

O Titanic continua navegando...

Hugo Hortêncio de Aguiar

Sumário

1. Introdução. 2. A mística do nome. 3. A manobra do 1º Piloto. 4. Uma era de exaltação marítima. 5. As lições. 5.1. O Poder Público. 5.2. Empresas de transporte. 6. As mudanças efetuadas pelas convenções marítimas internacionais. 7. A atual legislação marítima brasileira. 8. Conclusão.

Introdução

Embora pareça um contrassenso escrever um artigo sobre o Titanic, após tantas publicações sobre o assunto e uma exploração insistente pelo cinema e pelos meios de comunicação em geral, a impressão é apenas aparente, pois o evento continua muito atual, por diversas razões que justificam a sua inclusão no rol de exposições aqui realizadas, sendo as principais as seguintes:

- Os inúmeros pontos polêmicos até hoje sem diagnóstico definitivo, que poderiam, se esclarecidos, amenizar um pouco os efeitos de tão grande tragédia. Um dos pontos mais discutidos foi a manobra do 1º Piloto para desviar a embarcação do *iceberg* que, por constituir o episódio mais decisivo no drama do Titanic, vamos tentar descrever com pormenores, para trazermos um pouco de emoção à narrativa;

- Os ensinamentos que podemos usufruir do tema são numerosíssimos e convincentes, e caracterizam muito bem a vaidade humana, a busca insana de lucros

Hugo Hortêncio de Aguiar (*In Memoriam*) foi Coronel do Exército reformado, falecido em 14 de outubro de 2011, aos 88 anos, foi amigo e colaborador desta Revista. Este seu trabalho, não inteiramente concluído, consigna sua 11ª participação como autor.

e a arrogância do poder sendo destruídos num instante;

- Alguns curiosos e sugestivos aspectos legislativos que o Titanic focalizou;
- Em 14 de abril de 2012 completarmos um século do sinistro, e o assunto foi de novo focalizado pelos meios de comunicação.

2. A mística do nome

Houve muitas tentativas para “anglicizar” o nome do Titanic (Taitênic, em inglês), que fazia parte de uma série de navios terminados em “ic”, como o Olympic, o Oceanic, o Atlantic, o Britanic, todos eles ingleses, como seus proprietários, fabricantes e tripulantes, o que daria, sem dúvida, um certo direito à escolha da pronúncia. Mas a acentuação “ic” final, bem ao estilo francês, foi o que notabilizou o grande navio.

Lembre-mo-nos de que, em 1912, o mundo ocidental ainda vivia os últimos repiques da *belle époque*. Tudo que fosse ostentação, luxo, educação refinada devia respirar um pouco do clima francês. Os colégios mais caros, particularmente os femininos, pela cultura ornamental da mulher, aqui na América do Sul, ensinavam o francês como segunda língua, depois da nativa. Nos internatos, era comum o uso do francês no dia a dia.

Toda jovem considerada “de boa família” quase sempre tocava piano, constando de seu repertório, obrigatoriamente, músicas de Chopin, que, embora polonês, tinha ascendência francesa por parte de pai e projetou-se artisticamente em Paris.

Tudo o que era arte era inspirado na França, como acontecia com a decoração do Titanic. As viagens da Inglaterra para os Estados Unidos ou Canadá e vice-versa (Halifax, Boston ou Nova Iorque), linha normal dos grandes transatlânticos, faziam escala em Cherburgo, na costa da França, não somente para acolher os passageiros da Europa, mas para dar à viagem um

colorido mais elegante, com os milionários de requinte parisiense. De modo que o Titanic, com exceção dos ambientes em que o idioma inglês é patrioticamente exclusivo, é universalmente referido por sua pronúncia francesa.

Mas não era isso que dava ao portentoso navio um ar de mistério. Nem mesmo as suas dimensões colossais ou as dramáticas circunstâncias de seu desaparecimento, ou os estranhos pormenores que poderiam ter evitado o desastre. Na verdade, nunca saberemos mesmo qual a verdadeira razão que torna um evento ou uma realização humana mais transcendente que seu significado literal.

Os termos Titanic e Apocalipse são dois exemplos.

O primeiro, em inglês, sugere qualidade “forte como um Titã”. No entanto, o navio era e continua a ser mais do que isso, pois detém ainda o diploma de vítima de uma das grandes tragédias da humanidade, que esconde muitos mistérios. O segundo, o Apocalipse, com tradução do grego “revelação”, sugerindo um esclarecimento da doutrina cristã, desperta automaticamente a ideia de “fim de mundo”. É o misticismo suplantando a conotação semântica.

3. A manobra do 1º Piloto (ver croqui nº 1)

Como dissemos na Introdução, esse item está sendo incluído com bastantes pormenores, não somente para variar um pouco o tom de repertório de preceitos que, afinal de contas, representam um dos nossos objetivos, mas também para dar aos leitores uma informação segura, quase completa, fundamentada em pesquisas técnicas de fontes capacitadas, sobre o episódio mais decisivo em toda a odisseia do Titanic.

Realmente a manobra do 1º Piloto William McMaster Murdoch tem sido muito discutida. Alguns opinam que o 1º Piloto deveria ter revertido a marcha, mas

mantido o curso e entestado o bloco de gelo. Uma das críticas mais consideradas foi a do arquiteto naval Edward Wilding, da empresa Harland & Wolff, construtora do navio. Segundo ele, o navio deveria ter mantido o curso e a velocidade, enfrentando o *iceberg*, com a proa sofrendo as avarias e a morte de no mínimo duzentas pessoas, que ali ocupavam acomodações. Mas o navio não teria afundado.

A nossa opinião é absolutamente contrária.

Em primeiro lugar, porque é instintiva a decisão de evitar um choque frontal. Em segundo lugar, uma massa de 60.000 toneladas (incluída a carga embarcada), a uma velocidade de mais de 40 km/hora, batendo de frente numa montanha de gelo inquebrantável, além dos estragos diretos que comprometeriam violentamente dois ou três compartimentos dianteiros, com a morte certa de duas centenas de pessoas, produziria efeitos indiretos presumíveis, como incêndios, deslocamento de estruturas, pânico e muitas outras coisas que podemos imaginar. Apesar do resultado infeliz, julgamos a manobra do 1º Piloto muito correta.

A nossa descrição do episódio é fruto de uma pesquisa demorada e paciente sobre o assunto.

Há elementos que são invariáveis, como as dimensões do navio, as sinaleiras de transmissão de ordens (da ponte de comando para a casa de máquinas), e outros que, embora variáveis, são confirmados por todas as fontes, como a falta de luar, a escuridão fora do comum, as mensagens sobre *icebergs* e campos de gelo à frente, a falta de binóculo dos vigias, a velocidade aproximada do navio, que os oficiais e suboficiais sobreviventes confirmaram, pois tinham lido várias vezes no diário de bordo.

Há, por sua vez, elementos que são absolutamente aleatórios, como a velocidade reduzida, o tempo de reversão dos motores, a distância inicial do *iceberg* (varia com o observador), o desvio do navio para

a esquerda (variável com muitos fatores), o tempo exato (em segundos) gasto nas etapas críticas percorridas depois do alarme. De modo que há uma infinidade de soluções para a escolha da manobra provável realizada. A nossa é a que atende adequadamente a todos esses elementos, sem violentar nenhuma informação já confirmada e aceita como correta por mais de uma fonte.

Vejam os pormenores, com auxílio do croqui nº 1.

A linha A-B é o ponto do Oceano Atlântico em que o vigia Frederick Fleet, que sobreviveu ao naufrágio, avistou o *iceberg* a cerca de 500 metros, em frente e um pouco para a direita, como mostra o desenho.

Eram 23h40min do dia 14 de abril de 1912.

A linha C-D corresponde ao ponto em que o vigia Fleet deu o alarme para a Ponte de Comando, 3 segundos após ter avistado o *iceberg*, gastos assim: 1 segundo para tocar o sino de alerta; 1 segundo para ligar o telefone e 1 segundo para avisar “*Iceberg à Frente!*”. O navio se deslocara mais 34 m, 50, a uma velocidade de 41 km 67/hora ou 11 m 50/segundo, sua velocidade àquele momento.

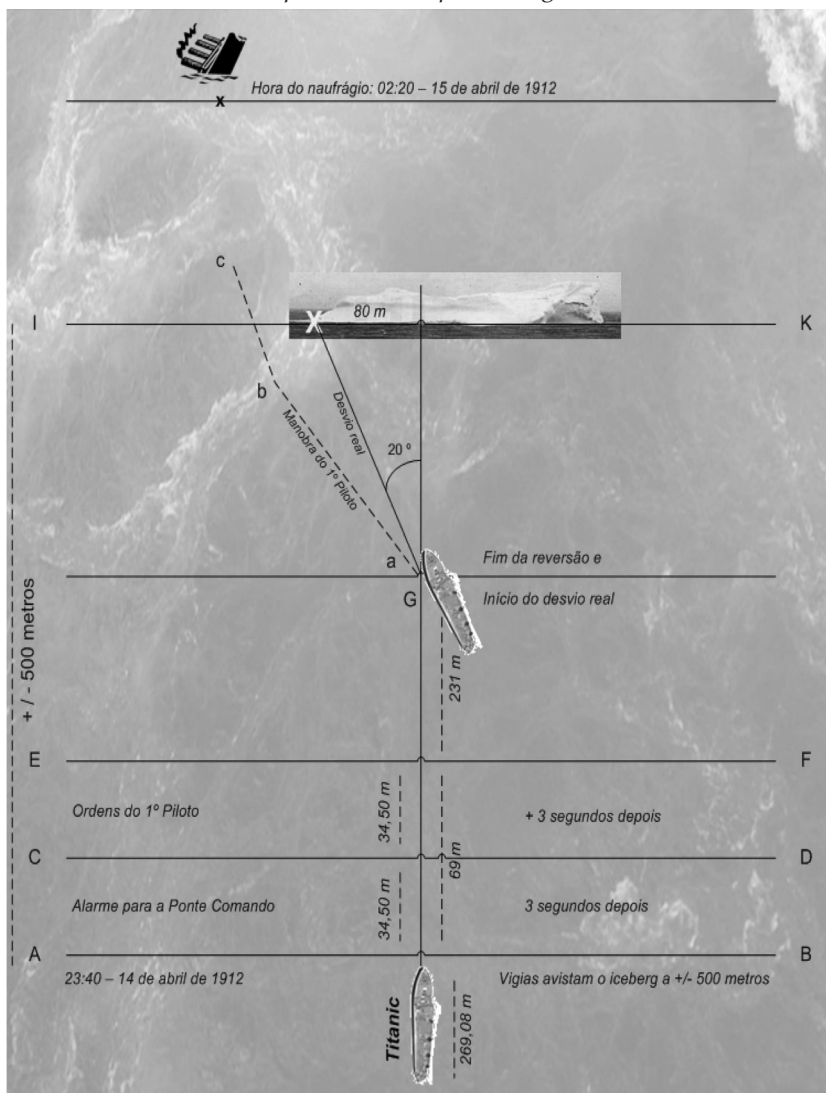
Na Ponte de Comando estavam, então, o 1º Piloto Murdoch, o Sexto Oficial James Mood e o timoneiro Robert Hitchins (que fazia o seu quarto no leme). Quem recebeu o telefonema do vigia foi Moody, que ainda agradeceu ao vigia pelo alarme, gastando, no cumprimento, 1 segundo. Murdoch, o 1º Piloto, numa reação instantânea, ao mesmo tempo em que ordenava pela sinaleira à Casa de Máquinas uma “*Ré Total!*”, determinava ao timoneiro “*Firme a Estibordo!*”, gastando em suas ordens apenas 1 segundo. Apesar da atuação relâmpago do 1º Piloto, o navio andara mais 34 m 50 nesses últimos 3 segundos e, desde o início, já se aproximara 69 metros do *iceberg*, então a aproximadamente $\frac{1}{4}$ de milha de distância (a milha marítima, ou nó, mede 1852 metros).

Há uma grande polêmica sobre a distância do iceberg quando avistado, porque a National Geographic, dezembro, 1985, p. 702, cita ¼ de milha como provável. Mas os seguintes fatores devem ser considerados:

A noite estava muito escura. Os vigias [Frederick Fleet e Reginald Lee] não dispunham de binóculos que, mesmo no escuro, favorecem muito. O vigia

Fleet declarou no inquérito (ao qual foi submetido nos Estados Unidos, posteriormente ao desastre) que não sabia calcular distâncias no mar, muito menos à noite. A tendência, segundo o vigia, é diminuir a distância de alvos em superfícies do mesmo tom, como mares, planícies geladas, terra plana de mesma vegetação.

Croqui nº 1: O Mapa da Tragédia



- Linha a, b, c (pontilhada): manobra concedida pelo 1º piloto
- X ponto de choque: Muito perto de meia-noite, com velocidade de 34,2 Km/hora ou 9m,50/s.
- Obs. Não há escala métrica. As distâncias essenciais estão indicadas por números.

Além disso (acrescemos), os cálculos da manobra combinam com a distância de mais de um quarto de milha (500 metros), realmente muito pequena para as dimensões do navio (269,08 metros de comprimento).”

Logo após o desligamento da pressão do vapor nos motores, o navio ficou solto, “debreado”. Como o leme foi forçado ao máximo, o navio oscilou, balançou. É o mesmo que um automóvel, numa velocidade expressiva, sofrer uma debreagem total e ser manobrado para a esquerda ou para a direita. A linha pontilhada, logo acima da E-F, indica-o. Marinheiros consultados dizem que, mesmo durante a reversão (motores a Ré), enquanto o navio não “engrena” totalmente, o efeito da pressão da água impulsionado pelas hélices contra a placa do leme (na popa) é muito menor, o que fez com que o navio não tivesse sofrido desvio sensível até o ponto G, quando voltou a se equilibrar no fim da reversão.

Assim, quando começou a desviar visivelmente para bombordo¹ (esquerda), o Titanic já tinha navegado $69 + 231 = 300$ metros, desde a visão do *iceberg*, agora com sua ponta esquerda a 220 metros, pois a distância aumentou um pouco com o desvio. A velocidade no trecho anterior, entre as linhas E-F e I-K, foi, em média, 39,6 km/h ou 11 m/s. Essa nova distância de 220 m, entre o ponto J e o *iceberg*, seria percorrida a uma velocidade de 36 km/h ou 10 m/s, no tempo de 22 s.

Como o desvio foi pequeno, e o novo rumo só conseguiu um ângulo de 20° com o rumo original, o desvio no *iceberg* foi de apenas 80 metros. Infelizmente, seriam necessários, pelo menos, 2 metros a mais. Esse desvio pequeno é que tomou conta dos pesquisadores, intrigados com o problema da eficiência do mecanismo do leme (direção, na ponte de comando, transmissões e

placa de leme, na popa), ainda hoje não perfeitamente esclarecido. O que sabemos, nós, que não somos marinheiros, é que um leme tão alto (23 m, 16 de altura e muito pesado) era realmente difícil de ser manobrado por meio de uma haste de ferro encaixada na sua cabeça, a girar um eixo contínuo, que fazia pressão apenas na parte superior.

Quanto à ordem do 1º Piloto “Firme a Estibordo”, ela significava levar a popa (parte de trás) para “estibordo” (direita) e a proa (parte da frente) para “bombordo” (esquerda), o que de fato aconteceu, como está bem claro no croqui². Esse tipo de sistema de direção foi mudado em 1928³.

O navio colidiu com o *iceberg* a uma velocidade de 34 km, 200/hora ou 9 m 50 s. Imaginemos a potência da batida de uma massa de 60.000 toneladas naquela velocidade!

O contato foi a estibordo, desde uns cinco metros da ponta da proa até a Casa de Máquinas nº 5, num comprimento de cerca de 90 metros.

Sabemos hoje que não houve um rasgão enorme, como era suposto inicialmente, porém compressão nas chapas de aço do casco e deslocamento de rebites, causando frestas de diversas dimensões. Quais exatamente as avarias, nunca foi bem esclarecido, porquanto o casco avariado ficou parcialmente enterrado no leito marinho.

Algo foi confirmado pela lógica: a saliência do gelo, que produziu as avarias, não era pontiaguda, senão o efeito teria sido arrasador. O contato foi muito abaixo da linha d’água, por isso o barulho do choque não foi muito grande, porque abafado por uma massa de água de vários metros de altura. Quanto à colisão, esta só poderia ser evitada se o 1º Piloto tivesse tido espaço e tempo para manobrar “ao contrário”. E

² Outra solução (muito aceita) seria fazer o desvio (maior um pouco) e manter a velocidade. Mas atingiria o *iceberg* mais depressa. Se houvesse choque, seria menor a área de contato, porém com maior potência.

³ Após a Convenção sobre a Salvaguarda da Vida Humana no Mar, em Londres.

a ordem teria sido naturalmente “Firme a Bombordo”, fazendo com que o navio, em vez de rumar para o *iceberg*, sofresse uma limitada mas salvadora translação lateral, numa segunda manobra.

A linha pontilhada (pontos pequenos) “a-b-c” mostra no croqui a ideia do 1º Piloto, que revelou seu propósito ao Comandante, todavia o desvio do navio foi muito pequeno e o *iceberg* estava muito perto.

O navio, já nas mãos do Capitão Smith, sofreu algumas marchas e contra-marchas e terminou parando de vez a pouco mais de 500 metros depois do *iceberg*, distância essa contada da proa.

Apesar de todo o seu profissionalismo, o 1º Piloto não pôde evitar o pior. Com 10 minutos passados da colisão, o Titanic estava inundado por cerca de 3.000 toneladas (ou metros cúbicos) de água, o que significava 3.000.000 (três milhões) de litros. Seu naufrágio foi previsto pelo arquiteto naval Thomas Andrews, um dos seus construtores, com uma precisão admirável para as circunstâncias. Ele calculou que o navio afundaria em no máximo 2 horas. Afundou às 2 h 20, eis que o cálculo fora feito depois de 20 minutos da colisão, perto da meia-noite. Assim, a hora exata do naufrágio foi 2 h 20 de 15 de abril de 1912 (hora local, correspondendo à mesma hora de Brasília, que está no mesmo fuso horário do local do acidente).

Depois da colisão com o *iceberg*, o Titanic levou exatamente 2 horas e 40 minutos para naufragar, pois colidira com o *iceberg* às 23 h 40 do dia 14 de abril de 1912. Contando com mais de 10 minutos que levou para chegar ao fundo do oceano, a viagem inaugural e última do Titanic teve a duração total de 4 dias, 17 horas e 30 minutos, não esquecendo que temos de somar mais de 3 horas ao fuso básico de Greenwich, de onde partiu às 12 horas do dia 10 de abril de 1912. Apesar de tantas adversidades, temos que reconhecer que a manobra do 1º Piloto William McMaster Murdoch, uma das vítimas fatais do naufrágio, foi digna de um profissional

de valor, e que era a decisão mais acertada para o momento e que, mesmo com um resultado não muito feliz, ainda conseguiu salvar 705 vidas.

Mesmo assim, como sempre acontece, razões foram alegadas para justificativa da tragédia e muitos culpados indiciados pelas críticas da opinião pública e da imprensa. Mas a imputação da culpa pouco adiantou, uma vez que os pretensos culpados também foram vítimas.

Um dos comentários era que se o Sexto Oficial James Moody, que estava na Ponte de Comando ao lado do 1º Piloto, não tivesse perdido tempo em agradecer ao vigia pelo alarme (ao telefone), e o tivesse transmitido imediatamente ao 1º Piloto, a manobra teria ganho 1 ou 2 segundos, o que representaria uma pequena vantagem frente ao *iceberg*.

Divagações desse tipo não adiantam. O correto é a prevenção.

As medidas apresentadas nos cálculos da manobra estão baseadas em duas considerações fundamentais: a velocidade do navio, às 23 h 40, como sendo de 41 km, 670, por hora (11 m, 578 por segundo) e a distância do *iceberg* quando avistado, a cerca de 500 metros. É uma solução, pelo menos, razoável.

4. Uma era de exaltação marítima

Não havia ainda transporte aéreo. O transporte terrestre era ferroviário, interestadual, só havendo praticamente a Transiberiana ligando Europa e Ásia e alguns trechos nos Bálcãs ligando nações. O transporte rodoviário fazia parte de sonhos, realizados apenas por modelos especiais de automóveis para milionários especiais. Era o princípio do século XX.

O transporte marítimo, pelo contrário, estava no apogeu, particularmente quanto a navios de passageiros, numa disputa acirrada entre a Inglaterra, a Alemanha e os Estados Unidos pela primazia da velocidade, do conforto e do luxo dos transatlânticos,

pois esse era o nome dos transportadores marítimos de passageiros, através do Atlântico, trazendo-os da Europa para a América, terra de liberdade e promessa de vida nova.

O desenvolvimento da indústria naval era tão grande e a recompensa financeira tão garantida que, apesar de tantos acidentes, um transatlântico de luxo era a expressão mais alta do prestígio nacional e o seu comandante um predestinado, que galgara um alto degrau na escala social.

Essa mística durou até a Segunda Guerra Mundial.

Até nas costas brasileiras, ainda nos anos 40, os nossos navios do Lloyd Brasileiro e da Companhia de Navegação Costeira (ITA) guardavam sinais dessa ostentação ambulante, porque era exigido, para o jantar a bordo, traje de passeio completo e o material das refeições, além da louça finíssima, era todo de prata. Nos transatlânticos de maior porte, o jantar era servido com os passageiros de Summer-jacket, se homens, e o correspondente para as senhoras. Naturalmente isso era um reflexo dos costumes sociais de que o Titanic, segundo os analistas, era um retrato perfeito.

Foi nesse clima de arrogância e vaidade que vamos encontrar, a bordo desse imenso navio, Bruce Ismay, seu proprietário e o Capitão Edward John Smith, seu comandante.

Ismay, principal executivo da White Star Line, Companhia de Navegação proprietária de grandes transatlânticos, quase todos terminados em "ic", como o Titanic, o Olympic, e outros já citados, vivia para os lucros empresariais. Era um magnata do império da navegação e não podemos acusá-lo diretamente porque o aço do casco do Titanic não tinha a dosagem certa ou pela possível deficiência do leme. Porém autorizar a viagem de um navio daquele porte com botes salva-vidas para pouco mais de 1/3 da lotação permitida era, na melhor das hipóteses, um crime culposo. Essa desproporção era devido a uma legislação de vinte anos passados, que não se atualizara. A desculpa era que, se houvesse

acidente com um navio tão seguro, e já dispondo de rádio, haveria condições para a chegada de outros barcos e o transbordo seria fácil.

Somos de opinião que não só Bruce Ismay, mas também os órgãos de fiscalização, como igualmente o Comandante Smith e, por que não dizer, até os influentes e magnatas passageiros das suítes de luxo eram parceiros nessa criminosa irresponsabilidade. Mas a maneira de pensar de então servia de explicação para tanta negligência, pois ainda hoje argumentam, era uma prática normal na época.

- Nos primeiros quatro dias, até sábado, o Titanic realizou uma viagem calma, com bastante equilíbrio, ajudado por um tempo favorável, céu claro, ventos leves e o mar quase sem ondas. Naquelas condições atmosféricas, Bruce Ismay, ainda em Queenstown⁴, achara que nos dois últimos dias previstos de viagem, 15 e 16 de abril, 2ª e 3ª feiras, o navio poderia alcançar sua velocidade máxima e chegar um dia antes do programado, o que seria uma grande propaganda para a empresa. Houve uma discussão de Ismay com o chefe das máquinas, contrário à ideia. O Capitão Smith parece não ter participado da discussão.

Embora tivesse depois manifestado sua posição contra o aumento da velocidade, a verdade é que no dia 14, domingo à tarde, as caldeiras de reserva já estavam sendo preparadas para o aumento de velocidade no dia seguinte. Se o tempo estava agradável e o mar tranquilo, havia um perigo potencial que aumentava dia a dia, com a aproximação da área perigosa, dos *icebergs*, resultado do degelo do Polo Norte, vindo de correntes marinhas a partir da Península Labrador. Já no dia 10 de abril, um navio de bandeira francesa, o Niagara, informara

⁴ Atual Cobh, cidade costeira do sudeste da Irlanda.

sua colisão com um *iceberg* a menos de 200 km da rota futura do Titanic. Além desse aviso, cerca de vinte navios deram notícias sobre esse perigo até o dia 14 de abril. No domingo, pelo menos seis mensagens de navios próximos informaram a presença dos blocos e campos de gelo, alguns na rota do navio e mesmo nas coordenadas da futura colisão.

Com tantas informações, muitos da tripulação sabiam existir um risco iminente e os oficiais, por sua própria conta, já calculavam a hora do provável encontro com o campo de gelo.

Sobre a rota dos navios entre a Europa e os Estados Unidos, há um ponto de grande importância a ressaltar. O curso das embarcações obedecia a uma rota programada, conveniada entre as empresas marítimas, para evitar *icebergs*. Essa rota, compreendida em um grande círculo, partindo de uma praia na Irlanda do Norte, passando pelo ponto de coordenadas 42° Norte e 47° Oeste, terminava em uma ilha do estado de Massachussetts. Era chamado “desvio sul”, permitido à navegação comercial regular. Naturalmente era traçado nas cartas de navegação em função da linha máxima de flutuação dos *icebergs* do Norte para o Sul. Pois bem. Esse ponto 42° N 47° W distava apenas pouco mais de 300 km do local da tragédia e a continuação da linha imaginária do grande círculo, regulador da rota “segura”, passava a pouco mais de 100 km da rota do Titanic, prova evidente de que o barco navegava no limite certo permitido pelo acordo, e, assim, seu comandante correspondia à confiança que a Companhia depositava nele, diminuindo o trajeto e aumentando a velocidade, embora arriscando a vida de passageiros e tripulantes, como veremos.

Toda essa argumentação, ainda hoje valendo, está ligada a uma informação documentada de que dispomos, mas datada de 1969. Esta documentação contém uma interrogação grave.

A linha máxima de flutuação dos *icebergs*, ao sul da Terra Nova, Canadá, desce

muito para o Sul, formando uma linha imaginária como um bolsão, cujo ápice está a cerca de 1.200 km da terra firme.

Isso quer dizer que os *icebergs* poderiam alcançar até centenas de km ao sul da rota conveniada pelas empresas de navegação e que, tanto o Titanic como o Niagara, de bandeira francesa, que colidiu com um deles, como a maioria dos navios acidentados pelo gelo, todos navegavam absolutamente enquadrados pela área de desdobramento de *icebergs*. Até o Carpathia, quando recebeu o pedido de socorro, como também os que faziam rota entre Nova Iorque e a Europa, navegava dentro dessa área perigosa do Atlântico Norte.⁵

Então surge a pergunta: em 1912, as empresas de navegação tinham conhecimento desse perigo potencial? Ao que tudo indica, não havia na época tecnologia para um levantamento geodésico e cartográfico dentro dos padrões modernos. Isso está claro. Entretanto já havia mapeamentos de superfícies dos mares, não sabemos se já determinando limites de flutuação de *icebergs*. Se assim fosse, seria um erro clamoroso. A nossa documentação é de 1969, mas já faz referências a levantamentos oceanográficos no Atlântico, a partir de 1857 para navios ingleses, a partir de 1872 para navios americanos e a partir de 1874 para os alemães.

Esse desdobramento de *icebergs* que atingem latitudes mais tropicais é consequência de vários fatores geográficos, sendo um dos mais importantes o forte degelo nas calotas polares devido a invernos fracos. Foi o que sucedeu em 1912 nas latitudes polares do hemisfério norte, permitindo que blocos de gelo, como os que circundam a Ilha de Terra Nova, Canadá, avançassem mais para o Sul. Esse fenômeno, aliado

⁵ Saibam os que praticam esportes marítimos no litoral do Rio Grande do Sul, Uruguai e Argentina saibam que a linha de flutuação máxima dos *icebergs* oriundos do Sul, da Antártida, chega a 300 km da cidade e porto de Rio Grande, a 400 km de Porto Alegre e a 150 km de Mar Del Plata (Argentina). Serve como aviso.

à corrente do Golfo do México, que se deslocou, naquele ano, também mais para o Sul, agravou o problema. Contra tantas adversidades, a vaidade humana não podia lutar. E foi vencida. Tragicamente.

5. As lições

Tudo no Titanic era impressionante, até a capacidade de produzir ensinamentos. Um verdadeiro manancial, se utilizarmos apenas os pontos polêmicos que ainda hoje constituem a matéria mais atraente para os pesquisadores e são verdadeiras lições de vida.

Mas o presente artigo não suportaria uma carga tão diversificada de informações, bem como a paciência dos leitores. Restringimo-nos aos enfoques essenciais na área do transporte que, além do nosso objetivo principal, estão referidos aos procedimentos dos responsáveis pela grande tragédia.

Procuramos, para facilidade da exposição, fazer as comparações por esferas de responsabilidade.

5.1. O Poder Público

Com toda a imagem de seriedade que a Inglaterra, então “governadora dos mares”, procurava projetar até os confins da Terra, não pode haver explicação para que um navio de 46.000 toneladas (peso vazio) fosse licenciado para navegar baseado em legislação de dezenas de anos passados. Um dispositivo legal admitia uma provisão de botes salva-vidas para pouco mais de 1/3 de sua lotação máxima autorizada. Como um escandaloso preceito de lei, desse tipo, estava em validade num país sempre distinguido pelos apegos aos direitos de cidadania é um alerta para os responsáveis, em todos os demais países do mundo, em tudo que é da competência do Estado, com relação a transportes aéreos, marítimos e terrestres.

Não podemos analisar todas as medidas preventivas, porque são milhares,

mas um só caso, de caráter tão chocante como o dos botes salva-vidas, serviria como norma, nos nossos dispositivos legais sobre transporte, para não incorrerem em erros tão primários. No entanto, a bem da verdade, não sabemos de nenhum exemplo escabroso que possa macular a nossa legislação.

Embora alguns pontos sejam polêmicos, como limite de velocidade, grau de punição, idade para motoristas, condições de utilização de estradas precárias etc., de um modo geral, quanto ao poder público, a nossa situação é favorável, com o nosso Código Nacional de Trânsito e a legislação complementar adequados para o país. As nossas falhas de fiscalização no cumprimento das leis não são prerrogativas da área de transporte, mas consequências de um processo cultural, histórico, de causas profundas, cujo saneamento tem que ser homeopático, paciente e persistente, amparado por decidida vontade política.

Essa falha na atualização da legislação comercial marítima inglesa, constituindo realmente um crime culposo, teve um efeito desastroso nas empresas de navegação inglesas, principalmente na White Star Line, proprietária do Titanic, cujo executivo principal, Bruce Ismay, disputando a primazia das travessias atlânticas, só buscava o conforto, o luxo e a velocidade dos navios em detrimento da segurança.

Assim, vários foram os pontos negativos da história do Titanic, desde a sua construção até o seu naufrágio, de responsabilidade da empresa proprietária e de seus operadores, dos quais ressaltaremos apenas aqueles que melhor sejam aproveitados como lição e exemplo para as nossas atuais empresas de transportes.

5.2. Empresas de transporte

Se quanto ao Estado a nossa posição é aceitável, o mesmo não podemos dizer com relação às empresas de transporte, tanto as de capital privado quanto as estatais, particularmente as terrestres.

Elas lutam contra a deficiência técnica de manutenção, a carestia dos combustíveis, as estradas precárias e, acima de tudo, o elemento humano de baixa qualificação profissional. Para aumentar o desgaste, a presença inquietante do crime organizado nas estradas e cidades. Por mais justo ressarcimento que haja, não há compensação para paradas operacionais, provocadas ou acidentais. Então são usados artifícios de fortuna, os “quebra-galhos”, para a manutenção artificial e aparente. Quando esses recursos escusos atingem aspectos essenciais da segurança, ao preço da vida dos passageiros, os responsáveis estão copiando a mesma atitude dos proprietários do Titanic, que programaram a sua viagem inaugural sem o combustível necessário para um eventual desvio de rota ou se acomodaram à situação deficiente de botes salva-vidas.

Do mesmo modo que as empresas de navegação do Atlântico Norte exigiam o tráfego de seus navios por águas oceânicas saturadas de *icebergs*, para economizarem tempo e combustível, as nossas empresas de transporte terrestre, usando às vezes estradas precárias, forçam o cumprimento de horários, agravando a segurança.

Essas considerações são extensivas ao transporte aéreo, onde não somente as falhas na manutenção, como também a exigência de cumprimento rigoroso de horários de voo, com mau tempo, podem acarretar consequências catastróficas. Como todos bem sabemos, o espaço aéreo, que é a estrada do avião, em condições atmosféricas adversas, é perigosíssimo.

Como os caros leitores devem ter observado, deixamos para o último lugar as considerações sobre o transporte marítimo (incluindo o fluvial), que deveria, mais do que os outros, usufruir os ensinamentos deixados por seu majestoso representante, de vida tão fugaz e trágica no Atlântico Norte.

Mas em nossa descompromissada coleta de dados, temos colhido observações muito

curiosas e uma delas é que, em se tratando de uma modalidade de transporte não muito utilizada pela maioria da população, é natural que o número de acidentes não chegue a impressionar a mídia sensacionalista. E ainda mais curioso: a maioria dos acidentes, com as embarcações já deficientes, é por superlotação. Exatamente uma falha que o Titanic não apresentava.

De qualquer modo, as considerações que fizemos para o transporte terrestre são aplicáveis às outras duas modalidades, respeitadas as características de cada uma, e num grau de intensidade maior ou menor. Contudo, foi o caráter fraco de Smith o fator responsável pela não tomada da decisão correta, que seria parar o navio, como fez acertadamente o tão acusado comandante do Californian⁶, ou pelo menos, diminuir sensivelmente a marcha do Titanic, para atender a qualquer eventualidade.

Mas a bordo estava Bruce Ismay, principal executivo (presidente) da White Star Line, proprietária do navio, que, desde o início da viagem, pressionava para chegar mais cedo em Nova Iorque, e o Capitão Smith, que devia saber, mais do que todos, dos perigos que sua embarcação corria, não o quis contrariar. Faltou-lhe personalidade.

Como já dissemos, não foi a única oportunidade em que essa falha de comportamento foi demonstrada. A primeira fora um dia antes da partida de Southampton, quando o comando de sua tripulação foi alterado, tendo que receber um novo imediato, naturalmente por imposição da Empresa. Tal remanejamento de pessoal causou embaraço entre os oficiais, tendo em vista a responsabilidade de uma viagem inaugural de um navio daquele porte. A segunda vez fora pouco antes da saída, quando escondeu do inspetor da “Board of Trade” o incêndio ainda não apagado numa carvoaria do navio, porquanto isso poderia atrasar a viagem. Outra vez, foi ignorado

⁶ Seu nome era Stanley Lord.

por Bruce Ismay, quando este discutia com o chefe das máquinas a velocidade do navio. E, finalmente, ignorando os avisos e omitindo-se em tomar uma decisão correta talvez por comodidade e garantia de sua posição de comando.

Infelizmente, tal qualidade não foi tão somente apanágio do comandante do Titanic, Capitão Smith. Ela tem sido encontrada com muita frequência entre os responsáveis pelas atividades de empresas de transportes de toda modalidade, seja na condição de proprietários seja de executivos, seja na condição de fiscais seja de operadores (comandantes em avião ou embarcação, motoristas em ônibus ou caminhões).

Impedir uma viagem, ou a continuação dela, pela verificação de um defeito mecânico que afete a segurança, ou mesmo por condições meteorológicas adversas, em geral atende o natural senso de responsabilidade e exige uma forte decisão.

Uma decisão que vai contrariar os interesses imediatos da Organização e enfrentar quase sempre a discordância da maioria dos passageiros, interessados em chegar ao destino o mais cedo possível, pelos compromissos de rotina.

Esses passageiros, a despeito de advogarem a necessidade de medidas de segurança, emocionalmente reclamam sempre, constituindo a terceira esfera de responsabilidade, na condição de particulares.

- Os particulares que possuem pequenos aviões, barcos esportivos (somente uma minoria) e, principalmente, automóveis, também não escapam ao escantilho de ensinamentos, de grande abrangência, que o naufrágio provocou. Talvez sejamos, os particulares, os mais atingidos por nossa área de atuação, diversificada e ampla, mas a distribuição dos eventos negativos no tempo e no espaço, pulverizando o sensacionalismo, não atende às exigências da mídia sedenta de emoção, mesmo à custa

do sofrimento alheio, excetuados os casos especiais.⁷

Assim, os observadores desavisados não se dão conta das cifras alarmantes de acidentes com meios de transporte particulares, individuais, todas as modalidades, com indiscutível maioria para os veículos terrestres.

No início do presente item com o título de “As Lições”, ressaltamos que a nossa ênfase seria para os ensinamentos na área de transporte, tão somente para brevidade da exposição. Todavia, chegamos à conclusão que nem assim deixaria de ser vasta e conhecida, com recomendações para o exercício da atividade, e que estaríamos repetindo apenas conselhos e cuidados. Em outras palavras, estaríamos ensinando “Pai Nosso a vigário”.

Um documentário de televisão veio em nosso socorro. Estava incluído num seriado do Canal 51-NET, intitulado *Powerzone*, mas o Capítulo era *High Speed Impacts*. Foi no dia 19/06/2003, entre 22 h e 24 h (*Discovery Channel*).

Em substituição a páginas e mais páginas de falhas humanas e materiais da viagem do Titanic, transferidas sob a forma de ensinamentos para o nosso dia a dia ao volante, o documentário, com a reconhecida autoridade dos especialistas da Nasa, era um sumário de testes experimentais realizados com aviões de combate durante a “guerra fria”, tentando neutralizar os efeitos dos impactos violentos das aeronaves em queda acidental ou mesmo em paradas bruscas no solo. Como parte dessas experiências, que buscavam aumentar a segurança do pessoal e do material, passou a ser aplicada a veículos motorizados terrestres, dadas determinadas semelhanças, as estatísticas revelaram aspectos curiosos, verdadeiros ensinamentos:

- Era maior a mortalidade de pilotos de jato ao volante ou como passa-

⁷ Carros particulares não fazem, regularmente, transporte coletivo, embora disponham de acomodações para quatro ou cinco passageiros.

geiros de veículos terrestres (quase sempre em carros particulares) do que em exercícios aéreos;

- A grande maioria dos acidentes com carros particulares acontecia em trechos de pista horizontal e plana;
- A utilização de aparelhos de segurança (cintos, sacos plásticos, almofadas etc.), usados corretamente, pode neutralizar impactos violentíssimos, tanto no solo, quanto de avião em queda acidental. Testes foram realizados, inclusive com cientistas voluntários da Nasa, com protótipos da altura de 100 metros, em queda livre, tendo o cientista saído ileso e reclamando apenas de dor de cabeça. Naturalmente os modelos dessa aparelhagem de segurança já são mais modernos e eficientes do que os por nós comercializados;
- Um dos motivos de morte ou lesão grave em acidentes de avião é o desprendimento de objetos contusos ou pesados dentro da cabine, particularmente dos bagageiros, o que aconselha ao passageiro viajar com a menor bagagem de mão possível. Essa recomendação é extensiva aos carros particulares, com especial atenção para os objetos colocados atrás do banco traseiro;
- As asas dos aviões comerciais de passageiros passaram a ser embaixo do conjunto, porque funcionam como amortecedores da fuselagem, em impacto forte. Contudo, o combustível é transportado nas asas e, com o choque, há perigo de incêndio. O fogo, como os três outros elementos básicos da natureza, continua um desafio para a tecnologia.

O que há de substancial nesse documentário é que resumiu uma citação interminável de ensinamentos que a viagem do Titanic nos transferiu, aos motoristas particulares, ao mesmo tempo que sintetizou brilhantemente, com dois exemplos, e utilizando o elemento humano ideal para a

comparação (o piloto de jato militar), toda a filosofia para a devida assimilação na condução dos nossos modestos veículos.

A primeira imagem transmitida é a da disciplina absoluta de voo, individual ou em conjunto, nas operações de treinamento, mesmo em tempo de paz. O observador leigo no assunto nem de longe pode imaginar, nos voos de formação de combate, a que limites de concentração, disciplina e técnica operacional chega o piloto de jato militar, nessa atividade tão perigosa. No entanto, os acidentes são relativamente reduzidos. Tradução para nós: cumprimento rigoroso das normas de trânsito, por mais adversas que elas se apresentem.

A segunda imagem é complementar da primeira. Quando termina um dia de treinamento exaustivo, o piloto de jato, como uma mola de aço comprimida que se distende, utiliza o seu automóvel para o lazer e, numa compensação natural e instintiva, procura a descontração que, nos desavisados, pode levar ao relaxamento das regras de trânsito (excesso de velocidade, ultrapassagens, utilização do celular ao volante, etc) e o resultado é o número elevado de acidentes. Tradução para nós: mesmo nas condições mais favoráveis de estrada, tempo e tráfego, continuar observando as regras de trânsito, com especial atenção para o limite de velocidade.

Um sentimento que o conjunto de testes insiste em nos infundir é a confiança na aparelhagem de segurança, particularmente o *air-bag*, equipamento que representa hoje uma grande evolução em relação ao cinto de segurança. Contudo, mesmo o cinto de segurança, se bem usado, pode atenuar ou até impedir lesões em acidentes graves.

6. As mudanças efetuadas pelas convenções marítimas internacionais

A Convenção Marítima Internacional de Haia, de 1914, adotada por 13 países, foi realizada com o objetivo de adotar padrões instrumentais e operacionais mais compa-

tíveis com os avanços navais, de forma a preservar a integridade das pessoas físicas nas viagens marítimas.

O desastre do Titanic suscitara dúvidas e temores reais quanto à segurança desse meio de transporte, seja quanto aos equipamentos de salvamento e resgate de passageiros disponíveis, seja quanto às condições de navegabilidade das embarcações e até quanto à capacidade técnica de seus condutores.

Essa Convenção visou ao estabelecimento de normas resolutivas no sentido de aumentar as chances de sobrevivência das pessoas e preservação do patrimônio material no caso de sinistros marinhos. Por exemplo, até o surgimento do Titanic, os maiores navios a vapor existentes não tinham uma tonelagem superior a 10.000 toneladas e os barcos de salvamento atendiam apenas àquelas dimensões de embarcações. Não se questionou, por ocasião do surgimento de grandes transatlânticos, como o Titanic e o Olympic, a atualização dos padrões físicos de segurança das embarcações.

A partir da Convenção de Haia, de 1914, e da Convenção sobre a Salvaguarda da Vida Humana no Mar (firmada em Londres, em 1928), foram adotados novos regramentos voltados à prevenção dos acidentes, principalmente tendo em vista as rotas oceânicas, exigindo-se, entre outras ações:

1) um número de botes salva-vidas proporcional ao peso e às dimensões das respectivas embarcações;

2) velocidades limitadas em faixas sujeitas a *icebergs*, neblinas ou mares agitados;

3) operações portuárias, fluviais e de transbordo rigorosamente monitoradas pelas autoridades competentes;

4) limites rigorosos para a idade dos barcos e tonelagem bruta transportada;

5) reforço da estrutura dos cascos das embarcações.

De lá pra cá, tem crescido a preocupação normativa com a segurança nos mares, mormente nos tempos atuais, em

que a proteção do meio ambiente não se restringe apenas à segurança dos navios, mas também às áreas onde eles navegam e aos ecossistemas passíveis de serem afetados por um derramamento de óleo, de produtos tóxicos ou corrosivos. Hoje, esses produtos são transportados por barcos cada vez maiores e em rotas cada vez mais congestionadas em face do crescimento do transporte em todas as suas modalidades.

Por conseguinte, a preocupação com a segurança marítima tem desdobramentos muito maiores do que aquela do tempo do Titanic, em que os cuidados eram circunscritos às vidas ou aos bens materiais transportados, sem considerações de ordem ambiental ou ecológica. Hoje, o direito marítimo não prescinde dos cuidados com o meio ambiente.

De certa forma, ainda que pareça resolvida a questão da segurança dos navios de passageiros no mar, mediante a aplicação regular de uma legislação punitiva para os que cometerem delitos ou praticarem irregularidades, há que haver uma fiscalização permanente, de forma a não permitir que o relaxamento das normas, citado no item anterior, se transforme em regra, inviabilizando todo progresso realizado na área de segurança naval de 1928 até agora.

Porquanto a globalização da segurança impõe, na atualidade, a preservação não apenas de homens e patrimônios transportados, mas também de um patrimônio biológico que diz respeito a toda a vida global. Hoje em dia, a ação do homem na condução de uma embarcação pode desencadear muito mais dano do que outrora. Na verdade, as estatísticas mostram que 93% dos danos causados ao meio marinho decorrem de ação humana.

Assim, como exemplo, a simples operação de lavagem dos tanques de um navio passou a ser monitorada doravante como uma questão de segurança de todos por suas implicações ambientais, em razão da possibilidade de descontrolar ecossistemas. Também vazamentos eventuais de óleo,

ou outros produtos tóxicos conhecidos, poderão destruir aves, peixes, corais e flora marinha.

Em contrapartida, em que pesem os danos que o homem pode gerar na natureza, sabe-se que esse mesmo homem pode, e deve, intervir no sistema marinho com o propósito de extrair dele subprodutos úteis para a preservação da vida.

Assim, impõe-se uma exploração sustentável dos recursos oceânicos, com assunção de responsabilidades, de forma a salvaguardar a segurança e integridade dos trabalhadores do mar e de seus inúmeros beneficiários em terra.

7. A atual legislação marítima brasileira

O nosso país, por falta nossa ou por circunstâncias políticas, há muito que não conta com um transporte marítimo doméstico de nacionalidade brasileira. Todavia, fez assento em todos os foros internacionais em que se deliberou sobre segurança de cidadãos, pátrios ou não, em nossos mares ou alhures.

Em tempos não muito distantes, aprovamos duas convenções importantes, uma a “Convenção Internacional para Busca e Salvamento”, de 1979 (DLG 705/2009), e outra, para “Supressão de Atos Ilícitos contra a Segurança da Navegação Marítima e de Plataformas Fixas”, de 1988 (DLG 921/2005).

O Decreto nº 83.540/79, por sua vez, regulamenta a “Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil em Danos Causados por Poluição por Óleo”, de 1969.

A legislação brasileira sobre segurança marítima está conformada a padrões internacionais, incluídos os ecológicos, dos tempos atuais, tendo assinado as principais convenções sobre acidentes ambientais, principalmente sobre derrames de óleo e substâncias tóxicas, como a de Bruxelas (1969) e a de Basileia (1989).

Nossa legislação, em que pese ter enfatizado, com excelência, a proteção dos

ecossistemas internos (como fazem as Leis nºs 6.938/81 e 9.985/2000), padece, todavia, de algumas falhas no planejamento e execução de ações operacionais, de controle e prevenção, quando os acidentes acontecem no mar ou nos portos fluviais ou costeiros.

No que se refere às atitudes de abordagem a embarcações irregulares ou contenção de sinistros nas plataformas de exploração de petróleo, tem-se revelado pouco eficiente o princípio da advertência para evitar desastres ambientais. Preconiza-se, porém, hoje, o princípio da “Precaução” (egresso do direito ambiental alemão), em que se exigirá melhor adaptação ao evento futuro, de forma a que se permita um melhoramento das metodologias de prevenção de acidentes e maior constância no monitoramento regular do fluxo de navios na entrada e saída dos portos.

A adoção da Precaução, por princípio, apoia-se na capacidade de o Estado “dotar-se de meios de prevenção de surgimento de danos antes mesmo de existir certeza da existência de risco e implementar sistema de pesquisa que detecte riscos para o ambiente”. A Eco 1992, celebrada no Rio de Janeiro, consagrou esse princípio, que “impõe às autoridades a obrigação de agir diante de uma ameaça de dano irreversível ao meio ambiente mesmo que conhecimentos científicos até então acumulados não confirmassem o risco”.

8. Conclusão

Muitos acidentes têm acontecido, antes e depois do naufrágio do Titanic. Uns provocados pela força da natureza ou pela guerra, outros pela arrogância dos que querem dominar (ou ignorar) o meio ambiente, mesmo violentando os seus princípios básicos, tumultuando o equilíbrio dos quatro elementos fundamentais do universo: a terra, a água, o ar e o fogo. Desses, a água e o ar são poderosos, perigosos e ainda escondem mistérios. A terra, por ser onde vive o homem, é a que revela o maior nú-

mero de antagonismos dos mais diversos tipos. E, finalmente, o quarto elemento, o fogo, pode atuar em qualquer dos outros três, agravando os efeitos.

Com o avanço da tecnologia moderna, há uma presunção admitida, por uma expressiva parcela de pensadores, que nenhum acidente pode ocorrer fora das cogitações racionais e que os eventos fortuitos, também chamados acidentais, vão saindo cada vez mais da estatísticas até um nível mínimo, cujo limite ainda não é possível definir. Naturalmente que os tecnocratas advogam esse conceito e, quando não podem justificar racionalmente o sinistro, apelam para explicação alternativa, enquanto procuram as verdadeiras causas. Isso tem lugar em todos os círculos de estudo da sofisticada tecnologia de nossos dias, como a Nasa, que até hoje procura justificar o desastre da *Columbus* e que ainda não conseguiu evitar incêndios em aeronaves, em consequência de impactos violentos. De qualquer modo, os cientistas lutam em benefício da vida humana, o que é elogiável, mas nem sempre os seus propósitos vêm revestidos da mais sadia e desejável intenção humanística.

E os acidentes, que são valiosos censores das experiências científicas, continuam acontecendo, e desde muito tempo atrás, sendo, porém, logo esquecidos, particularmente os marítimos. Não por sua dimensão, como veremos a seguir:

- Em 1873, perto de Halifax/Canadá, o *Atlantic*, de tonelage bastante grande, bateu nas rochas, morrendo 546 pessoas, entre elas muitas mulheres e crianças;
- Em 1893, no Atlântico Norte, o *Naronic*, o maior cargueiro de seu tempo, desapareceu sem deixar vestígio;
- Vários outros graves acidentes aconteceram em tempo de paz com navios maiores ou menores;⁸

⁸ Essa temporada de graves acidentes compreende somente os acontecidos a partir de 1900, com os navios *Baltic*, *Majestic*, *Adriatic* e *Olympic* (irmão do *Titanic*). Houve outros, anteriores, no século XIX.

• Durante as Primeira e Segunda Guerras Mundiais, inúmeros navios de guerra foram afundados, alguns em situação dramática, e com grande número de perdas humanas;⁹

• Já nos nossos dias, três embarcações: nas costas da Bélgica, o *Herald of Free Enterprise*, munido de toda tecnologia moderna; um *ferry-boat* no mar Báltico, o *Estonia*, cuja comporta de automóveis rompeu-se após uma tempestade, e um *ferry-boat* nas Filipinas, cada qual com mais de 4.000 perdas humanas (quase três vezes mais que o *Titanic*), chegaram a impressionar o noticiário internacional por alguns dias, mas caíram no esquecimento, inclusive os já citados acima;

• Frise-se, entretanto, que os dois mais graves desastres ambientais dos últimos dez anos, o do *Exxon Valdez*, na costa do Alasca (EUA), e o do *Prestige Elite*, na costa norte da Espanha, em que pesem os danos ambientais marítimos, não lamentaram perdas humanas, em função do eficiente resgate feito por helicópteros das respectivas marinhas costeiras.

Somente o acidente com o *Titanic* permaneceu indelevelmente gravado. Tentam justificar tal impressão pela dramaticidade, por ter sido até sua época o maior em número de mortos, pelo afundamento ao som de orquestra, pela impropriedade da hora, por circunstâncias menores contraditórias, pelos avisos repetidos de perigo iminente à frente. Na verdade, como dissemos no início deste artigo, nunca saberemos a razão fundamental do misticismo, que supera qualquer locubração racional.

O navio dispunha de uma tecnologia avançadíssima para sua época. Tudo o que

⁹ Impressiona o naufrágio do *Lusitânia*, um dos gigantes da *Cunard Line*, ocorrido em apenas três minutos, após um torpedeamento, em 1915. Porém, o maior da história foi o do cruzador alemão *Wilhelm Gustloff*, torpedeado pelos russos em 1945, em cujo naufrágio pereceram aproximadamente 9.000 pessoas.

era necessário para a segurança, o conforto e a rapidez daquele magnífico hotel de luxo flutuante foi posto à disposição dos operadores de tão majestoso conjunto, realmente uma expressão da realização industrial. Mas houve uma falha, uma só omissão, decisiva com relação à segurança dos passageiros – a falta de botes salva-vidas – e o Titanic sofreu uma das maiores tragédias do mundo e, sem dúvida, pelo seu significado, a maior dos mares. Traduzindo sinteticamente, sobrou tecnologia na construção do grande transatlântico, mas faltou humanismo na sua utilização.

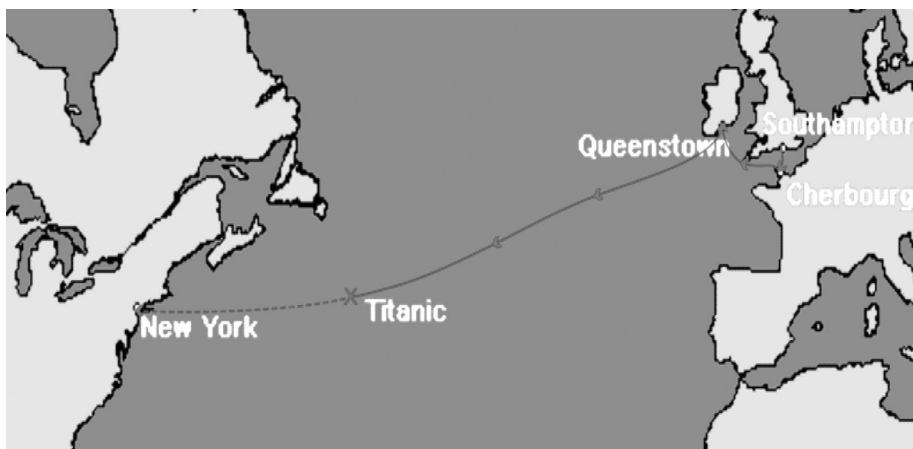
Toda aquela angústia poderia ter sido evitada se o Comandante Edward Smith tivesse mandado parar o navio, como fizeram outros, ou mesmo diminuído a marcha. Avisos insistentes não faltaram sobre perigos em frente, alguns com precisão matemática. Mas era isso que deixava o Comandante de mau humor. Não os *icebergs*, mas as repetidas interferências radiotelegráficas nas comunicações do Titanic

com o Cape Cod, em Massachussetts ou com outros grandes navios da White Star Line. O navio era grande, seguro, considerado por muitos como insubmersível, e ele, Edward John Smith, um Comodoro já com 25 anos de comando de navios, não estaria disposto a mudar o plano de viagem em virtude de possíveis blocos de gelo à frente, que ele costumava ultrapassar com a velocidade do seu barco¹⁰. Além disso, e esse foi o fator mais importante, a bordo estava Bruce Ismay, Presidente da Empresa, que o acolhera como Comandante, mesmo depois de uma temporada de graves acidentes com navios da Companhia. Nesta pretensa última viagem, com aposentadoria à vista, nada de atritos com Ismay, que estava empenhado em chegar a Nova Iorque o mais cedo possível.

Prevaleceram a fraqueza de personalidade, a irresponsabilidade e a vaidade.

Veja-se, a seguir, o mapa da rota descrita pelo Titanic, em sua primeira e última viagem.

Croqui nº 2: Rota oceânica do Titanic e local do naufrágio.



É verdade que não está em nosso alcance garantirmos que jamais um acidente nos aconteça.

A argumentação imediata e confortável é que não adianta nos preocuparmos com tantos cuidados se existem os casos fortuitos, e os “irresponsáveis” andam à solta.

Mas temos que fazer a nossa parte. É um preceito moral, uma obrigação legal e um dever de cidadania. Uma questão de mentalidade formada, que se opõe à ideia de

¹⁰ O Comandante Smith, apesar de muito respeitado pelos colegas e oficiais subalternos, era conhecido por não ter muita “sorte”.

destino incontrollável dos acontecimentos. Naturalmente que a apreciação de um fato isolado se reveste bastante de fatalismo. Entretanto, quando a avaliação é de um conjunto de fenômenos, o diagnóstico racional deve prevalecer e é a base de consolidação das leis, convenções, acordos e costumes que regem a convivência comunitária.

Assim sendo, e complementando o que foi afirmado no início da "Conclusão", somos de opinião que nem o critério de avaliação científica, sozinho, nem somente a judiciosa aplicação desse benefício pelo usuário devem dominar o processo de aperfeiçoamento geral. Particularmente nesta área de transporte, agora focalizada, a conciliação entre os consistentes padrões da tecnologia moderna e uma mentalidade de seu aproveitamento na edificação comunitária por parte do usuário pode trazer resultados surpreendentes.

Não vamos atingir o ideal, mas já estaremos recompensados se o noticiário das TVs, rádios e jornais não incluir sumários do teor seguinte:

- Casal morre em queda de avião monomotor, pilotado pelo marido, no interior de São Paulo. A causa do desastre foi o mau tempo. O casal deixa, órfãos, um filho de 13 e uma filha de 11 anos, que se acham hospitalizados, traumatizados com a notícia do acidente, sob a responsabilidade de parentes próximos;

- Embarcação superlotada naufraga na costa fluminense, resultando em vários mortos, inclusive crianças. Sobreviventes afirmam que não havia coletes salva-vidas para todos;

- Família inteira (casal e três filhos) morre em ultrapassagem de veículos. A Polícia Rodoviária acredita, com os primeiros exames, que o estado precário da pista e o excesso de velocidade foram as causas do acidente.

Mais culpados que os infratores nos acidentes acima relatados, que não utilizaram judiciosamente os meios em prol da família ou da coletividade, são os ainda

não atingidos por qualquer tipo de acidente, seja aéreo, marítimo ou terrestre, que defendem uma posição de indiferença em face de tantos sinistros, alegando uma atitude filosófica de seleção do mais forte contra os antagonismos que sempre existirão. São os encantados pelo imediatismo consumista dando o ritmo do mundo, que não pode parar um só minuto, desafiando os que eles consideram desajustados com a vida moderna, pela maneira platônica ou romântica com que ainda pretendem viver.

Vão argumentar, com certeza, que se nos preocuparmos com tudo que de negativo pode suceder, não estaremos "vivendo". Esse pensamento, de destinação epicurista, só perdura, infelizmente, até a primeira experiência pessoal em acidentes.

Revestidos de três atributos integrantes, entre muitos outros, da imbecilidade humana e que são a despersonalização, a irresponsabilidade e a vaidade, expressos comumente na atividade de transporte por indiferença, imprudência ou arrogância, nós vemos esses marginais do idealismo humanístico no interior de um navio enorme, representante de um mundo e de uma época, envolto na mais profunda escuridão, sem saber o destino que lhe está à frente.¹¹

Uns conversam animadamente, enquanto outros, os demais passageiros, dormem tranquilamente nos camarotes o sono da "inocência".

Que navio é esse, que, como um cego, ou louco, corre na direção de um precipício já anunciado?

Sua imagem mística, envolta ainda em alguns mistérios, a sua saga histórica, quase bíblica, fugaz e dramática, e a sua figura majestosa de ostentação e poder permanecem gravadas para sempre como lenda, para os indiferentes, advertência, para os imprudentes, e pesadelo, para os arrogantes.

É o Titanic, que continua navegando...

¹¹ No domingo seguinte ao naufrágio, o bispo de Winchester declarou no sermão que "o iceberg tinha o direito de estar ali, mas o Titanic, não!"

Referências

- A História do Titanic. *Seleções Reader's Digest*, Rio de Janeiro, set. 1986. Suplemento.
- BALLARD, Robert D.; MICHEL, Jean-Louis. How We found Titanic. *National Geographic*, Washington, DC, p. 696-720, Dec. 1985.
- BRASIL. *Código de Águas*: e legislação correlata. Brasília: Subsecretaria de Edições Técnicas, Senado Federal, 2003. v. 1.
- BREWSTER, Hugh; MARSCHALL, Ken. *Inside the Titanic*. Toronto: Madison Press, 1997.
- MARRIOTT; Leo. *Titanic*. New York: Smithmark, 1999.
- MARTINS; Eliane M. Octaviano. Desenvolvimento Sustentável e Transportes Marítimos. *Verba juris*: anuário de pós-graduação em Direito, João Pessoa, v. 6, n. 6, p. 249-268, jan./dez. 2007.