sócio-ecológico que a pesca representa na baía Babitonga não é considerada satisfatoriamente no EIA/RIMA em comparação à relevância desta atividade no local. Existem aproximadamente 33 comunidades ligadas à atividade da pesca na baía Babitonga (Rodrigues *et al.*, 1998). E estudos realizados na região detectaram a presença de 76 espécies de peixes e 26 espécies de representantes da carcinofauna (IBAMA, 1998), muitos destes com valor comercial. A cultura local em muitas das comunidades vem sendo desgastada em função de processos de aculturação que surgem do contato com o desenvolvimento, tecnologia e padrões de vida da sociedade urbana (Gerhardinger, obs. pess.; Pinheiro & Cremer, 2003). A implantação e operação do porto trará uma amplificação deste processo. O Relatório de Impacto Ambiental sugere que não existirá impacto sobre os sítios pesqueiros, e que a área de influência da atividade do novo porto proposto não é utilizada exclusivamente por algum petrecho em especial. Entretanto, a atividade deste novo porto pode sim influenciar na disponibilidade de pesqueiros para a população local, pois esta se apresenta como importante local da pesca de Gerival;

A introdução de espécies exóticas foi considerada como potencial impacto. No entanto uma maior atenção deve ser dada a este item no que concerne a fase de implantação da obra, que irá propiciar novos substratos e um enfraquecimento temporário do ecossistema local, permitindo que espécies invasoras já existentes na região se beneficiem e colonizem mais este substrato. De fato, foi descoberto recentemente por pesquisadores do Instituto Vidamar

que no mínimo 1 espécie de peixe exótico já é encontrada habitando a baía Babitonga (*Omobranchus punctatus*) (Gerhardinger et al., 2005), tendo sido introduzido através de navios (água de lastro ou incrustações). Um levantamento prévio das espécies já estabelecidas não existe, o que impossibilita futuras inferências sobre os impactos do empreendimento sobre o ambiente local.

Turismo

O RIMA argumenta em poucas linhas que o impacto da atividade portuária sobre o turismo não confere impactos negativos a esta atividade. Sugere ainda que o empreendimento não altera/diminui a beleza cênica do local. Avaliando as circunstâncias apresentadas no RIMA e a realidade local, acreditamos que o empreendimento afetará significativamente este setor. Devemos considerar a presença do Clube de Pesca e pousadas que subsidiam praticantes de pesca amadora, que vêm de estados vizinhos e dependem da qualidade ambiental para exercer suas atividades e desta maneira fomentar o turismo local. A depreciação da cênica, geração excessiva de ruídos, alteração na qualidade da água, estão entre algumas das alterações ambientais previstas como impactos diretos sobre o turismo.

Este empreendimento se contrapõe a política de desenvolvimento daquela região que através da ROTA DO ENCATO pretende o desenvolvimento sustentável do turismo.

Sedimento / Dragagem

Para estabelecer a entrada dos navios à área portuária será necessária a dragagem de um canal de acesso e da bacia de evolução, cerca de 3.600.000 m³ de sedimento, que se diz será utilizado, em sua maior parte, para o aterro da área. Tal volume de dragagem evidentemente causará reflexo em uma área muito superior a que foi considerada como de Impacto Direto do empreendimento.

Segundo a resolução CONAMA 344 de 25 de março de 2004 estão estabelecidas diretrizes gerais para avaliação de materiais a serem dragados nas águas jurisdicionais brasileiras. Entre elas o nível aceitável de contaminação por metais pesados acima dos quais tal material deverá ter um tratamento especial. A empresa empreendedora afirma que os níveis encontrados na área estão dentro dos limites permitidos pelo CONAMA, contrariando, porém um trabalho de Tureck (2002) que avalia a contaminação na Baía da Babitonga para o metal

pesado cádmio (Cd), encontrando valores acima do Nível I (Tabela III), onde não serão aceitas técnicas de disposição, diluição e difusão de sedimentos dragados que podem ocorrer quando for feito o chamado "bota fora" em área marítima. Que pode causar contaminação no litoral de Santa Catarina e do Paraná.

Ainda a respeito da presença de índices de Cd entre os níveis I e II, o artigo 7º da referida Resolução determina ensaios ecotoxicológicos, os quais não estão demonstrados.

Ainda faltam esclarecimentos a respeito do cumprimento, entre outros, do artigo 6º da Resolução que exige certificação do INMETRO do laboratório utilizado para as análises, e se, em conformidade com a Tabela I, constante do anexo da referida portaria, foram feitas as 46 amostras exigidas.

Deve-se ressaltar a problemática identificada no trabalho de Tureck (2002) onde foi comprovada o processo de bioacumulação de 5 metais pesados em tecidos de ostras cultivadas em áreas próximas às atividades de dragagem na Baía da Babitonga, sendo que estas apresentaram valores acima dos permitidos pela legislação. A atividade de dragagem ressuspende o sedimento disponibilizando para a coluna d'água os contaminantes associados, que novamente passam a circular na cadeia trófica. E as espécies utilizadas para a maricultura da região são animais que, por serem filtradores, concentram em seus tecidos estes tipos de contaminantes, os quais dependendo dos níveis podem causar problemas de saúde pública. E caso isso venha a ocorrer, o mercado consumidor destes produtos abrange não somente o estado de Santa Catarina, mas também regiões como Paraná, São Paulo e Rio de Janeiro. Considerando o volume a ser dragado para a instalação e operação do empreendimento proposto potencializam-se os problemas supracitados.

Outro problema gravíssimo da dragagem será a manutenção do canal e da bacia de evolução, prevista em 160.000 m³ por ano. Atualmente o Porto de São Francisco tem um volume dragado de 600.000 m³ a cada 4 anos, ou seja, 150.000 por ano, em média. Esta nova dragagem dobrará o volume anual sendo depositado em "bota fora" no mar, tal volume e qualidade de contaminação destes sedimentos, muito provavelmente, causará reflexo não só no litoral de Santa Catarina, mas também no Paraná cuja divisa estadual está a menos de 25 km da baía da Babitonga.

Acesso

Outra anomalia identificada no Licenciamento é o fato de estar se analisando apenas a infra-estrutura portuária e não todos os parâmetros ligados ao acesso a este porto, tanto nos aspectos físicos de acessibilidade como nos aspectos de segurança social e ambiental:

1. Acesso do Porto Laranjeiras à BR 280 - Trata-se atualmente de uma pequena estrada de acesso rural que eventualmente foi utilizada para acesso ao *ferry boat* que ligava São Francisco do Sul ao distrito do Sai, uma estrada sem qualquer pavimento, evidentemente sem as mínimas condições de tráfego para a construção do porto muito menos para atender toda a demanda da atividade portuária. Todas as adequações que são necessárias devem ser objeto de um licenciamento ambiental devido aos impactos, não só de ordem ambiental, mas também social, e deve ocorrer conjuntamente com o licenciamento do porto, por serem ações diretamente vinculadas. Caso isso não ocorra cria-se a "obrigação" de licenciar o acesso depois de licenciado o porto.

Fato mais grave ainda em relação a este acesso é que o trajeto da estrada ora existente corta uma Terra Indígena em proposta de criação pela FUNAI. Além disso, causa preocupação maior o fato de um dos empreendedores manifestar-se em audiência pública dizendo que "estava em contatos com a FUNAI em Brasília" para alterar os limites ora propostos para a reserva.

2. Tráfego na BR 280 e BR 101 - Atualmente a BR 280 já tem um fluxo extremamente complexo que restringe a atividade portuária do atual Porto de São Francisco, assim como do acesso turístico na região. O aumento do tráfego provocado pelo Porto de Laranjeiras vai, no mínimo, duplicar a movimentação de veículos, conseqüentemente duplicando a problemática e os riscos de acidentes não só com impactos sociais, mas também com impactos ambientais, já que se pretende o transporte de cargas tóxicas. Como conseqüência lógica do aumento do tráfego na BR 280, o fluxo da BR 101 será reflexo direto deste aumento, trazendo conseqüências regionais especialmente para o estado do Paraná.

3. Acesso das embarcações - Considerando que a capacidade proposta para o Porto de Laranjeiras é de 7 "berços", ou seja, 7 posições para atracação de navios, tem-se como conseqüência direta o aumento, em mais do que o dobro, do movimento atual de embarcações no canal de acesso a São Francisco do Sul e uma movimentação de navios que não existia naquela região do fundo da baía. Entre outras conseqüências, como descrito anteriormente, proporcionarão um enorme impacto sobre a população de cetáceos entre outros, não só pela possibilidade de colisão, mas principalmente pela poluição sonora submarina.

Com esse aumento de fluxo de embarcações e como o empreendedor se propõe ao transporte de cargas perigosas, acreditamos não estar suficientemente demonstrado a avaliação dos possíveis impactos ambientais em caso de acidentes. Esta preocupação exemplificou-se recentemente com o caso do Navio Vicuña em um porto privado na Baía de Paranaguá, que provocou um desastre ambiental, econômico e social de grandes proporções que transcendeu os limites daquela baía.

Considerando que o Licenciamento Ambiental do Porto de Itapoá e da Duplicação do Porto de São Francisco estarem sendo conduzidos a nível Federal, é incompreensível que uma obra de maiores proporções, como o Porto de Laranjeiras, potencializando impactos ambientais e estruturais que transcendem os limites estaduais tenha seu licenciamento a nível estadual.

Face aos argumentos expostos acima e outros que seriam muito extensos para cita-los neste documento, consideramos que:

1. Deve haver o reconhecimento das autoridades da riqueza ambiental daquela área, tanto que tramita no IBAMA a proposta de criação de uma Unidade de Conservação a nível federal como Reserva de Fauna, que por ser uma Unidade do grupo de Uso Sustentável busca também a compatibilização do uso dos recursos naturais com as características sociais da região (Processo Nº 02032.000034/2005-75 - IBAMA).

2. O local escolhido para o empreendimento considerando a magnitude, complexidade e o impacto causado por este, é inadequado.

3. O Estudo de Impacto Ambiental e especialmente o seu Relatório de Impacto Ambiental são insuficientes, não permitindo qualquer tomada de decisão relativa a sua implantação.

4. Mesmo com estudos ambientais complementares os impactos que serão produzidos na biota local e em todo aquele habitat são irreversíveis e não mitigáveis.

5. Portanto, entendemos que o empreendimento como está proposto não é passível de licenciamento.