



O ENCALHE do navio mercante EVER GIVEN

CMG (Ref) Eden Gonzalez Ibrahim

O encalhe no Canal de Suez do navio *Ever Given*, de propriedade da empresa *Evergreen*, foi largamente noticiado em todo o globo. Novas tentativas de salvamento surgiam diariamente. Os números pertinentes à ocorrência foram grandes e abundantemente expostos na mídia, pelo que me abstenho de repeti-los. Eu me pergunto se é aceitável que navios do porte do *Ever Given* sejam

autorizados a passar do Canal de Suez. É oportuno dizer que qualquer navio precisa de um certificado específico para usar esse Canal; do mesmo modo para o Canal do Panamá. Os quatro navios que comandi tinham os certificados para os dois Canais, embora eu nunca tenha usado nenhum deles como Comandante. Entendo que o navio encalhado tinha essa documentação. Então, seus calados e outras dimensões estariam dentro das regras pertinentes.

Pesquisando sobre o passado do canal soube que já

Navio Ever Given encalhado. Note, à esquerda, o passadiço (ponte de comando) quase "afundado" entre os contêineres. E a visão da proa prejudicada ou quase toda obstruída na popa. O Prático, Comandante e oficiais precisavam correr de um bordo para o outro nas asas do passadiço. As asas aparecem como uma "ponte" na cor branca acima dos contêineres.



ocorreram outros poucos encalhes no Suez. Mas os navios transportavam combustíveis, mais fáceis de bombear para um navio menor o que foi feito, aliviando o encalhado que foi reflutuado em horas ou poucos dias. Porém, no caso atual, tínhamos um navio dentre os maiores do mundo, para 20.000 TEU (contêineres), encalhado a ponto de exibir o bulbo da proa, embora estivesse muito carregado. A remoção de carga, caso houvesse, poderia durar várias semanas, por barçaça com guindaste ou para terra. Neste caso, o terreno precisaria ser preparado para suportar os pesos envolvidos do guindaste, caminhões e contêineres.

Os estudiosos dos acidentes aeronáuticos, marítimos e terrestres demonstram que a maioria desses sinistros ocorrem quando várias incorreções e anormalidades se conectam formando uma cadeia de eventos que conduzem ao desastre.

Onde o navio encalhou no Canal de Suez

Cerca de 12% do comércio global passa pelo canal localizado no Egito



O encalhe do navio mercante *Ever Given* no canal de Suez parece se encaixar nesse caso.

O primeiro evento alegado pelos responsáveis da empresa foi uma tempestade de areia com fortes ventos, o que foi confirmado para a mídia pela administração do Canal de Suez. Os ventos atuaram no costado do navio e no paredão de contêineres empilhados no convés. A área exposta ao vento aparentava ter o dobro ou mais do que o velame de um grande veleiro de três mastros. Porém, os outros navios enfileirados no estreito canal estavam sujeitos às mesmas condições. Nenhum deles encalhou ou mesmo colidiu com o navio da frente quando o *Ever Given* encalhou e parou. Quem já guarneceu um passadiço de navio de guerra com a formatura naval em coluna sabe muito bem o quanto preocupa qualquer apagão em navios à frente, mas no oceano quase sempre é possível sair para um bordo ou outro – mas isso é inviável no trecho navegado pelo *Ever Given* no Canal em questão, único ainda não duplicado pela sua administração. Cabe perguntar: os outros cerca de 15 navios a ré do encalhado foram avisados? Eles notaram algo incomum na navegação do *Ever Given*?

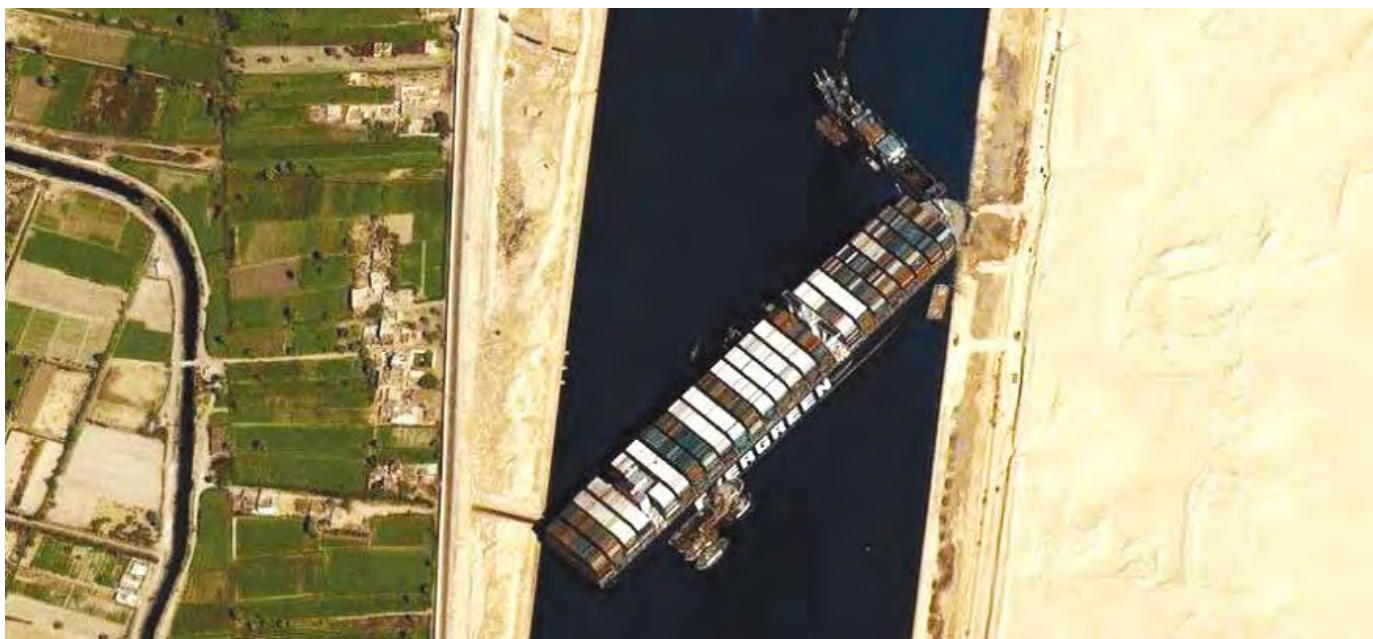
Uma outra explicação dada, o “*bank effect*” (“efeito colchão” em português) advém da força da água tentando fluir entre as laterais do navio e do canal enquanto empurrada pela embarcação que corta as águas. Sim, esse efeito existe e é bem conhecido por qualquer profissional com razoável formação para navegar em águas restritas e com pouca profundidade. Ele é surpreendentemente forte e rápido! Já encalhei comandando um porta-contêineres brasileiro com 1/5

da capacidade do *Ever Given*, subindo a Rio da Prata, já nas proximidades de Buenos Aires, estando no meio do canal durante uma noite clara em um trecho reto claramente demarcado por boias luminosas. Adotamos a solução para esses casos, que é aumentar a velocidade, mas não resolveu! Encalhei, e fiquei na mesma posição quase 48 horas com máquinas atrás a toda força até que o nível do rio subiu devido a mudança na direção do vento na foz do Prata. Esse efeito sozinho não explica o ocorrido no Suez, mas pode ajudar a entender o encalhe se somado aos outros “elos”.

É oportuno assinalar que tempestades de areia interferem no radar, dependendo da quantidade de areia. Ninguém mencionou se o radar estava operando, ou pelo menos em *stand-by*. E de qualquer modo, o radar não é uma boa opção para manter o navio dentro do canal, principalmente para o Prático que não pode conhecer em detalhes todos os equipamentos e radares existentes no mercado marítimo.

Outra alegação dos responsáveis foi um “apagão”, o que já vem sendo negado. Desde o século passado, todo navio classificado deve possuir uma fonte de energia elétrica de emergência que garanta o funcionamento do sistema de governo (leme) em até 45 segundos após o apagão (normalmente o emergência opera em 30 a 40 segundos). Ainda mais, considero uma temeridade navegar naquelas águas muito restritas usando apenas um gerador, provavelmente com uma demanda grande advinda da refrigeração para os contêineres “reefers” no calor do deserto egípcio.

As imagens exibidas nas TVs mostraram claramente



as marcações de dois *bow thrusters* na proa. Embora ineficazes acima de 4 a 6 nós, eles podem ter sido ligados “in extremis” e se constituíram na última gota d’água para provocar um momentâneo apagão, se foram acionados durante alta demanda de energia e antes de desligar os “reefers”.

Esses e outros possíveis “elos” da corrente que levaram ao encalhe deverão ser detalhadamente estudados pelo inquérito da Autoridade Marítima local e pela Administração do Canal de Suez.



Porém quero agregar mais um componente nessa possível corrente que levou ao encalhe e que, até a finalização deste artigo, não vi ser mencionado em nenhuma abordagem sobre o assunto: a altura dos contêineres carregados sobre os porões do *Ever Given*!

Antes é preciso dizer que a navegação empreendida no caso é muito similar a direção de um carro em rodovia e a navegação fluvial na Bacia Amazônica, ou seja, navega-se visualmente usando o “olho marinheiro”, especialmente nos trechos onde não existe outra opção a não ser seguir em frente. Quem estiver com a manobra procura manter o navio no centro do canal. Do mesmo modo que o motorista de uma viatura faz: olha ambos os meios-fios e/ou as faixas pintadas no chão, procurando manter-se no centro da sua pista.

Baseando-me apenas nas imagens das TVs me parece que no passadiço, neste caso, o Prático egípcio e os oficiais do navio precisaram navegar como o motorista de um automóvel com para-brisa coberto, que precisa colocar a cabeça fora das janelas laterais para poder enxergar o meio-fio da rua. Mas no *Ever Given* eles precisavam ver ambos os meios-fios, nos dois bordos! E esses bordos do *Ever Given* ficam a quase 60 metros um do outro!

Tentar ver como a popa se comportava (importante

em navios grandes) também devia exigir sair do passadiço para a sua “asa”. Parece fácil, mas quem faz a manobra e sai para a asa de um bordo perde rapidamente a noção de como está a distância no outro bordo, especialmente em área planas como a cruzada pelo Canal. Ouvei muitas histórias de oficiais que usavam patins para ir de um bordo ao outro em grandes navios. Mas eles não tinham uma grande quantidade de carga obstruindo a visão da proa e popa a partir do centro. Em muitos casos, iam ver a distância do casco do navio para a borda do canal (ou comporta ou dique) nos trechos em que a largura do navio tinha pouca diferença da largura de onde entravam.

Vários proprietários de navios carregam contêineres até quase o passadiço, ultrapassando o limite estabelecido na Convenção Internacional para Salvaguarda da Vida Humana no Mar (SOLAS) destinado a impedir a obstrução da visão avante (proa).

Por ocasião do fechamento desta edição, felizmente nos certificamos do desencalhe do navio. Os prejuízos ainda não foram calculados com precisão. Mas esperamos que a lição aprendida seja aplicada pelas companhias de navegação, seus tripulantes e Autoridades Marítimas para o bem da Segurança da Navegação. ■