A atitude dos deputados do PAICV em relação ao naufrágio do navio “Vicente” já seria de esperar. Esse comportamento só veio confirmar aquilo que vem sendo asseverado, ao longo dos tempos, pelo signatário: “ Para as autoridades cabo-verdianas a vida humana no mar não tem valor”. A quem deverá ser atribuída a principal responsabilidade pelo naufrágio do navio “Vicente”? Esse navio foi construído na Alemanha em 1965, com o nome de “Sydfyn”, com vista ao transporte de passageiros e viaturas da Alemanha para a Dinamarca, até 1976 altura em que foi vendido a um armador croata. Na Croácia sempre operou no transporte de passageiros e viaturas, actividade para qual foi inicialmente projectado, e passou a chamar-se “Vis”. Entretanto o mesmo foi desactivado pelas autoridades croatas em 2010, pois já não oferecia segurança para uma viagem com a duração de cerca de duas horas, tendo sido transformado num pardieiro de pombos. Em 2011 foi comprado pela Companhia Tuninha de Transportes Marítimos, SA, passando a chamar-se “Vicente”. Após uma breve operação de estética, de 14 a 27/04/2011, num estaleiro da Croácia, o navio foi examinado por dois inspectores do IMP, em representação do Governo da República de Cabo Verde, que deram o seu aval favorável para a aquisição de mais essa unidade, passando por cima das mais elementares normas de segurança. Um navio que foi desactivado, na Croácia, por não oferecer segurança para uma viagem com a duração de cerca de duas horas, em Cabo Verde foi certificado para fazer viagens com a duração de quinze ou mais horas. Esse navio foi construído na Europa para o transporte de passageiros e viaturas. Em Cabo Verde foi certificado para transportar contentores em atrelados, sem que antes fosse submetido a uma avaliação por um especialista de construção naval, atendendo a que essa mudança iria afectar, profundamente, as qualidades náuticas do mesmo. A quem deverá ser atribuída a responsabilidade? Com a chegada do navio a Cabo Verde, a Companhia Tuninha de Transportes Marítimos, Lda. solicitou uma avaliação da Seguradora Ímpar para efeito dos Seguros do Casco e das Máquinas, mas dado ao estado altamente degradado de uma das máquinas, tal não foi possível. A máquina principal de estibordo encontrava-se em muito mau estado, com a flexão fora dos limites aconselhados pelo fabricante, partículas metálicas dentro do cárter e fractura do bloco do motor. Em nenhum momento essas anomalias preocuparam as autoridades marítimas cabo-verdianas que sempre fizeram questão de as ocultar, enquanto emitiam um certificado de navegabilidade por um período de um ano, pouco se importando com a segurança de pessoas e bens. Para agravar ainda mais a situação, durante a manobra de atracação no porto de Sal-Rei, no dia 31 de Maio de 2012, o navio bateu com as pás de hélice num baixio tendo, em consequência, sofrido uma grave avaria no veio propulsor de bombordo. Os tanques de lastro do navio estavam todos avariados, desde a Croácia, e nunca foram consertados. É caso para se dizer que esse navio desde que chegou a Cabo Verde nunca esteve apto para navegar. Opinião partilhada por um dos peritos num dos relatórios de investigação, onde afirma de forma categórica que “esse navio nunca deveria ter saído da Croácia”. O IMP/AMP enviou dois funcionários à Croácia, para inspeccionarem o navio, em representação do Governo. Escusado será dizer que, neste particular, toda a responsabilidade deverá ser assacada ao Governo da República de Cabo Verde. Os deputados do PAICV, na Comissão Parlamentar de Inquérito, acham que a protecção a ser dada às famílias das vítimas deverá ser passada ao armador, mas se esquecem que foi o Governo, através do IMP/AMP, quem sempre facilitou, de forma fraudulenta, esse armador. Trata-se de pura hipocrisia de gente cruel e sem coração que não olha a meios para alcançar os fins. Para essa gente, quinze, cento e cinquenta ou mil e quinhentos, tanto faz. O que importa é salvar a honra do convento. Se o armador com o navio a operar não cumpria com as suas obrigações, mormente

agora que a fonte de rendimentos desapareceu. Dar uma protecção digna a essas famílias, seria o mínimo que o Governo poderia fazer em sinal de desagravo. O INPS é uma instituição que, não obstante existir à custa dos trabalhadores, sempre contribuiu para os prejudicar, em especial os marítimos. A Direcção Geral do Trabalho, ninguém sabe o que significa. É de conhecimento público que o trabalhador marítimo, salvo raras excepções, tem como único suporte um contrato de trabalho fraudulento, com a duração de um mês e com total conivência das autoridades. Isso, ao contrário daquilo que afirmou o ex-capitão dos portos de Sotavento, João de Deus Carvalho Silva, é uma das causas da limitação dos poderes, não só dos capitães, e que tem contribuído, sobremaneira, para o incremento dos sucessivos acidentes marítimos que vêm acontecendo em Cabo Verde. Foi por medo de perderem o emprego que os tripulantes do navio Vicente perderam a vida. Sabiam, de antemão, que se recusassem a ir nessa viagem com o navio naquelas condições, correriam o risco de serem imediatamente escorraçados, pelo armador/transgressor, com o total apoio das autoridades, como tem acontecido das outras vezes. Não poderia concluir esse artigo sem falar do malogrado capitão. É um absurdo pretender atribuir a culpa a esse indivíduo. Esse capitão foi uma fraude criada pelo Governo da República de Cabo Verde, através dos irresponsáveis do IMP/AMP. Ficou provado, nos relatórios de inquérito, que esse indivíduo não estava apto a comandar nenhum tipo de navios. A AMP permitiu que ele embarcasse como capitão no navio “Vicente”, tendo em falta cinco indispensáveis documentos. A arrogância falou mais alto quando o comandante João Brazão interpelou a administração marítima de S. Vicente sobre a nomeação desse senhor para o cargo de capitão do navio “Vicente”, quando ainda decorria o inquérito ao encalhe do navio “Pentalina B” onde ele, na altura, como capitão, era o principal responsável. Tratando-se de uma fraude criada pelo Governo, a responsabilidade deverá ser atribuída directamente ao criador, especialmente quando já não é possível conhecer o paradeiro da criatura. O Governo para facilitar esses cidadãos estrangeiros cometeu várias violações como as que a seguir se exemplificam: Regulamento de Inscrição Marítima (RIM) — Decreto-Lei n° 4/2000 de 14 de Fevereiro O artigo 11° diz que não se pode ser inscrito marítimo sem possuir a Cédula Marítima; O artigo 19° diz que ninguém poderá exercer a bordo nenhuma categoria que não conste na Cédula Marítima; O artigo 27°diz que o recrutamento de marítimos para o embarque abrange exclusivamente titulares de cédula marítima válida; O artigo 30° diz que nenhum marítimo poderá embarcar se não tiver os documentos em ordem principalmente a Cédula e o Certificado de Aptidão Física; Código Marítimo de Cabo Verde — Decreto – Legislativo n°14/2010 de 15 de Novembro O artigo 339° diz que quem não possuir a Cédula Marítima não é considerado marítimo; O artigo 346° diz que, nos navios de comércio sob a bandeira de Cabo Verde, o exercício do cargo de capitão deverá ser, necessariamente, desempenhado por nacionais cabo-verdianos. Não deixa de ser precipitada a recomendação da Comissão Parlamentar de Inquérito de se reaver o artigo 346° do Código Marítimo de Cabo Verde, que proíbe a contratação de cidadãos estrangeiros para o cargo de capitão em navios nacionais. Se tivessem lido com atenção o Código Marítimo de Cabo Verde, certamente acabariam por entender os porquês da introdução dessa cláusula. Sobre esta matéria, antes de mais, aconselhava-os a consultar o Doutor Silvestre Évora, que foi um dos promotores desse diploma, a fim de conhecerem a sua opinião e, caso estiverem interessados, que leiam com atenção o Código Marítimo de Cabo Verde. E nunca se esqueçam desse pormenor: “A maldade bebe a maior parte do veneno que produz” Séneca Praia, 14 de Agosto de 2015. * Oficial de Marinha Mercante