

COSTA CONCORDIA

Acidente Um século após o "Titanic", outro desastre lança dúvidas sobre a segurança. Que dependerá sempre dos homens

# No mar também se sai da estrada

## A alta tecnologia à mercê do erro

Textos PAULO PAIXÃO  
Infografia JAIME FIGUEIREDO

Um barco, mesmo que seja um navio de cruzeiro para milhares de pessoas, é como um automóvel, mesmo que seja apenas um ligeiro para governo da família. "Pondo as coisas simplesmente: os carros de hoje têm melhores travões, motores e materiais. No entanto, os condutores

continuam a ignorar as regras e a utilizar mal as ferramentas, causando acidentes", diz Amadeu Albuquerque, capitão de navios de cruzeiro, com 40 anos de mar, 26 dos quais em embarcações de passageiros.

Comandante desde 1990, Albuquerque explica assim o que se passou há oito dias no Mediterrâneo — rota que de resto conhece bem, pois percorre-a durante muitas semanas por ano.

Hélder Almeida, comandante da Marinha Mercante, também conhecedor daquelas águas, é incisivo: "Houve aventureirismo a mais. O navio não devia ter passa-

do tão perto da costa. Se outra coisa qualquer tivesse corrido mal (no leme, por exemplo), como iria ele parar antes de chegar a terra?", interroga-se.

O embate numa rocha abriu um rasgão no casco do "Costa Concordia", que levaria ao adorno (ver infografia).

"Foi uma imprudência", diz por seu lado Carlos Guedes Soares, professor catedrático do Instituto Superior Técnico (IST), onde dirige o Centro de Engenharia e Tecnologia Naval. Ainda por cima, a alegada razão do desvio desafia o bom senso: permitir que um tripulante, residente na ilha, pudesse

acessar a familiares e ser visto a partir de terra. Por esse motivo particular ou por outros mais gerais (por exemplo, possibilitar aos passageiros a captação de melhores fotos), a manobra costuma ser habitual em cruzeiros turísticos, segundo relatos de comandantes e de passageiros.

### Sinais ignorados

Uma semana após o acidente, "o erro humano" — imediatamente diagnosticado pela Costa Cruzeiros e que já terá sido reconhecido pelo comandante do navio, Francesco Schettino — surge cada vez mais, de forma unânime, como a causa do desastre. O navio saiu da rota prevista e aproximou-se demasiado da ilha de Giglio. "Todos os riscos estão marcados nas cartas náuticas, a não ser em reduzi-dos casos de áreas remotas. Os equipamentos do "Concordia" certamente alertavam para a existência de perigos na frente, com a necessária antecedência", afirma Albuquerque.

No centenário do "Titanic", quando as viagens de cruzeiro atraem cada vez mais pessoas em todo o mundo — por Lisboa, que em 2013 terá um novo terminal (Santa Apolónia), passaram no ano passado 503 mil passageiros, mais 12% do que em 2010 —, reabre-se assim uma discussão sobre a segurança de embarcações que se julgam infalíveis.

Uma crença sem correspondência com a realidade. "Os navios são para flutuar, não para lavar", afirma o engenheiro naval Victor Gonçalves de Brito, vice-presidente da Ordem dos Engenheiros. "A prioridade na segurança é para o navio suportar condições adversas de mar e de vento, ou embates na proa", explica Brito, com quatro décadas de experiência na ma-

nutação, estudos e projetos de embarcações, e na direção técnica e gestão de estaleiros. Numa situação como a ocorrida, "um navio em movimento funciona como se estivesse sobre um abrelatas", diz. "Ora, o aço é resistente, mas tem limites."

"A rocha roçou numa zona sensível, onde o navio tem menos resistência", acrescenta Guedes Soares. Mesmo o casco duplo, obrigatório para petroleiros, "não protege de tudo", adverte. Para Vitor Pinheiro, engenheiro construtor naval, o "rombo é de tal forma longo que o navio nunca poderia ser projetado para o aguentar".

### Forças de bloqueio

Se os erros começaram no desvio da rota, a reação do comando a partir do momento em que o "Concordia" começa a meter água é ainda pouco cristalina, sem se perceberem as razões de atrasos no pedido de socorro.

No entanto, existem a bordo os

### FRASES

**"Os navios são para flutuar, não para lavar"**

VICTOR GONÇALVES DE BRITO  
ENGENHEIRO NAVAL

**"Tudo colapsa por causa de uma reação psicológica primitiva, de simples exibição, de alguém que quer impressionar os outros"**

JOÃO RELVAS PSQUIATRA

meios suficientes ("e até redundantes", segundo um especialista em segurança marítima) para avaliar a dimensão dos problemas. "A informação é quase imediata ou muito rápida. Como se fosse uma jangada com bolas de pingue-pongue, os equipamentos dizem quantas bolinhas rebentam e se o navio tem, ou não, impulso", afirma Albuquerque. "Mas, mais uma vez, os equipamentos não decidem, apenas aconselham. A decisão de abandonar o navio só poder ser do comandante."

O que terá então tolhido Schettino? Hélder Almeida não tem dúvidas: foi o "medo", sentimento a que mesmo um capitão de navio de cruzeiro — um lugar a que os oficiais formados na Marinha Mercante só chegam após anos e anos em embarcações de menores dimensões — não está imune.

O mesmo "pânico" sentiram os passageiros. Parte deles, após uma situação de perturbação de stress agudo, desenvolverão no futuro stress pós-traumático, considera João Relvas, professor da Faculdade de Medicina da Universidade de Coimbra. A melhor terapêutica será "evitar a incubação do medo", diz o psiquiatra. "Uma reação habitual neste tipo de vítimas é o evitamento; ora, a melhor forma de tratar essas pessoas seria levá-las novamente a um cruzeiro ou então, ao menos, a um novo contacto com a água."

Enquanto isso não acontece, explica Relvas, fica a lição de uma "grande contradição moderna", entre uma "crença na invulnerabilidade, que resulta do grande desenvolvimento técnico" e os "grandes acidentes, em que tudo colapsa por causa de uma reação psicológica primitiva, de simples exibição, de alguém que quer impressionar os outros".

ppaixão@expresso.impressa.pt

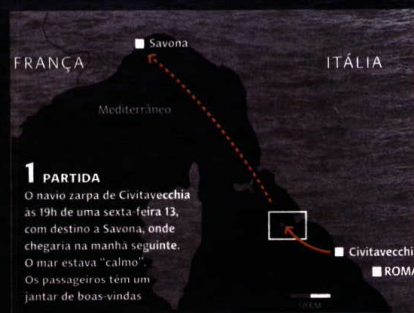


### SISTEMAS DE ALARME

Um navio como o "Costa Concordia" dispõe de uma panóplia de instrumentos que avisaram sobre o obstáculo e fizeram a radiografia imediata dos danos. Poucos segundos após o embate já se sabia que o navio afundaria. Quem estava na ponte de comando não poderá alegar falta de informação

### O filme de uma tragédia imprevista

Reconstituição da última viagem do "Costa Concordia", o que correu mal, dúvidas que pairam no ar e soluções em discussão para melhorar a segurança das embarcações







ID: 39767317

21-01-2012

### GRANDES ACIDENTES

**Titanic, 1912**  
Faz um século a 15 de abril: o então maior navio de passageiros do mundo chocou com um icebergue, no Atlântico, fazendo 1523 mortos. O cinema deu à tragédia dimensão única.

**Empress of Ireland, 1914**  
O cruzeiro colidiu com uma embarcação norueguesa ao largo do Canadá. Morreram 1012 pessoas.

**Princesa Mafalda, 1927**  
O cruzeiro italiano incendiou-se, entre Cabo Verde e o Rio de Janeiro. Mais de 300 mortos.

**Don Juan, 1980**  
Um ferry interilhas das Filipinas encalhou numa praia. Pelo menos mil mortos.

**Admiral Nakhimov, 1986**  
O cruzeiro russo colidiu com um navio de carga, no Mar Negro. Morreram 423 pessoas.

**Herald of Free Enterprise, 1987**  
O ferry afundou-se pouco após ter zarpado do porto belga de Zeebrugge, por causa de uma porta aberta. Houve 193 mortos.

**Dona Paz, 1987**  
O pior desastre marítimo em tempo de paz (cerca de 4400 mortos). O ferry colidiu com um cargueiro nos mares filipinos.

**Estonia, 1994**  
O afundamento ocorreu ao largo da ilha finlandesa de Utoe, provocando 852 mortos. Foi o pior desastre (nunca cabalmente explicado) com barcos civis em águas europeias.

## Duas inspeções em Portugal

O "Costa Concordia" foi duas vezes submetido a inspeções no porto de Lisboa, ao abrigo de normas internacionais, e em nenhuma visita foi apurada qualquer deficiência. Aliás, a primeira fiscalização realizou-se mesmo na capital portuguesa, em 19 de julho de 2006. Haveria de cá voltar para a sexta de sete inspeções por que passou (todas com "zero deficiências"), em 24 de março de 2010. As restantes tiveram lugar em Chipre, Malta e Grécia. A "port state control" dirige-se à segurança da navegação, preservação do meio ambiente e condições para passageiros e tripulantes. É feita sem aviso prévio, por inspetores de um país a navios estrangeiros que atracam nos seus portos. Este quadro começou a ser desenhado em 1978, após o desastre do "Amoco Cadiz". Regra geral, quando há um acidente importante, segue-se um processo que culmina no melhoramento de normas já existentes ou na criação de novas. Após o "Titanic" passou a ser obrigatório haver meios de salvamento em número suficiente para todos os passageiros e tripulantes. Outro caso ("Scandinavian Star", 1990) impôs luzes no pavimento para sinalizar a saída (muitas pessoas morreram porque o fumo não as deixava ver nada). Ao meio-dia de ontem, o balanço do "Costa Concordia" registava 11 mortos e 22 desaparecidos. Levava cerca de 4200 pessoas a bordo (3200 passageiros e mil tripulantes). O navio, cuja instabilidade obrigou a cancelar as buscas, corria o risco de tornar num precipício e ficar completamente submerso.

# O vilão, o anti-herói e a mulher do leme

Uma tragédia assim tem muitos ingredientes. Esta é enriquecida por vários mistérios e pelo carácter humano (ou a falta dele)

O relatório preliminar sobre a caixa negra do "Concordia" estará pronto num prazo de três meses. As posições da empresa e investigações jornalísticas ou da Procuradoria italiana já permitem perceber muito do que se passou. Mas quem ouviu o diálogo entre o capitão do navio, Francesco Schettino, e o comandante Gregorio de Falco, da capitania de Livorno, não precisa de mais nada para fazer um julgamento.

Em quatro minutos de conversa que são um murro no estômago, De Falco põe a nu a atuação e o carácter de um capitão que abandonou o seu barco (e depois se recusou a voltar a ele) enquanto decorria o resgate.

A riqueza desse choque, entre a grandeza e a miséria humanas, relega para segundo plano outros elementos à altura da mais exigente produção cinematográfica. Por exemplo, o caso de uma sobrevivente do "Concordia" (Valentina) ser sobrinha-neta de uma vítima do "Titanic" (Giovanni).

Se Schettino é hoje o homem mais vilipendiado de Itália, De Falco é o mais idolatrado — de pressa surgiram "T-shirts"



Francesco Schettino



Gregorio de Falco



Domnica Cemortan

com a frase em que ordena ao comandante para voltar a bordo. De Falco, no entanto, dispensa as honrarias. "Não sou um herói ou um homem de ferro. Eu e a minha equipa estávamos apenas a cumprir o nosso dever."

Se De Falco foge dos holofotes — pediu aos jornalistas que o esquecessem —, Domnica Cemortan correu para as luzes da ribalta. A moldava, 25 anos, disse que pouco antes do embate do navio na rocha se encontrava na companhia do Schettino, na ponte de comando — contrariando assim o testemunho de outros passageiros e tripulantes que colocam o capitão noutro local naquela hora. Pista óbvia para a investigação policial: "Cherchez la femme".

O "Concordia" já figurava na história do cinema, pois Godard rodou lá o "Filme Socialismo" (2010). No seu fim trágico; com o dramatismo da situação, a densidade psicológica dos protagonistas e enigmas por desvendar, abundam ingredientes para atrair Hollywood. Nunca terá o *glamour* de "Titanic", é certo — não houve banda a tocar nem um capitão que deu a vida —, mas é êxito garantido. O único risco é alguém estragar a história, ficcionando de demasiado uma realidade que supera a imaginação.

### TRÊS PERGUNTAS A

## Amadeu Albuquerque

Comandante do navio de cruzeiro "Sovereign" (da Pullmantur, empresa do grupo Royal Caribbean), atualmente ao largo do Brasil

❑ O capitão de um navio deve ser o último a abandoná-lo por causa dos regulamentos ou por uma questão de honra?

❑ Não conheço nenhum regulamento que especificamente diga que o comandante tem de ser o último a deixar o navio. O capitão é responsável pela segurança dos passageiros e, em caso de acidente, deve tomar todas as providências para proteger a vida humana, o meio ambiente e a propriedade. Por isso, a questão coloca-se mais no plano ético do que legal. Muitas vezes se fala dos comandantes antigos, que se afundavam com os navios. Na maior parte dos casos, tinham muitas economias investidas na expedição e iriam ficar falidos, ou então tinham culpas no acidente e não queriam encerrar a vergonha. O suicídio era um caminho normal.

❑ Em 2012 passa o centenário do "Titanic". Para um leigo, o fim do "Costa Concordia" já só acontece no cinema. Como pode um comandante convencer o cidadão comum de que um navio de cruzeiro é um meio seguro?

❑ Basta ver as estatísticas de acidentes. Nos últimos 20 anos, a indústria transportou uns 90 milhões de passageiros em todo o mundo, com um notável registo de segurança, superior a todos os outros meios de transporte.

❑ Após o acidente já terá conversado com muitos colegas seus. Consegue sintetizar um sentimento geral?

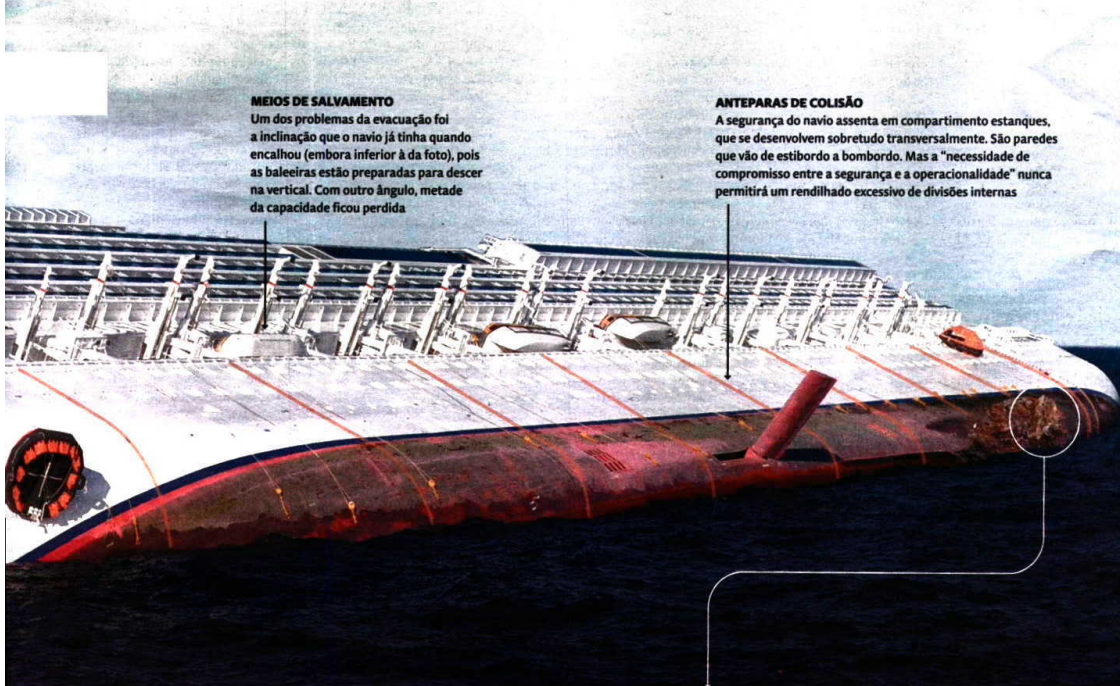
❑ Principalmente, estamos surpreendidos e um pouco zangados. Surpreendidos porque custa acreditar no que se lê e se escuta. Zangados porque se algumas das coisas forem verdade todo o nosso trabalho de anos e toda a nossa dedicação ao serviço e à segurança são postos em causa por atos isolados e impensados.

### MEIOS DE SALVAMENTO

Um dos problemas da evacuação foi a inclinação que o navio já tinha quando encalhou (embora inferior à da foto), pois as baleeiras estão preparadas para descer na vertical. Com outro ângulo, metade da capacidade ficou perdida

### ANTEPARAS DE COLISÃO

A segurança do navio assenta em compartimento estanques, que se desenvolvem sobretudo transversalmente. São paredes que vão de estibordo a bombordo. Mas a "necessidade de compromisso entre a segurança e a operacionalidade" nunca permitirá um rendilhado excessivo de divisões internas



Comprimento	290 m
Largura	35,5 m
Tonelagem bruta	114.500
Velocidade	23 nós
Passageiros	3780
Tripulantes	1100
Cabines	1500
Ano	2006

### A PEDRA QUE RISCA O AÇO

A rocha abriu uma brecha por onde entrou a água, inundando vários compartimentos. Segundo cálculos de especialistas, o navio manter-se-ia a flutuar mesmo alagado em dois compartimentos (são transversais à embarcação, com uma largura que pode ter 15 a 20 metros). Como o rasgão foi longitudinal, abriu uma espécie de comporta para demasiados compartimentos. No casco ficou presa uma parte da rocha, espécie de ponta da lâmina, que se partira da restante com o embate



**ISÃO**  
hoca com uma rocha, a 500 metros do 21h30. O embate provoca um bordo. Os passageiros são informados de um "pequeno problema". Mas o "Concordia" já mete água

### NOVO TIPO DE SALVAMENTO

O Centro de Engenharia e Tecnologia Naval (CENTEC) e a Lisnave são duas das 14 entidades europeias que elaboraram um projeto, financiado por fundos comunitários, para a criação de um novo método de retirada de passageiros. Em vez de salva-vidas com cabos de suspensão, as embarcações sairiam lateralmente, lançadas do interior, a partir de uma espécie de calha. "O projeto nunca teve seguimento", diz Guedes Soares, do CENTEC. "Ha muitos interesses económicos em jogo", deixa cair. Das empresas que constroem os salva-vidas, por um lado. E das empresas de cruzeiros, por outro. Uma eventual implantação do sistema (para aplicar as bocas de saída) iria roubar espaço







## **“Costa Concordia” em Lisboa**

O navio de cruzeiro que há uma semana adornou ao largo de Itália tinha já sido inspecionado duas vezes no porto de Lisboa, ao abrigo de acordos internacionais, sem que tivesse sido detetada qualquer deficiência. O acidente mostra como mesmo a mais alta tecnologia não resiste ao erro humano. **P20**