

Concordia

O comandante cobarde



Sempre ouvimos dizer que o comandante é o último a abandonar o navio, mas Francesco Schettino saiu quando ainda estavam 300 pessoas a bordo, conseguindo tornar-se no homem mais odiado de Itália

Susana Almeida Ribeiro

● Já circulam por Itália *t-shirts* onde se lê a frase “Vada a bordo, cazzo!”, o que, em versão suavizada quer dizer qualquer coisa como “Regresse a bordo, porra!” Ou seja, a cobardia do comandante Francesco Schettino já entrou no anedotário nacional.

A frase, que entretanto se tornou viral nas redes sociais, foi dita por um dos heróis da noite: Gregory De Falco, da capitania de Livorno. Quando os dois homens – o herói e o anti-herói – entraram em contacto, já perto das 2h da madrugada do acidente, Schettino estava num bote salva-vidas e não dava mostras de querer voltar ao navio. Daí a insistência de De Falco, gritando-lhe que voltasse a bordo para coordenar as operações de resgate. Sem sucesso. Schettino foi preso pouco mais tarde, já em terra, depois de ter apanhado um táxi para um hotel.

No registo áudio da conversa entre ambos – que os *media* italianos reproduziram à exaustão – fica a descoberto a imagem de um comandante indigno do seu título. Um “cobarde”, como se grita nas

redes sociais. Pior: Schettino terá explicado à juíza que o colocou em prisão domiciliária que a razão pela qual estava no bote salva-vidas foi porque tropeçou e caiu para dentro dele. Sabe-se igualmente que o comandante assegurou à Guarda Costeira italiana por duas vezes após o acidente que tudo não se passava de uma falha energética.

A atitude de Schettino é ainda mais surpreendente tendo em conta que sempre ouvimos dizer que o comandante deverá ser o último a abandonar o navio. Porquê? É do domínio do bom senso ou há leis? Segundo o comandante Alexandre Santos Fernandes, porta-voz e relações públicas do gabinete do chefe do Estado-Maior da Armada, antes de mais, pesa o “bom-senso, que deverá ditar que o comandante de um navio, como entidade totalmente responsável pelo navio e passageiros, e teoricamente com mais experiência de bordo e de mar, não abandone um navio em situação de perigo deixando para trás, à sua sorte, milhares de pessoas inexperientes em assuntos marítimos”.

Mas, para além disso, “existe uma convenção da agência das

Nações Unidas International Maritime Organization chamada *International Convention of Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978* – que estabelece todos os *standards*, treino, certificação e normas de pilotagem de navios (é uma convenção bastante detalhada), onde se estabelece que é proibido ao comandante abandonar o navio por maior perigo que a situação ofereça. Só sendo possível em caso de naufrágio e após certificar-se de que é o último a fazê-lo”, esclarece ainda o comandante Santos Fernandes.

Em suma: não é pedido a um comandante que se afunde com o navio, mas, de acordo com as normas profissionais e, quanto mais não seja, por brio profissional, é expectável ver um comandante evacuar o seu navio antes de salvar a própria pele.

De olhos postos no mar

Passando em revista a noite do acidente, Schettino parece ter feito tudo mal: terá bebido vinho ao jantar, aproximou-se demasiado de terra, encalhou o navio, deu o alarme demasiado tarde, meteu-se num bote salva-vidas demasiado

cedo e pôs-se em fuga.

Mas quem é afinal este italiano que em horas se transformou num dos homens mais odiados de Itália? Apesar de a empresa que detém o *Costa Concordia* – o grupo Costa Crociere – nunca ter divulgado dados biográficos do comandante, várias fontes revelaram que Schettino tem 52 anos e nasceu na zona de Nápoles, ou em Castellammare di Stabia ou em Meta, onde a sua família ainda hoje vive.

Sabe-se ainda que descende de uma família ligada ao mar e que, desde a infância, se terá mudado para a Costa Amalfitana, na Província de Salerno, uma zona de rochedos íngremes e mar azul onde ficam Sorrento e Capri e que está classificada pela UNESCO como Património Mundial da Humanidade desde 1997. Foi aí que ele e o seu irmão, Salvatore, decidiram que o seu futuro estava no mar, conta o *Guardian*.

Schettino começou a sua carreira na empresa de *ferries* Tirrenia, depois mudou-se para o grupo petrolífero Agip e posteriormente para a empresa Carnival, a maior operadora mundial de cruzeiros. Era

já um navegador experiente quando passou, em 2002, para o Costa Crociere, o braço italiano do grupo Carnival, mas só haveria de ser promovido a comandante em 2006, ficando responsável pelo navio *Costa Concordia*, o equivalente a um prédio flutuante de 17 andares, com mais de 114 mil toneladas de peso.

Se a superstição marítima for real, então seria de esperar que o *Costa Concordia* não tivesse bom fim. Na cerimónia de lançamento do navio ao mar, a garrafa de champanhe que tradicionalmente se lança contra o casco das embarcações estreadas não se partiu. Coincidência ou não, logo em Novembro de 2008 o navio sofreu um rasgão na popa quando se preparava para atracar em Palermo, na Sicília, indica ainda o *Guardian*.

Numa frase que agora lhe é devolvida em ricochete, Schettino disse recentemente ao jornal checo *Dnes* que não gostaria de ter estado no papel do comandante do *Titanic*, navegando num “oceano de *icebergs*”. O comandante admitiu, porém, na mesma entrevista, gostar de “momentos em que alguma coisa imprevisível acontece; quando é possível divergir um pouco das normas”.





FILIPPO MONTEFORTE/AFP

E se fosse em Portugal?

“Pouco provável” dizem Lisboa e o Funchal

Por Portugal, onde a actividade portuária com cruzeiros não pára de crescer – mais de um milhão de passageiros em 2011 –, os portos de Lisboa e do Funchal consideram-se preparados para qualquer ocorrência. Os dois portos, líderes nacionais dos cruzeiros, que acolheram o *Concordia* várias vezes, dizem que um acidente com estes navios é “pouco provável”.

Mas, no caso de ocorrer, entraria em acção a Autoridade Marítima – os planos de emergência da Autoridade Portuária e Capitania envolvem todos os meios portuários e a Autoridade Nacional de Protecção Civil.

No caso do Porto de Lisboa, o desastre italiano poderá vir “a servir para que se tirem lições e se melhorem procedimentos”, mas, para já, não se considera “necessária qualquer revisão dos critérios de segurança”, revela Carlota Mascarenhas, do gabinete de comunicação do porto. Lisboa pode receber “todo o tipo de navios de cruzeiro”, o maior gigante dos mares que já atracou foi o *Queen Mary 2* com 345 metros de comprimento, capacidade para 3090 passageiros e 1254 tripulantes.

Pelo Funchal, por onde o *Queen Mary 2* também já passou e que é o porto nacional que lidera em número de passageiros, considera-se que um acidente como o do *Concordia* é “altamente improvável e só se daria em função de um erro grosseiro de navegação semelhante ao que parece ter ocorrido”, refere Ana Gouveia, da comunicação da Administração de Portos local. O porto do Funchal, tal como o de Lisboa, “reúne todas as condições necessárias para diminuir o risco deste tipo de ocorrência”. As observações ao caso *Concordia* ficam para depois de “publicadas e analisadas as conclusões relativas a este acidente”, diz.

Em 2011, os portos do Funchal e de Lisboa movimentaram mais de um milhão de passageiros – 502.644 na capital madeirense em 303 escalas; 540.180 na capital em 330 – e ambos esperam aumentar estes números este ano em cerca de 10%. Outros portos lusos também estão em alta no mundo dos cruzeiros: Leixões estreou novo cais e passou a receber navios de grande porte, aumentando em 52% os passageiros em trânsito (mais de 41 mil); Portimão subiu para 59 escalas (mais 14,5%) e chegou quase aos 45 mil turistas (mais 32,5%); os Açores receberam 94 escalas e mais de 87 mil passageiros. Também são cada vez mais os portugueses que optam por férias no mar: dados apurados em 2010 contabilizaram mais de 55 mil, um acréscimo de 57% face ao ano anterior. **Luís J. Santos**

Se tivesse que fazer uma comparação, diria que ele guiaria um autocarro como guiaria um Ferrari

Martino Pellegrino

Terá sido precisamente um desvio – das normas e da rota – que causou o acidente e fez naufragar um gigante dos mares com mais de 4200 pessoas a bordo.

Schettino não respeitou a rota previamente traçada e, numa manobra não autorizada e nem sequer conhecida pela empresa, aproximou-se demasiado de terra, acabando por embater numas rochas a escassos 150 metros da ilha de Giglio. De acordo com as declarações do comandante à juíza que o ouviu na passada terça-

feira, Schettino decidiu navegar junto à ilha para saudar um antigo comandante que terá uma casa naquela ilha da Toscana.

“Estava a navegar à vista porque conhecia bem as profundezas e já tinha feito esta manobra três ou quatro vezes”, terá dito Schettino à juíza, de acordo com informações agora divulgadas. “Mas desta vez dei a ordem demasiado tarde e acabei em águas pouco profundas. Não sei como é que isto foi acontecer.”

O comandante está actualmente em prisão domiciliária, suspeito de crimes múltiplos de homicídio por negligência. A justiça italiana acusa-o igualmente de responsabilidade no naufrágio e abandono do navio antes das operações de evacuação da embarcação estarem terminadas.

Gigantismo do navio

Esta atitude de imprudência parece ser uma constante na actuação de Schettino como comandante. “Se tivesse que fazer uma comparação, diria que ele [o comandante] guiaria um autocarro como guiaria um Ferrari”, disse ao jornal *La Repubblica* um dos oficiais a bordo do navio, Martino Pellegrino, acrescentando

que Schettino era um comandante “autoritário” e, muitas vezes, “inflexível” na forma de manobrar o gigante dos mares pelas águas do Mediterrâneo.

Outro colega, Mario Palombo, ex-comandante do grupo Costa, admitiu por seu lado que sempre teve “algumas reservas” em relação a Schettino. “Ele sempre foi muito exuberante. Um indivíduo audacioso. Mais do que uma vez tive de o colocar no lugar dele”, explicou Palombo, recordando-se da época em que era seu superior, indica o jornal britânico *Telegraph*.

Esta ousadia, combinada com o gigantismo do navio, provou ser o ingrediente fatal para o desastre marítimo. Quando foi lançado ao mar, em 2006, o *Costa Concordia* – com 290 metros de comprimento e 35 metros de largura – era o maior navio de cruzeiro europeu e pretendia simbolizar a paz e a harmonia entre as nações europeias.

Mas agora, à medida que ameaça resvalar para um fundo de mar de mais de 70 metros, levando consigo as 21 pessoas que continuam desaparecidas, reaviva os temores dos desastres marítimos que se julgavam ultrapassados graças aos

avanços da tecnologia. Ou não. De acordo com Andrew Linington, director de comunicações do sindicato dos profissionais marítimos Nautilus International, cada vez mais os cruzeiros, pelas suas gigantescas dimensões, estão a fazer soar os alarmes de segurança.

“Estes navios são hotéis flutuantes – arranha-céus, na realidade”, indicou Linington. “Acreditamos que muitos dos princípios básicos de segurança estão a ser comprometidos para se maximizarem as receitas”, acrescentou o mesmo responsável, citado pelo *Guardian*.

De igual forma a UE também já alertou para a necessidade de se acautelarem os procedimentos de segurança neste tipo de cruzeiros. “Os navios têm-se tornado cada vez maiores, já que é economicamente vantajoso levarem mais passageiros [...] Mas a forma como estes navios têm aumentado de tamanho significa que é preciso encontrar um equilíbrio, de forma a garantir que os procedimentos [de segurança] são rigorosos”, disse ao *New York Times* Helen Kearns, portavoz do comissário europeu dos Transportes, Siim Kallas.

A história do homem mais odiado de Itália Pág. 4/5



FILIPPO MONTEFORTE/ANSA



Naufração
Para os italianos
o comandante
Schettino é um
cobarde P2