

Prezado Banco Interamericano de Desenvolvimento/Representantes do MICI:

Não resta dúvida alguma de que o sucesso operacional de longo prazo de uma expansão financeiramente sólida do Canal do Panamá é desejável para a comunidade global que continua a apoiá-la por meio de vários mecanismos de investimento.

Esta carta é um pedido de revisão do plano atual seguido pelo projeto em virtude de preocupações de que o projeto – que recebeu financiamento substancial do Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID) em nome de nossa comunidade – cria ameaças permanentes inaceitáveis não somente para si mesmo mas também para a confiabilidade do sistema futuro, sua segurança e retorno do investimento previsto.

Duas questões fundamentais permanecem sem resposta:

- Uma represa está sendo construída em falhas sísmicamente ativas que introduzem o potencial de perda catastrófica de um reservatório de água potável importante para o mundo e um fechamento prolongado do Canal do Panamá, impactando indefinidamente o comércio.
- Uma “passagem” de água salgada através do istmo – condições para isso estão sendo instaladas – que degradarão os oceanos, afetando recursos costeiros e marinhos e provocando uma desestabilização biológica na região.

Este plano aumenta desnecessariamente a vulnerabilidade do Canal do Panamá a desastres, em contradição com os objetivos-chave da Política de Cumprimento Ambiental e Salvaguardas e de outros princípios internacionais de desenvolvimento sustentável. Além disso, seus impactos transbordantes e conversões significativas de habitats naturais afetarão a vida muito além do litoral panamenho.

A preocupação entre os interessados tem aumentado com as múltiplas falhas da infraestrutura sofridas pelo Panamá no início deste ano. A maior parte do que falhou foi construído por projetos financiados pelo menos parcialmente por instituições financeiras internacionais e terceiros que, segundo todas as aparências:

- deixaram-se levar pelo empolgação no próprio projeto; e/ou
- não verificaram nem certificaram de forma realmente independente os desenhos, procedimentos e asserções.

Esses eventos servem para reforçar percepções de que a informação usada para conseguir aprovação para a expansão do projeto e obter fundos de investimento talvez tenha sido manipulada por:

- deturpação dos fatos sobre o projeto ao povo do Panamá e a outros países;
- não divulgação de riscos econômicos evitáveis, incluindo perda de investimentos;
- não divulgação de impactos negativos desnecessárias sobre o meio ambiente;
- não divulgação de prejuízos a terceiros e ameaças inaceitáveis à vida;
- divulgação incompleta de avaliações de pré-seleção de escolhas não sustentáveis e arriscadas;
- avaliação insuficiente de desafios dos desenhos;
- busca inadequada de soluções alternativas;
- falta de transparência no tocante a questões futuras;
- opção de mitigação disponível e implementável;
- planos de contingência não razoável;
- projeções irreais e inadequadas de efeitos sobre comunidades locais e globais.

Nesta etapa o povo panamenho e outros interessados não estão empoderados apenas para usar mecanismos tais como esta iniciativa de Solicitação e confiar no BID e na comunidade financeira mais ampla para:

- utilizar os mecanismos adequados de revisão para proteger a eles e a este ativo crítico;
- superar a resistência à mudança, especialmente quando reduz o risco; e
- conseguir pleno cumprimento dos requisitos definidos pela comunidade internacional.

Felizmente, técnicas bem conhecidas e previamente demonstradas permitem-nos eliminar assumir riscos contraproducentes no caso do Canal do Panamá. A revisão demonstrará que, com modificações relativamente diretas – utilizando-se alternativas técnicas econômicas e viáveis – este projeto poderá:

- alcançar seus objetivos declarados;
- proporcionar um retorno muito maior do investimento;
- eliminar a criação de riscos desnecessárias;
- assegurar um uso eficiente e racional de recursos naturais;
- salvaguardar a ecologia tanto dos oceanos como das reservas de água doce do canal;
- retardar indefinidamente ou eliminar a necessidade de relocar comunidades para a expansão da bacia hidrográfica; e
- aumentar o serviço, confiabilidade e futuro crescimento potencial do canal.

Não é demasiadamente tarde para introduzir modificações no plano atual do projeto mediante o qual o Canal do Panamá está sendo expandido.

No entanto, existe a percepção de que é impossível introduzir mudanças em projetos nesta fase – por mais benéficas, lógicas ou essenciais que sejam.

Mesmo líderes políticos panamenhos – mesmo ao se referirem ao atual projeto de expansão do Canal do Panamá como “desastrosa” – hesitam em propor revisões da mesma. E isso apesar de expressarem conclusões igualmente negativas sobre outros aspectos do empreendimento.

No entanto, facilitar uma mudança responsável é uma razão fundamental da existência dos processos de revisão e cumprimento. Eventos recentes destacam que devemos empreender uma ação corretiva enquanto pudermos, a fim de evitar que desejássemos ter feito isso depois de ocorrer a tragédia. Sabemos agora, por exemplo, que a explosão no Golfo do México no ano passado poderia ter sido evitada por melhores escolhas de desenho e implementação adequada tanto do desenho como dos procedimentos operacionais. Embora eventos naturais – como o recente terremoto maciço no Japão – não possam ser evitados, presenciamos o valor de aplicar proativamente a tecnologia disponível de forma mais eficiente para reduzir os impactos desses terremotos.

A expansão do Canal do Panamá é um projeto de engenharia. Seu sucesso depende, em última análise, de sua engenharia. No mundo inteiro outros importantes projetos de engenharia estão em andamento, contando com o resultado prometido, juntamente com os interessados. Fatos e dados claros proporcionados por uma avaliação realmente aberta e comparativa dissiparão as dúvidas.

Acompanha esta solicitação um documento (abaixo citado) que resume as soluções criadas para resolver os desafios-chave apresentados pela expansão. Uma avaliação adicional imparcial seria indicada, uma vez que já receberam avaliação de peritos no assunto independentes, acadêmicos e profissionais em diversos países. O documento foi recebido por nossa comissão de Bert G. Shelton, cientista pesquisador e engenheiro profissional com vasta formação no assunto e altamente qualificado

para fazer comentários. Estabeleceu a equipe independente de pesquisa e avaliação que tem trabalhado paralelamente ao projeto de expansão desde o início de 2003.

É ainda possível criar uma Canal do Panamá expandido e realmente sustentável que seja confiável, seguro e lucrativo – se aplicarmos sistemas e métodos conhecidos. Se fizermos menos do que isso, as perdas serão irre recuperáveis.

Aguardo sua resposta e a oportunidade de lhe proporcionar qualquer informação necessária. Muito agradecerei indicar-me se houver outras entidades no IBD a quem eu deva dirigir-me sobre este assuntos.

Cordialmente,  
Leila Shelton-Louhi

05 de maio de 2011

Segue documento: “Questionando o Cumprimento do Projeto de Expansão do Canal do Panamá com Estipulações de Empréstimos”

Leila Shelton-Louhi, Diretora, Comissão Pró-Defesa do Lago Gatún  
AlianzaProPanama@hotmail.com

A Comissão Pró-Defesa do Lago Gatún advoga uma expansão realmente responsável e sustentável do Canal do Panamá, na qual seus recursos valiosos sejam usados de forma eficaz sejam deixados incólumes em benefício desta e de gerações futuras. Para obter informações mais detalhadas em inglês e espanhol sobre alternativas comprovada para a expansão do sistema do Canal do Panamá favor consultar o website <http://www.crucestrail.com>. Visite <http://www.crucestrail.com>.

“Questionando o Cumprimento do Projeto de Expansão do Canal do Panamá com Estipulações de Empréstimos”.

O propósito deste documento é abordar preocupações com aspectos da Expansão do Canal do Panamá nas partes em que houver probabilidade de não cumprirem estipulações anexas a empréstimos recebidos de organizações bancárias internacionais.

O que mais se destaca nesta queixa – salvo se forem introduzidas oportunamente mudanças técnicas viáveis e apropriadas do ponto de vista econômico – é o fato de este plano de expansão desnecessariamente:

- causar dano ambiental permanente; e
- introduzir risco sísmico que ponha em perigo tanto terceiros como o canal.

Há também preocupações importantes no tocante à viabilidade operacional do sistema planejado de comportas em virtude de falhas inerentes à sua configuração, o que será muito dispendioso – ou até mesmo impossível – superar uma vez construído.

Um processo fundamental de desenvolvimento do projeto e desenho de engenharia foi inexplicavelmente omitido no início, levando de forma inevitável aos problemas contínuos do projeto. A prática de engenharia padrão de identificar os desafios dos projetos e desenvolver métodos para

enfrentá-los – considerando todos os elementos, tecnologias e técnicas operacionais disponíveis – nunca ocorreu.

Embora o sistema escolhido use componentes atualizados, a forma como são combinados resulta em unidades de novas comportas que tecnologicamente são anteriores às unidades de comportas com mais de cem anos do Canal do Panamá.

Em todos os casos a causa-raiz dos riscos objeto desta queixa expõem e descrevem a escolha aparentemente arbitrária do sistema de comportas.

Danos ambientais: A questão da intrusão salina

De acordo com a posição desta queixa, o que está sendo construído para o projeto de Expansão do Canal do Panamá (ECP) terá os seguintes efeitos:

- permitirá um volume excessivo de sal nos lagos transitados do Canal do Panamá;
- criará uma via de água salgada migratória através do Istmo do Panamá; e
- causará dano permanente à ecologia marinha de dois oceanos.

Este resultado inaceitável pode ser prevenido mediante o uso de comportas de menos risco, mais eficientes e de menos manutenção que produzem retornos muito maiores.

Embora as comportas escolhidas para esta expansão tenham sido comercializadas como sendo “ambientalmente saudáveis”, é fisicamente impossível que elas alcancem este estado dado o modo como estão dispostas e o modo como devem funcionar para conseguir eficiência de volume de água e produtividade da embarcação necessários para obter lucros.

A meta de conseguir eficiência de volume de água e produtividade da embarcação requer que essas comportas transitem as embarcações em uma sequência específica, o que determina como a água – e sal nela contido – passem através das comportas à medida que transitarem os navios. Essas ações físicas não podem ser alteradas a bel-prazer.

Intrusão e controle do sal hoje

É um fato observado e medido que o sal, através das comportas do atual sistema do Canal do Panamá, penetra nos lagos de “água doce” ao passarem os navios. Tanto o Lago Miraflores como o Lago Gatún do Canal do Panamá contêm volumes de água salgada.

O Lago Miraflores – um nível mais baixo do que o Lago Gatún dois níveis acima do Oceano Pacífico na entrada do Canal – atua como barreira que virtualmente para a migração progressiva do sal . Hoje contém uma “camada profunda” definida de água salgada coberta de água “mais doce”. Embora a água doce dos rios Cocoli e Pedro Miguel corra para o Lago Miraflores, ele se tornou suficientemente salgado para obrigar a captação da Planta de Filtração de Água Miraflores a ser relocada para o Lago Gatún logo após o início das operações do Canal do Panamá.

A “piscina profunda” de água salgada do Lago Gatún oculta-se nos desfiladeiros inundados do Rio Chagres pouco acima da Represa Gatún, onde agora a água salgada penetra através de depósitos de três

fases das Comportas Gatún. Com um fluxo significativo de excesso de águas pluviais através da represa, o sal que se espalha na água doce acima dessa piscina é ativamente removido. Portanto, hoje o Lago Gatún não é perceptível em águas rasas.

O sal penetrará através da linha de comportas a serem acrescentadas pelo projeto EPC como resultado do mesmo processo físico que ocorre diariamente à medida que os navios transitam pelas atuais comportas do Canal do Panamá. O volume de sal que penetra é uma função da disposição das comportas e dos procedimentos de trânsito seguidos.

O processo que expelle sal do sistema do Canal do Panamá será sobrecarregado pela expansão porque:

- Os influxos de sal aumentarão acentuadamente;
- A barreira de sal de Miraflores será evitada; e
- A capacidade de mitigação do sistema modificado será significativamente reduzida.

A formação de um corredor submerso a ser usado pelos seres marinhos para atravessar o istmo do Panamá está virtualmente assegurada.

As consequências ecológicas de um plano de expansão sem modificações

Os estudos preveem que a criação de uma via de água salgada entre o Oceano Pacífico e o Oceano Atlântico com toda probabilidade levará a encontros desastrosos entre as diferentes espécies, causando a perda de algumas dessas espécies e dos múltiplos benefícios conhecidos e desconhecidos que poderiam oferecer ao mundo.

Um exemplo muito recente do grau de devastação causada pela introdução de seres marinhos não nativos em um habitat marinho é demonstrado pela fuga desastrosa do “peixe-leão” de um aquário da Flórida no Oceano Atlântico como consequência do furacão Andrews. Não se trata de assunto insignificante sem consequências. O peixe-leão espalhou-se na costa leste dos EUA, no Golfo do México e nas ilhas do Caribe exterminando espécies em seu caminho.

O relatório preparado no início do projeto EPC pela firma Delft Hydraulics concluiu que o sal penetrante será um problema para a expansão do Canal do Panamá, salvo se for adequadamente mitigado.

Esse relatório foi substituído – em uma ação considerada por muitos como destinada a evitar demoras na obtenção de empréstimos dentro do prazo – por outro mais favorável. No entanto, outras avaliações independentes chegaram a conclusões semelhantes às da Delft Hydraulics.

A meu ver, o projeto de Expansão do Canal do Panamá – se proceder conforme planejado – causará um dano ambiental inaceitável, o qual pode ser evitado de forma relativamente econômica pela opção de melhores comportas. Ponho em questão como essas consequências ambientais podem cumprir as estipulações que acompanham muitos dos empréstimos bancários recebidos pelo projeto.

Colocando terceiros em risco: A questão do risco sísmico catastrófico

Segundo conclusões de avaliações independente desta questão, o que está sendo construído no projeto de Expansão do Canal do Panamá (ECP) exporá o Canal, de forma consciente e desnecessária, a um alto nível de risco sísmico que:

- ameaça o Lago Gatún com a possibilidade de ser arrastado catastróficamente para o mar; e

## Tradução de Inglês

- põe em perigo todos os habitantes e negócios situados em ambos os lados de aproximação ao Canal pelo Pacífico.

Criar um risco de tal impacto a terceiros e a esta peça crítica de infraestrutura mundial deve ser inteiramente contrário aos requisitos dos empréstimo ou certamente contra sua intenção.

O Lago Miraflores foi incluído no Canal do Panamá original especificamente como “sacrificável” para cobrir sismicamente as falhas ativas que atravessam o Canal do Panamá. O atual projeto ECP planeja contorná-lo. Uma represa ao longo da margem ocidental do lago, percorrendo toda a sua extensão, será construída através dessas falhas. Um canal novo e elevado que liga as novas comportas no Oceano Pacífico diretamente ao Lago Gatún será colocada atrás da represa.

Se as falhas sob ele deslizarem e a represa falhar, o Lago Gatún será perdido o Canal do Panamá será fechado indefinidamente.

### Histórico de falhas previsíveis

As falhas embaixo do Lago Miraflores sofreram movimentos de grandes proporções no início do século XVII e no fim do século XIX, segundo registrado primeiro pelos espanhóis e depois pelos franceses. Estudos sobre essas falhas determinaram que o primeiro movimento foi sem dúvida muito maior do que o segundo e movimentos como o maior tendem a ocorrer cada 400 anos. Se essas conclusões forem corretas, a força da represa atualmente planejada será posta à prova logo após sua construção.

Uma represa capaz de suportar os deslocamentos diferenciais registrados com relação a essas falhas até agora não foi construída. Não seria prudente tentar ser o primeiro a ter êxito em tal desafio quando está em jogo o Canal do Panamá.

A meu ver, a vida e a sobrevivência do pessoal do Canal, bem como de clientes e vizinhos – juntamente com o investimento de europeus e de outros países desenvolvidos – estão sendo desnecessariamente ameaçados pelo projeto ECP em sua forma atual. Ponho em questão como escolhas técnicas feitas em nome da conveniência – indiferente a sistemas de comportas que evitam esse risco sísmico específico inteira, mais eficiente e economicamente – podem agir no melhor interesse do Canal e de seus investidores.

### Desenho geral e falhas operacionais

Esta queixa foca os impactos negativos de longo prazo que o projeto Expansão do Canal do Panamá (ECP) terá sobre o seguinte:

- custos e riscos futuros do manejo de navios; e
- uso de recursos hídricos e eficiências operacionais.

Todos estes itens podem ser melhorados significativamente se forem utilizadas melhores comportas, beneficiando também futuros retornos financeiros.

### Manejo de navios

## *Tradução de Inglês*

O projeto ECP planeja utilizar exclusivamente rebocadores no manejo de navios pós-Panamax, manobrando e guiando os navios nos níveis das comportas. É altamente questionável o grau de êxito desse modo de manejar os navios.

Os navios que se aproximam das comportas atuais são interceptados por rebocadores. Cabos de reboque são enganchados em locomotivas especiais – conhecidas como mulas – que os guiará nas comportas uma vez alinhados pelos reboques. As mulas movem-se em trilhos instalados no topo das paredes da câmara que correm ao longo das atuais comportas.

Ao contrário das atuais comportas que podem manejar navios pós-Panamax, as comportas escolhidas pelo projeto ECP são:

- demasiadamente estreitas para permitir rebocadores ao lado de navios de grande porte;
- demasiadamente curtas para rebocadores presos na proa e na popa para controlar adequadamente os navios;
- os ângulos dos cabos de reboque são demasiadamente inclinados para permitir uma capacidade plena de reboque;
- um propulsor de lavagem que empurra contra um navio que está sendo rebocado é contraproducente; e
- os ventos contrários não podem ser efetivamente gerenciados.

Esperar até que o sistema esteja sacramentado em concreto – para “saber” se o manejo de navios com reboques funcionará adequadamente desta forma – é inaceitável.

Aparentemente o desenho da comporta não previu nenhum plano de apoio, por exemplo, usando:

- mulas caminhando em cima das paredes das comportas para manejar os navios; ou
- cilindros entre os navios e as paredes das comportas.

Será muito dispendioso – ou impossível – adaptar as comportas a essas alternativas.

Agora é o momento para avaliar plenamente este problema e tomar medidas corretivas, não depois de as comportas estarem construídas.

## Eficiência

O projeto ECP planeja acrescentar uma via ao Canal do Panamá neste momento, mas planos para uma “segunda” Expansão do Canal do Panamá – a ser iniciada imediatamente após a primeira – já estão em andamento.

Do ponto de vista tanto do investimento como técnico, ambiental, ético, social, econômico e comercial, seria totalmente inaceitável, tolo e financeiramente irresponsável adotar e financiar um projeto que replica os problemas descritos nesta queixa.

É um uso ineficiente de recursos limitados, espaço e tempo construir individualmente dois sistemas separados de comportas de via única de desenho idêntico que são:

- Muito mais caro;
- muito menos eficiente;
- mais arriscado e menos confiável

## *Tradução de Inglês*

- permanentemente mais prejudicial; além disso
- requer mais bacia hidrográfica, afetando terceiros; e
- reduz a futura expansão.

A um custo comparável, para a mesma água disponível e em tempo igual, um sistema de via dupla bem planejado seriam uma alternativa muito mais sustentável, confiável e responsável ao projeto ECP hoje e proporcionaria um retorno muito maior do investimento e um potencial futuro de expansão. E sua construção poderia ser feita em etapas para controlar os custos iniciais.

### A solução de duas vias

Um sistema de via dupla não somente aumenta a capacidade de trânsito, mas também pode ser desenhado para incorporar um lago “sacrificável” para evitar falhas arriscadas. Tal lago também serviria para minimizar a intrusão do sal e reduzir o volume de água que o sistema de via dupla utiliza para operar. Devido à maior eficiência desta solução, o tamanho das câmaras pode ser aumentado para melhorar a manobrabilidade dos rebocadores que manejam os navios pós-Panamax.

Qualquer das melhores alternativas de via dupla não ocuparia mais espaço do que as comportas de via única com “tanques de armazenagem de água” escolhida para o projeto ECP. Comportas de via dupla sem tanques, devidamente desenhadas e operadas, usariam menos água. Se os tanques forem utilizados com eficiência, o uso da água poderia ser reduzido ainda mais.

Se for adotado o sistema de duas vias, poderia ser evitado o risco do sistema de uma via única de trânsito pós-Panamax ser retardada quando uma outra câmara sofrer dificuldades técnicas. Trabalhos de manutenção crítica, mais bem feitos com a paralisação de via, causaria muito menos interrupção havendo uma segunda via de reposição.

O sistema mais simples de via dupla – com custo praticamente idêntico ao da construção de um sistema de via única atualmente planejado – permitiria o trânsito de 22 navios por dia. Consistiria em quatro cópias ampliadas das comportas comprovadas de Pedro Miguel do atual Canal do Panamá. Em comparação, o sistema de via única proposto pelo projeto ECP não pode manejar mais de 14 navios transitando por dia, cada qual utilizando 13% mais de água do que os navios do sistema mais simples de via dupla.

A manutenção de um sistema de via dupla seria drasticamente inferior ao do sistema de via única do projeto ECP. Por exemplo, o equipamento-chave – tais como comportas e válvulas – funcionariam somente a metade do tempo necessário para completar o trânsito.

As duas vias não ocupariam mais direito de passagem do que as utilizadas pela via única com seus tanques laterais.

A intrusão do sal seria perfeitamente controlável com o sistema de via dupla, ao passo que o sistema atualmente planejado causará dano ao meio ambiente.

Caso o atual projeto ECP proceder sem modificações, o futuro potencial do Canal do Panamá será irrevogavelmente truncado. Já estando em dúvida o sucesso do primeiro sistema de via única, o êxito de seu sistema gêmeo é ainda mais questionável.

A meu juízo profissional – como engenheiro, contribuinte e defensor dos direitos de outros cujo dinheiro está sendo aplicado em empréstimos para o projeto – a construção das comportas para o projeto Expansão do Canal do Panamá não deverá ir adiante sem terem sido cuidadosamente avaliadas e resolvidas as questões levantadas nesta queixa.

## Conclusões

Constitui um tributo às habilidades utilizadas pelos promotores o fato de que a Expansão do Canal do Panamá (ECP), um projeto com altos riscos financeiros – que ameaça o meio ambiente com sua seleção de comportas antiquadas e essencialmente privado de substância técnica – ter sido considerada aceitável por organizações bancárias e autoridades governamentais que buscam sustentabilidade em todo o globo.

Com base na física e em um fato cientificamente determinado, o projeto ECP em sua forma atual indubitavelmente aumentará a intrusão de sal na via navegável e reduzirá a mitigação, o que levará a um dano ambiental irreversível.

As medições de longo prazo mostram um aumento pequeno, porém constante, da salinidade do Lago Gatún apesar de estarem em funcionamento processos de mitigação. O atual projeto de expansão, salvo se modificado, fará aumentar dramaticamente essa taxa de salinidade.

O plano da ECP também requer contornar o Lago Miraflores mediante a construção de uma represa através das falhas com registro histórico de rupturas cíclicas. Isso apresenta o risco de perder o Lago Gatún e todos e tudo do Lago Miraflores nas Ilhas de Amador.

É muito duvidoso que qualquer financiador deste projeto considere uma paralisação do Canal do Panamá durante anos como “efeito colateral” aceitável de um desenho, especialmente quando, em vez disso, comportas de qualidade superior e custo comparável poderiam ser construídas, proporcionando melhor serviço e confiabilidade e sendo mais eficientes, de manutenção mais fácil e operação menos complicada.

Levando em consideração o que se descobriu olhando “embaixo do pano”, declarações relacionadas com o projeto ECP recém-publicadas no *WikiLeaks* – atribuídas aos atuais Presidente e Vice-Presidente do Panamá que o puseram em dúvida e qualificando-o de “desastre” – poderiam mais apropriadamente ser chamadas de “o eufemismo do novo milênio”.

É alarmante presenciar o que eu, como perito no campo da engenharia, somente posso considerar como irresponsabilidade fiscal sem controle prosperando em um sistema financeiro que não põe em prática os pesos e contrapesos que obrigam as autoridades nomeadas a defenderem os melhores interesses de seus investidores.

No momento, a aparência é de que os processos de concessão de empréstimos estão corrompidos.

Isto é um apelo a termos relevantes nos acordos de empréstimo a serem invocados e a ações corretivas apropriadas a serem tomadas. Seria incompreensível não fazer isso à luz das realidades que estão sendo expostas no contexto do projeto Expansão do Canal do Panamá. Não pôr em jogo uma tecnologia não

*Tradução de Inglês*

comprovada é razoável, mas pagar para degradar o futuro do Canal do Panamá mediante a incorporação de forma ineficaz de tecnologia antiga é absolutamente inaceitável.

Ainda, sem dúvida alguma, possível transformar a Expansão do Canal do Panamá em um empreendimento lucrativo e sustentável.

Fazer menos do que isso – expondo desnecessariamente o Canal do Panamá e a vida marinha de ambos os oceanos a riscos catastróficos, ao mesmo tempo usando isso naquilo que muitos consideram como um esquema sofisticada de transferência de riqueza – seria um crime e um passo atrás para a humanidade.

Bert G. Shelton, PE – 24 de março de 2011