

Brasil fará estudo de segurança para o Canal do Panamá

O Centro de Simulação Aquaviária (CSA) da Fundação Homem do Mar - FHM, braço educacional do Sindicato dos Oficiais da Marinha Mercante (Sindmar), firmou contrato com a Federação Internacional dos Trabalhadores em Transportes (International Transport Workers' Federation - ITF), visando à construção de um modelo matemático que servirá para avaliar as características e capacidades de manobra nas novas comportas do Canal do Panamá, tendo como foco a segurança do tráfego de embarcações.

O Canal do Panamá, cuja construção completou 100 anos em 2014, está passando por uma grande obra de expansão. O canal terá uma nova faixa de tráfego, que permitirá a passagem dos super cargueiros, hoje os mais usados no comércio internacional. A expansão e o consequente aumento do tráfego vão contribuir para uma melhora na cadeia de fornecimento global.

No entanto, as novas comportas têm sido alvo de expectativa, não apenas pela importância do Canal como rota marítima, mas também porque a sua construção foi adiada diversas vezes. Testes recentes detectaram várias rachaduras na estrutura, levantando dúvidas sobre suas condições, já que a mesma foi projetada para resistir a terremotos. Este fato gerou outras preocupações sobre a data em que as comportas estarão, de fato, em condições totalmente operacionais. Além disso, o baixo nível do Lago Gatún reduziu significativamente o calado operativo do Canal, antes mesmo de as novas comportas encherem.

A estrutura não é a única preocupação. As novas comportas envolvem mudanças na operação do Canal. O secretário-geral do Sindicato de Capitães e Oficiais de Náutica de Rebocadores do Panamá (Sindicato de Capitanes y Oficiales de Cubierta), Iván de la Guardia, disse que, durante vários meses, a entidade tentou participar da criação dos procedimentos para operar as novas comportas, mas teve suas solicitações negadas pelo Administrador do Canal. “Alguns deputados denunciaram que a frota de rebocadores tem sérias deficiências que precisam ser corrigidas”, destacou la Guardia.

No mesmo tom, o secretário-geral da Unión de Ingenieros Marinos (UIM), Luis Yau, destacou que, mesmo se as comportas estivessem prontas hoje, um ano após a data prevista, ainda não seria possível operar de modo seguro e eficiente. “Queremos que a Autoridade do Canal do Panamá entenda que nossas vidas estão em risco, se não temos os procedimentos operacionais adequados”, alertou Yau.

Diante da polêmica, o presidente da Federação Internacional dos Trabalhadores em Transportes, Paddy Crumlin, declarou que a ITF está comprometida em recorrer a todos os meios, incluindo os modelos matemáticos mais avançados, para garantir que as operações sejam seguras para as tripulações a bordo dos rebocadores e demais usuários do Canal. Ele lembrou que qualquer operação inadequada pode trazer graves consequências para comércio marítimo internacional e para os marítimos.

“Queremos prestar nosso apoio às autoridades panamenhas e à comunidade marítima internacional para fazer das novas comportas um sucesso, tanto em termos de segurança para os marítimos e trabalhadores do Canal do Panamá, quanto em relação à rentabilidade para o governo panamenho, que realizou um investimento de grandes proporções”, concluiu Crumlin.

Já o presidente do Sindmar ressaltou que o CSA tem a expertise necessária para desenvolver modelos matemáticos para todos os tipos de embarcações, terminais e canais de navegação, simulando a manobrabilidade e a viabilidade de diferentes operações marítimas. Ele lembrou que, desde que foi inaugurado, em 2006 – especialmente idealizado por Oficiais da Marinha Mercante Brasileira – o CSA tem atuado no desenvolvimento e na implementação de importantes projetos no Brasil e no exterior, tendo tornado-se referência de excelência na simulação de modelos matemáticos.