

ANÁLISE PRELIMINAR DE RISCOS

O Caso Titanic: 46.362 ton. e 277,7m.

- ✓ Da Grã Bretanha para os EUA, em 10/04/1912
- ✓ Alta velocidade
- ✓ Não possuía equipamentos de seguranças adequados
- ✓ Algo considerado impossível se concretizou
- ✓ Quantas vezes você já esteve errado sobre alguma coisa?

Na manhã de 10/04/1912 o TITANIC parte do posto de Southampton, no sul da Grã-Bretanha, com 1.833 passageiros a bordo com destino a Nova York, costa leste do EUA.

No norte da França, recolhe outros 274 passageiros, e no sul da Irlanda recolhe mais 120, totalizando 2.227 pessoas, entre tripulação e passageiros.

Em 14/04/1912, perto de meia noite, com céu claro e mar tranquilo, o Titanic atinge um ICEBERG a estibordo, perto da proa. Às 02h20min do dia seguinte o Titanic afunda com 1.522 pessoas mortas – era considerado inafundável pelos jornais da época.

O que aconteceu? Pergunta que se recusa a calar.

Quase 100 anos da data do acidente, não há uma resposta única e definitiva para a questão.

Há evidências de que o navio e seus passageiros foram expostos, sucessivamente, a riscos cada vez maiores, que acabaram por concretizar o desastre catastrófico.

Em geral, antes que um navio de porte seja colocado em operação, ele passa por rigoroso período de testes, onde inúmeros itens são colocados à prova.

Nesta fase ocorre um período específico de adaptação à operação do navio, por várias semanas ou meses, no caso de um transatlântico.

Por mais incrível que pareça, o Titanic, praticamente saiu estaleiro Harland & Wolff, em Belfast, na Irlanda do Norte, para a viagem inaugural. O período de testes foi de apenas meio dia, onde somente uma única vez se testou quanto tempo o navio levaria para parar completamente, se colocado em velocidade de cruzeiro.

Com velocidade de 18nós, ou seja, 33,3km/h, o navio levou três minutos e 15 segundos para parar, com ambos os motores em reverso, tendo percorrido cerca de 3000 pés ou 914,4m.

No decorrer da viagem inaugural o Titanic manteve velocidade de cruzeiro de 20 pés ou 37,12km/h, mesmo durante a noite. A esta velocidade, se o Titanic tivesse que sofrer uma parada de emergência, ele teria que percorrer uma distância superior a 1 km até parar completamente.

Lembrando que os navios da época não possuíam radar, invenção que só foi operacionalizada em 23 anos mais tarde.

Especula-se que a principal razão pela que o Titanic mantivesse velocidade de cruzeiro, tão alta para os padrões da época, era a tentativa de se estabelecer um novo recorde mundial para o percurso. Para a empresa White Star Line, dona do navio, isso representava uma oportunidade única para manter o navio, que era notícia por si só, nos jornais.

Já que o radar ainda não era disponível, os mecanismos existentes para garantir a segurança eram bastante limitados.

Além das luzes de navegação, úteis apenas à noite para localizar outras embarcações, e que não estão presentes em Icebergs, os Transatlânticos da época contavam com o olhar atento de pelo menos um marinheiro no alto do cesto da gávea (posto de observação no mastro mais alto do navio).

Normalmente, este marinheiro deveria estar equipado com binóculos de longa distância (superior a 1000m). Inexplicavelmente na noite do acidente, tal equipamento, embora disponível no navio, não foi colocado a disposição de Fredrick Fleet e Archie Lee, marinheiros que estavam de plantão na noite.

Em 12/04/1912, o Titanic recebeu o primeiro aviso de que Icebergs estavam presentes nas águas geladas do Atlântico Norte que se descortinavam à sua frente. Esta mensagem foi transmitida nas primeiras horas da parte da tarde pelo transatlântico Frances La Touraine. No dia 13/04/1912 o Titanic recebeu outro aviso, desta vez do Transatlântico Britânico Rappahannock, que navegava em sentido oposto, avisando que havia blocos de gelo à frente.

No dia 14/04/1912, o Titanic recebeu um total de seis mensagens que havia blocos de gelo à frente. A primeira chegou às 09h do Transatlântico Britânico Caronia. A segunda, transmitida pelo Transatlântico Holandês Noordam, foi recebida às 11h e 40min. Às 13h e 45min, o Transatlântico Alemão Amerika solicitou que o Titanic retransmitisse uma mensagem para Agência hidrográfica Americana, em Washington, capital, dando ciência da presença de Icebergs naquela rota.

O quinto aviso foi transmitido às 19h30min pelo Transatlântico Britânico Californian, sinalizando a presença de dois Icebergs a cerca de 50 milhas, 92 km, à frente do Titanic. A sexta e última mensagem, transmitida pelo cargueiro britânico Mesaba, às 21h e 40 min, dava conta que os blocos de gelo e Icebergs, estavam presentes na área que o Titanic acabara de passar. Apesar de todos os avisos o Titanic não reduziu a velocidade, mantendo-se a 21.5 nós.

Os número de botes salva-vidas era insuficiente, uma vez que o Titanic era capaz de acomodar 1.178 pessoas, ou seja, 53% das pessoas a bordo. Durante a viagem, nem os passageiros e nem a tripulação, praticaram os procedimentos de emergência para os desastres, embora isso fosse rotina na época. Muitos tripulantes e passageiros, por exemplo, não sabiam para onde deveriam se dirigir em caso de emergência, nem como deveriam se comportar.

Hoje em dia, mesmo tendo se passado um século, muitos projetos ainda são conduzidos semelhantes ao Titanic na sua viagem inaugural, isto é, se deslocam em alta velocidade, em direção a campos cheios de Icebergs, sem radar, nem botes salva-vidas, colocando equipes inteiras na mão do destino.

Observe que, falar sobre esse risco é falar sobre a identificação de fatores que podem afetar o sucesso de um projeto, da probabilidade desses fatores assumirem valores que possam prejudicar, total ou parcialmente, o projeto, e das conseqüências destes fatores assumirem aqueles valores em particular.

Se Edward J. Smith, capitão do Titanic, tivesse achado que naquela velocidade o navio não teria tempo de desviar do Iceberg, que o esperava a 742.4 km da província de Newfoundland, no Canadá, nas coordenadas 41° 43' Norte por 49°56' Oeste, ele, com certeza, teria reduzido a velocidade.

Se James P. Moody, o oficial que estava de plantão no dia do acidente, soubesse que os marinheiros no cesto da gávea não tinham binóculos e que a presença deste equipamento poderia evitar a colisão, que viria a acontecer horas mais tarde, ele certamente teria enviado pelo menos um par de binóculos para Fredrick e Archie.

Seguindo a mesma linha de raciocínio, a White Star Line, dona do Titanic, teria permitido a colocação de botes salva-vidas adicionais que Alexander Carlisle, desenhista naval responsável pelo projeto do Transatlântico, havia sugerido.

Da mesma forma, o 1º oficial Henry F. Wilde teria tomado providências para que os passageiros e tripulação do Titanic recebessem treinamento para emergência, que deveriam ter recebido antes e durante a viagem.

Prof. Dr. Francisco Chaves

(Adaptado de: Alencar; Schimitz. Análise de Risco em Gerência de Projetos, 2010)