

# Efeito de Beirute

## Portos de todo o mundo estão a verificar se têm nitrato de amónio

Depois do desastre libanês, muitos responsáveis portuários tentaram saber se tinham o material explosivo armazenado nas suas instalações e tiveram surpresas desagradáveis. Restrições da covid-19 levaram a que se acumulasse mais carga em alguns locais, como no porto de Dacar

Maria João Guimarães

**Q**uando se tornou óbvio que a enorme explosão no porto de Beirute se deveu a uma enorme quantidade de nitrato de amónio mal armazenado, responsáveis portuários em todo o mundo – da Roménia ao Iraque – começaram a pensar se não poderiam ter o mesmo problema nas instalações pelas quais eram responsáveis.

O nitrato de amónio é um produto químico usado sobretudo como fertilizante e explosivo, por exemplo na exploração de minas. Sozinho, não tem grande potencial de combustão, mas se for contaminado com petróleo ou armazenado em madeira ou outros materiais inflamáveis, pode produzir explosões enormes. No porto de Beirute, estaria guardado num armazém com fogos-de-artifício, e a explosão provocou uma onda de choque de tal modo poderosa que fez saltar portas e janelas de milhares de edifícios e reduziu alguns a escombros. Morreram quase 200 pessoas, milhares ficaram feridas, milhares desalojadas.

O nitrato de amónio causou outros grandes desastres, como em 1947 num navio no porto da Cidade do Texas, que matou centenas de pessoas e foi o pior acidente industrial dos EUA.

A Rússia é o maior produtor de nitrato de amónio entre um grupo reduzido de países que produzem o químico: cerca de metade dos mais de 20 milhões de toneladas produzidas todos os anos vêm deste país, segundo o *New York Times*. Mas é utilizado em muitos países: segundo o *Washington Post*, o comércio global de nitrato de amónio movimentava milhares de milhões de dólares anualmente, com cadeias de fornecimento complexas envolvendo muitos países, e o transporte é feito muitas vezes por mar. Não raras vezes, fica mais tempo do que previsto em portos ao lado de cidades com muitos habitantes, como Beirute – ou Dacar.

“Depois do que aconteceu em Beirute, sabemos que muitas autoridades estão a verificar e, se necessário, rever as suas políticas em relação a materiais perigosos”, disse ao PÚBLICO por *email* Natasha Brown, da Organização Internacional Marítima (IMO, na sigla em inglês), uma agência da ONU. “Especialmente no caso de portos junto a zonas muito densamente povoadas.”

O porto da capital do Senegal foi dos primeiros a anunciar que estavam a retirar, de modo faseado, do seu porto uma grande carga de nitrato de amónio, 3000 toneladas no total, um volume ainda maior do



que o que explodiu em Beirute, 2750 toneladas.

O material destinava-se ao Mali, para ser usado em minas. Acabou por se ir acumulando por causa das restrições da covid-19 e ainda por causa do golpe de Estado no país: em geral, seguem 700 camiões por dia do porto para o Mali, com as restrições, eram muito menos, diz o *New York Times*.

Estas restrições por causa da pandemia, assim como os problemas económicos associados, querem dizer que os portos têm mais carga armazenada do que o habitual, segundo peritos citados pelo *Times*. Isto aumenta o risco de que possam ser contaminadas, ou esquecidas.

**Regras, mas diferentes**

Apesar das regras que existem sobre como lidar com este material no transporte por barco e nos portos, a IMO diz que cabe depois aos países decidir como seguir as recomenda-





BADER HELAL/REUTERS

revisão, para assegurar o transporte seguro.” Os governos podem ainda, acrescentou, ter programas ou acordos de cooperação com a indústria.

### Múltiplos casos

“O que aconteceu em Beirute fez-nos examinar a nossa própria situação, e acabámos por nos ver livres de grandes quantidades de materiais negligenciados e perigosos que estavam nos portos”, declarou o ministro das Finanças do Egito, Mohammed Mait, ao Parlamento, segundo a agência Reuters. Mait não detalhou quais os químicos e quais as quantidades em concreto.

Nas verificações feitas tanto em portos como aeroportos, o Iraque, que só tem um porto de águas profundas, encontrou nitrato de amónio, e também na zona de carga do aeroporto descobriu uma quantidade não especificada de nitrato de amónio, anunciou um responsável militar no Twitter, citado pela BBC.

Na Índia, responsáveis do porto de Chennai admitiram que tinham armazenadas mais de 800 toneladas de nitrato de amónio desde 2015. Uma parte foi movida para Hyderabad, em camiões acompanhados por guardas e extintores de pó químico, diz o jornal *The Hindu*.

Neste caso, o material tinha sido apreendido porque a empresa que o tinha importado da Coreia do Sul em 2015 dizia que o material iria ser usado para fins agrícolas, mas após uma investigação, foi descoberto que a empresa comprava e revendia o material a “indivíduos particulares” e “empresas anteriormente envolvidas em actividade mineira”, diz a BBC.

Há casos em que a pressão para retirar o material do porto existia antes e foi intensificada após a explosão. Na cidade portuária de Newcastle, na Austrália, havia pedidos para que uma grande quantidade de nitrato de amónio (entre seis mil e 12 mil toneladas) fosse retirada de um armazém a três quilómetros do centro da cidade, ou pelo menos reduzida. O armazém é de um fabricante de nitrato de amónio para uso em minas, não muito distante dali.

Apesar das garantias da Orica, a empresa fabricante, e do organismo de prevenção de segurança, de que o armazenamento era feito com todas as regras, activistas mencionaram de novo a excessiva proximidade de zonas residenciais, “o que não é apropriado”, disse o engenheiro químico e activista Keith Craig à australiana ABC News.

Entretanto, o mais recente anúncio de descoberta de nitrato de amónio foi feito pelo próprio Líbano, praticamente um mês depois da explosão: mais 4,35 toneladas estavam guardadas perto da entrada do porto.

ções, já que os portos são todos diferentes.

Por isso, há espaço para problemas. É preciso, por exemplo, uma série de políticas e processos, incluindo definição de papéis do pessoal, formação adequada, recomendações para autoridades, navios, operadores, etc. “A falta de qualquer um destes elementos pode causar falhas no processo”, diz Natasha Brown.

O nitrato de amónio é, além disso, sujeito a algum controlo também pelo potencial de ser usado em ataques terroristas, desde o de 1995 em Oklahoma, nos EUA, que matou 168 pessoas, ao de 2011 na Noruega em Utoya e Oslo – o explosivo deixado pelo atacante na capital antes de atacar a ilha era nitrato de amónio, que comprou através de uma falsa empresa agrícola.

Apesar da vigilância, muitas vezes escapa: na Europa, a Roménia descobriu, no porto de Agígea, no mar

Negro, 5000 toneladas de nitrato de amónio ilegalmente num armazém. Foram ainda encontradas mais 3800 toneladas da substância após 51 operações de verificação levadas a cabo durante três dias por todo o país, informou ainda a polícia em comunicado.

A Roménia é um grande importador de nitrato de amónio, e tem ainda 26 mil toneladas armazenadas no seu maior porto, de Constanta, também no mar Negro, mas neste caso as autoridades dizem que são mantidos em armazéns certificados e sob todas as regras de segurança.

O país já teve um acidente com nitrato de amónio, quando em 2004 um camião com esta mercadoria se incendiou e explodiu, matando 18 pessoas e deixando 13 feridas.

Questionada sobre como evitar que um acidente destes volte a repetir-se, Brown aponta para a existência de regras padronizadas para o transpor-



SHENZHEN/REUTERS

**Em cima, vista geral do porto de Beirute após a explosão. Em baixo, porto de Shenzhen, na China; as cadeias do comércio global de nitrato de amónio são complexas**

te de matérias perigosas nos portos, feita pelos países membros da organização. “Os governos devem verificar se precisam de ver que requerimentos legais podem ser feitos localmente, pela primeira vez ou como

maria.joao.guimaraes@publico.pt