

MALTEZA S - O CAVALO DE TROIA AOS LAGUNENSES

Malteza S - The trojan horse on lagunenses

Débora dos Santos Florêncio Faria¹

Resumo: O Malteza S é um tesouro que se encontra submerso nas águas do Oceano Atlântico, mais precisamente da Praia do Gi, em Laguna. O início da saga do navio Malteza S ocorreu em uma madrugada fria, em vinte e seis de maio de mil novecentos e setenta e nove, onde o mesmo pode ser avistado próximo à costa lagunense. Foi o início de uma longa trajetória de entraves burocráticos. Durante este período aconteceu um romance entre um tripulante e uma moradora local, fato que acabou dando outra conotação à história. No entanto, assim como na história de *Iliada*, na qual o perigo estava escondido em suas entranhas, o navio grego também possuía sua surpresa dentro de seus porões. Caso os porões estourassem e o óleo se espalhasse pela praia, todo o ecossistema lagunar estaria comprometido.

Palavras-chave: Encalhe. Entraves burocráticos. Maldição do Malteza.

Abstract: The Malteza S is a treasure that lies submerged in the Atlantic Ocean, more precisely of the Gi Beach in Laguna. The beginning of the ship Malteza S saga occurred on a cold morning on 26 May nineteen hundred and seventy-nine in where it can be seen near the Laguna coast. It was the beginning of a long history of bureaucratic obstacles. During this period there was a romance between a crew member and a local resident, fact that ended up giving another connotation to the history of the ship. However, just as in the story of the *Iliad*, in which the danger was hidden in his gut, the Greek ship also had a surprise in their basements. If the holds to burst and the oil from spreading along the beach, around the lagoon ecosystem would be compromised.

Keywords: Laguna beach. Bureaucratic barriers. The curse of the Malteza.

Introdução

Naquela madrugada fria, mais precisamente a 26 de maio de 1979, um navio de bandeira grega encalhou na Praia do Gi, em Laguna. Assim como o Cavalo de Troia, o navio Malteza S num primeiro momento parecia inofensivo, porém, depois, acabou revelando o grande problema que se encontrava escondido em suas entranhas. A maneira como o Malteza S se portou foi semelhante ao que aconteceu na *Iliada*, a epopeia grega em que um cavalo chegou como oferta aos deuses e, posteriormente, se transformou num pesadelo para a cidade de Troia.

A última viagem do navio Malteza S é cercada de muitos fatos estranhos. Seu suposto encalhe e posterior naufrágio é para uns, proposital e, para outros, acidental. Além disso, muitas lendas surgiram em torno da história deste navio, entre as quais, narrativas sobre contrabando de mercadorias advindas da Argentina, histórias de romances que ocorreram durante a estadia dos tripulantes na cidade lagunense e, por fim, contava-se sobre a maldição que assolava as pessoas que se aproximavam do navio.

Partindo desse pressuposto, será abordada, no trabalho, num primeiro momento, a história do navio Malteza S, sua trajetória e encalhe. Depois, a abordagem versa sobre a tentativa de salvar o deteriorado navio, sobre outras questões: os entraves políticos, a má vontade por parte do comandante da embarcação e a ameaça ecológica iminente. E por fim, os mitos que cercavam o navio também integram esta pesquisa.

Este trabalho tem o intuito de proporcionar a desmistificação de alguns fatores que giram em torno desta variação, que ocorreu nas águas da cidade de Laguna. Assim, através de pesquisas bibliográficas, de reportagens e entrevistas da época, objetiva buscar a realidade his-

¹ Centro Universitário Leonardo Da Vinci – UNIASSELVI – Rodovia BR 470 - Km 71 - nº 1.040 – Bairro Benedito – Caixa Postal 191 – 89130-000 – Indaial/SC Fone (47) 3281-9000 – Fax (47) 3281-9090 – Site: www.uniasselvi.com.br

tórica deste acontecimento.

Histórico do navio Malteza S

O navio mercante de bandeira grega, Malteza S, foi construído em 1955. A empresa grega Santo Maritime Company era proprietária da embarcação, sendo seu registro de origem o porto de Pirineus, na Grécia. O Malteza teve a letra S agregada a seu nome, para identificar a empresa proprietária do navio.

Quando encalhou nas águas lagunenses já possuía quase vinte e cinco anos de trajetória. Sua metragem era de aproximadamente 160 metros e sua cor, cinza. A ferrugem já se fazia presente em meio a sua pintura. Ficara mais de duas décadas exposto ao mar e à maresia, que aos poucos o consumia.

Sua penúltima viagem partiu da Dinamarca rumo a Buenos Aires, na Argentina. Seus porões estavam cheios de viaturas e ambulâncias para o exército argentino. Depois de descarregar seguiu para o porto de Rosário.

Em 23 de maio de 1979 completou o carregamento com 8.077 toneladas métricas de milho a granel, ocupando cinco de seus seis porões. Segundo Júnior (2010, p. 17):

[...] conforme registro de bordo:
porão nº 1: 933,8 TM; porão nº 2: 1.805,4 TM; porão nº 3: 2.050 TM; porão nº 4: 1.1705,3 TM e porão nº 5: 1.574,8 TM. Já o porão de nº 6 achava-se totalmente vazio. Os registros de bordo também informavam que o navio estava provido de: 348 TM de Heavy Fuel Oil, de 58,5 TM de óleo diesel e de 30.840 litros de óleo lubrificante.

A última viagem do Malteza S não se concretizou. A carga acabou submergindo, junto com o velho cargueiro, nas águas da Praia do Gi, na cidade de Laguna, no Estado de Santa Catarina, em 29 de maio de 1979.

A última viagem do Malteza S

O navio mercante Malteza S partiu do porto de Rosário com destino ao porto de Gênova, na Itália, com uma pequena escala no Rio de Janeiro, para reabastecimento de óleo e água. A bordo, vinte e nove tripulantes de várias nacionalidades, argentinos, gregos, indianos, colombianos e gambianos, entre outros. Os oficiais, comandantes e a chamada elite da tripulação eram todos gregos.

A viagem seguia tranquila, até que, na madrugada fria do dia 26 de maio de 1979, o tripulante Rafael Tobias Aponte Higuera, de 23 anos e nacionalidade colombiana, sobe apressado para o convés. Por volta das duas horas e trinta minutos daquela madrugada ele informa, que em sua inspeção de rotina na sala de máquinas, percebe que a mesma estava sendo invadida pela água, rapidamente.

Após o aviso, o comandante Emmanuouille Karras fez uma reunião com seus oficiais. Consultando as cartas náuticas, os mesmos conseguiram situar-se e verificaram que estavam navegando próximo ao Farol de Santa Marta, em Laguna, no estado de Santa Catarina, ainda em águas brasileiras. Na reunião, ficou decidido que eles transmitiriam um S.O.S., e tentariam esgotar a água que adentrava a sala de máquinas. No entanto, o volume de água que entrava era superior ao que era retirado.

Com a preocupação de navegar em águas profundas, os tripulantes do navio resolveram rebelar-se contra as decisões tomadas por Karras. A situação tornava-se crítica, a cada hora que

passava. A água estava consumindo a sala de máquinas e o navio já estava adernando.

Segundo Júnior (2010, p. 18): “O comandante ordena para navegar em direção à costa. Notou que passava por uma entrada de barra. Ao longe, uma praia e pequenas casas se distinguem, tendo ao fundo dois morros de mata”. Essa praia avistada pelo capitão Karras era a Praia do Mar Grosso que, naquele momento, estava começando a crescer turisticamente. O Malteza S navegava, agora, em águas mais rasas e próximas à costa. O encalhe se tornava inevitável.

O encalhe e a tentativa de salvamento

O encalhe acabou não acontecendo na Praia do Mar Grosso, mas sim na praia seguinte, na Praia do Gi. Na madrugada da noite do dia 26 de maio os oficiais emitiram um S.O.S. mensagem captada pelo SALVAMAR SUL (Serviço de Busca e Salvamento da Marinha do Brasil), do 5º Distrito Naval, situado em Florianópolis.

Com o pedido de ajuda, foi enviado o rebocador Tritão, da Marinha do Brasil, que naquela ocasião estava atracado no porto de Itajaí. A mensagem recebida foi a seguinte: “Navio Malteza S/S XEP VG, bandeira grega VG com praça de máquinas alagada solicita socorro urgente PT pós estimada 2848S e 4812W VG16 milhas leste do cabo Santa Marta PT suspender fins prestar socorro”. (JÚNIOR, 2010, p. 20).

Quando o Tritão chegou, ficou fundeado a menos de 300 metros do Malteza S. Após inspeção pode-se constatar que o navio já se encontrava 10 graus para BB, com ferro de BE na direção da água na direção NE-SW.

A má vontade por parte do comandante Karras em colaborar com o salvamento do navio era explícita. O mesmo deixou bem claro que não havia enviado o S.O.S para o salvamento do navio, mas sim de sua tripulação. Após muita conversa, o capitão respondeu ao “Questionário de Acidentado”. Sobre sua assinatura fez questão de colocar a seguinte frase: “*No cure, no pay*”. Este termo significa “em caso de insucesso, não haverá pagamento”, expressão usada em casos de salvamento de embarcações.

Após inspeção feita no navio pôde-se constatar que a praça de máquinas já estava com quase cinco metros de água, o motor principal parcialmente inundado e os dois geradores perdidos, ocasionando a falta de energia no mesmo. Além da pouca cordialidade do comandante, o tempo era outro fator que atrapalhava o salvamento do navio.

Os primeiros trabalhos para o salvamento do Malteza S ocorreram no domingo, dia 27 de maio de 1979. A primeira medida tomada foi o requerimento de vinte bocais para lâmpadas à 3ª Companhia de Infantaria do Exército, em Tubarão, que se tornou a única fonte de energia, já que os geradores estavam comprometidos.

O mergulhador que fez a primeira averiguação para o reparo pôde constatar que a válvula que supostamente teria apresentado problema estava funcionando. A água que invadia o navio era proveniente de um rompimento de canalização de 2,5 polegadas que une a flange da válvula ao fundo do mesmo. Após a constatação do fator que causou o encalhe do Malteza S foram enviadas duas bombas “Godiva” (P-300), com o intuito de retirar a água, que já se fazia presente em vários compartimentos da embarcação.

Com a retirada da água foi realizada a primeira tentativa para consertar a válvula danificada. No entanto, não se obteve êxito neste trabalho. Uma segunda tentativa ocorreu, mas diferentemente da tentativa inicial de fazer o tamponamento no interior da embarcação, optou-se em fazê-la na parte externa do navio, na região do casco, mais precisamente no ralo da válvula.

Essa segunda alternativa de salvamento do navio Malteza S era viável, porém perigosa, pois o ralo da válvula estava a 20 centímetros do fundo do mar. As condições marítimas, como a correnteza forte e a baixa temperatura, tornavam a operação ainda mais arriscada para o mer-

gulhador responsável por colocar um bujão de madeira de 2x4 no ralo da válvula.

No dia seguinte foi constatado que o bujão de madeira havia sido arrancado pelo mar. Fazendo nova tentativa colocou-se outro bujão de madeira, só que desta vez foram desferidos golpes de marreta, para garantir que o mesmo não seria desprendido novamente.

Sondagens e análises feitas pelos técnicos da nossa Marinha constataram que o desenralhe deveria ser feito puxando a popa do navio na direção NE. Com o consequente esgotamento da praça de máquinas, a popa da embarcação levantaria o suficiente para o desenralhe. Constatou-se também que uma draga poderia ser utilizada para abrir um canal no costado da embarcação e na sua popa. (JÚNIOR, 2010, p. 23).

Com esses primeiros reparos o Malteza S poderia ser deslocado até o Porto de Imbituba, para realizar os devidos consertos e, assim, seguir viagem.

Várias foram as hipóteses levantadas para o possível desenralhe do Malteza S, mas todas esbarravam na negativa do comandante Karras em contribuir para o salvamento do navio. Com as constantes negativas, o rebocador Tritão foi deslocado para o porto de Imbituba, aguardando o desfecho do impasse e para reabastecimento.

O desenrolar do enralhe do Malteza S

Os tripulantes foram retirados do navio e acomodados em um hotel denominado Farol Palace Hotel, localizado no centro da cidade Juliana. Dos vinte e nove tripulantes, cinco permaneceram embarcados, para garantir a soberania do grego.

Não foi por acaso que os tripulantes foram hospedados no Farol Palace Hotel. Afinal, o proprietário e o filho Monde El Mashni, que tinham nacionalidade árabe, serviram de intérprete aos tripulantes egípcios.

Outra pessoa importante durante a curta estadia da tripulação do Malteza S foi o também comerciante Georgios Damianos Andreadis, de cuja residência o comandante Emmanouel Karras se comunicava com o armador grego. Segundo Júnior (2010, p. 27):

Do total de tripulantes, dois eram mulheres, esposas do cozinheiro e do 2º maquinista, esta com sua filha de 4 anos, de origem grega.

Em princípio, relutantes e silenciosos, evitavam sair do hotel. Aguardavam a qualquer momento suas expatriações. Com os dias se passando, aos poucos, foram sendo contagiados pela hospitalidade portuguesa-açoriana do habitante do litoral da Laguna.

No período em que a tripulação esperava a solução para o problema do enralhe do Malteza S., na cidade de Laguna acontecia a festa do padroeiro da cidade Santo Antônio. Este fato fez com que eles deixassem o hotel e frequentassem as festividades em busca de um lazer.

As saídas dos tripulantes pela cidade eram motivo de alvoroço por parte da população. Todos desejavam obter mais detalhes sobre o inusitado fato. Outro colaborador foi Jorge Anastasiadis, filho de grego e morador local, que sempre acompanhava os estrangeiros em suas saídas pela cidade.

Romance à moda Garibaldi

Talvez o destino seja responsável por fazer de Laguna uma cidade de encontros entre moradores locais e estrangeiros. Assim aconteceu com Ana Maria de Jesus Ribeiro, que se apaie-

xonou pelo estrangeiro Giuseppe Garibaldi, outra história de amor também ocorreu entre uma moradora de Laguna e um estrangeiro, tripulante do Malteza S., cujo nome era Carlos Emilio Corral e que tinha nacionalidade argentina.

Carlos era mecânico no Malteza S e, assim como os outros tripulantes, estava passando seus dias hospedado no hotel Farol Palace Hotel. Em uma de suas saídas à festa da cidade, acabou se enamorando de uma jovem chamada Ângela Maria Rosa, natural de Tubarão.

Em 18 de junho de 1979, o marinheiro Carlos foi expatriado para a Argentina. No entanto, semanas depois retornou a Laguna, casando-se com Ângela em 29 de setembro de 1979. Mas, o amor de Carlos não era como o de Giuseppe, que atravessou o oceano. Meses depois, no final do mesmo ano, deixou Laguna e Ângela para trás e nunca mais retornou a estas terras. “Ângela Maria Rosa Corral, mantendo seu sobrenome de casada, de profissão faxineira, sem bens a inventariar, faleceu em 11/08/2011, aos 39 anos, de insuficiência respiratória, aguda-pneumonia, na Fundação Hospital Santa Otília-Orleans/SC. Morreu longe do mar”. (JÚNIOR, 2010, p. 36).

Ameaça ecológica iminente

Os dias se passaram e o Malteza S permaneceu fundeado da Praia do Gi, sendo engolido, dia após dia, pelas areias e pelo oceano. As fortes ondas provocadas pelo inverno se tornavam uma ameaça. Afinal, os porões ainda acondicionavam óleo, o que, naquele momento, poderiam tornar-se um pesadelo para a cidade que, basicamente, tinha sua economia voltada para a pesca e o turismo.

A situação do navio grego tornava-se cada vez mais crítica, dois porões já estavam com água em seu interior, a praça de máquinas submersa com sete metros de água e a popa recoberta, com aproximadamente cinco metros de areia. Alheio à situação, o capitão Karras permanecia irreduzível em relação à ajuda oferecida.

No entanto, um fato inesperado aconteceu em 11 de junho do ano corrente. O comandante Karras retirou os últimos tripulantes e arriou a bandeira grega do mastro do navio, abandonando o mesmo com a alegação de ter sido autorizado por seus armadores. Este ato configurou que o Malteza S não tinha mais soberania grega, o que facilitava uma ação efetiva por parte das autoridades brasileiras. De acordo com Júnior (2010, p. 39):

No dia 05 de junho de 1979, através de seu procurador judicial e advogado Ronaldo Pinho Carneiro, Cary Ramos Valli, técnico em salvamento e obras submersas, de Porto Alegre, requer ao Juiz de Direito de Comarca de Laguna, MEDIDA CAUTELAR DE PROTESTO com notificação judicial, com fulcro nos arts. 796 e 867 e seguintes do Código de Processo Civil Brasileiro.

No dia seguinte, a FATMA (Fundação de Amparo à Tecnologia e Meio Ambiente do Estado de Santa Catarina) deu entrada a uma Ação Popular na Comarca de Laguna.

O prefeito de Laguna, na época, Mário José Remor, a 11 de junho enviou um telex ao Itamarati, requerendo um posicionamento sobre o Direito Internacional Marítimo. No entanto, embora houvesse muita urgência, só a 16 de junho é que obteve uma resposta. Nesta, o Itamarati formalizava permissão para a retirada das cargas do navio Malteza S.

Uma reunião ocorrida a 13 de junho de 1979, feriado em Laguna, dia do padroeiro da cidade, definiu algumas medidas a serem tomadas referentes ao navio. Desta reunião participou também o Capitão Dauri Monteiro, comandante dos Portos de Santa Catarina.

O Prefeito Mario José Remor, num documento, declara sua apreensão relativamente à ameaça ecológica e solicita providências:

[...] sendo laguna o Município que alicerça sua economia no turismo e na pesca, é aflitiva a situação de sua gente, e é em nome dessa mesma gente, para que o futuro não condene nossa indiferença, diante das ocorrências, que solicitamos desse Juízo providências enérgicas e imediatas no sentido de se possibilitar a entrada no navio e consequente retirada do óleo que constitui ameaça de poluição ao meio ambiente e à nossa segurança econômica. (REMOR, apud JÚNIOR, 2010, p. 10).

Juntamente com a documentação enviada ao Juiz da comarca local, foi anexada uma declaração realizada pelo Agente da Companhia dos Portos de Santa Catarina, Tenente Danilo Plácido Camilo, afirmando que, após vistoria técnica no navio, no dia 11 de junho, constatou-se que não havia mais tripulantes a bordo do Malteza S. No mesmo dia da reunião, o Juiz da Comarca de Laguna, Erwin Rubi Peressoni Teixeira despachou o documento. Sendo assim, a primeira decisão aconteceu por meio da Justiça local que, através de ação judicial, pressionou os representantes da companhia de seguros. Ainda, segundo Júnior (2010, p. 46): “Ficou decidido que a empresa Schilling & Cia, de Omar Henrique Schilling, de Porto Alegre, juntamente com o depositário e técnico em salvatagem Carry Ramos Valli, iria retirar, primeiramente o óleo, e depois a carga de milho a granel”.

Após as decisões positivas ajuizadas pela comarca de Laguna e a liberação do Itamarati, observou-se que a retirada do óleo de forma mecânica seria inviável, pois o óleo ainda se encontrava inviolável nos tanques.

Em meio a tantos entraves burocráticos, o milho e o óleo continuavam a fazer-se presentes nas areias da Praia do Gi e em parte do Mar Grosso. O óleo que surgia junto com o milho felizmente era óleo da praça de máquinas e não um vazamento. O tradicional vento nordeste causava pânico, e o inverno estava já se prenunciando rigoroso, com forte ressaca e ondas superiores a quatro metros de altura. Temia-se o pior.

De acordo com Júnior (2010, p. 54), “Recolham-se o óleo misturado à areia, utilizando-se de pás e enxadas, esfregavam-se as pedras dos costões, empregavam-se mangueiras com jatos d’água. O material retirado era depositado em um terreno às margens da BR-101”.

Retirada do milho e do óleo

A empresa Schilling & Cia Ltda. já havia sido contatada pelas autoridades lagunenses para fazer o transbordo da carga. No entanto, o contrato foi assinado apenas a 24 de junho do ano corrente, com a Fundação de Amparo à Tecnologia e ao Meio Ambiente - FATMA.

O mau tempo prejudicou os trabalhos para a retirada da carga, sendo, a 1º de agosto, prorrogada por mais trinta dias. A sequência para a retirada do óleo era a seguinte: em primeiro lugar seria retirado o óleo da praça de máquinas, após, o óleo dos tanques (lubrificantes e diesel) e, por último, o *fuel-oil*. “Se, após esses descarregamentos não houvesse sucesso no reequilíbrio da embarcação, visando rebocá-lo a porto seguro, a carga dos porões deveria ser retirada através de: 1) ensacamento; 2) transbordo direto para barco e utilização de sugadores”. (JÚNIOR, 2010, p. 57).

No dia 26 de junho o tempo contribuiu e iniciaram-se os trabalhos. O coordenador da operação foi o técnico Carlos Alberto Fernandes, da FATMA.

O óleo que estava a bordo começou a ser bombeado manualmente para tonéis, com capacidade para 200 litros. Depois de acondicionado nos tonéis era transportado em barcas e levado até o Porto de Laguna.

Na operação foram utilizados os barcos Dakar, Dom Jaime e Avante. No dia seguinte já haviam sido transportados treze galões. Os trabalhos seguiram, mas agora com a ajuda de outro equipamento, o *cay man*, cedido pela Petrobrás de São Francisco do Sul. Esse equipamento é

uma espécie de saco de borracha que é cheio com ar, em terra, e levado para o navio onde recebe o óleo. O *cay man* é conhecido como “minhocão”. Cada um desses equipamentos comporta até 10m² de óleo. Mesmo com tal equipamento, a operação durou quase dois meses.

O milho estava acondicionado em cinco porões. No entanto, conseguiu-se salvar apenas a carga do porão um, dois e três, contabilizando aproximadamente cinco mil toneladas métricas. Já a carga contida nos porões quatro e cinco foi levada, pelas águas do oceano, até as praias. Aproximadamente três mil toneladas foram recolhidas por populares, que alimentavam seus animais com o milho remanescente nas areias da Praia do Gi e em parte do Mar Grosso.

O leilão da carga

No dia 21 de agosto de 1979, a carga do milho liofilizado de 600 toneladas foi avaliada, por Geraldo Amboni, em aproximadamente Cr\$ 1,50 (um cruzeiro e cinquenta centavos) o quilo.

No primeiro leilão, que ocorreu a 18 de setembro, não houve interessado na carga, afinal o milho ainda se encontrava parcialmente molhado.

Um segundo leilão foi realizado, dez dias depois. O valor por quilo foi arrematado pelo valor de Cr\$ 0,81(oitenta e um centavos). Segundo o Jornal Renovador, nº 26, do dia 17 de novembro de 1979:

O Sr. Nelson Guisi, marido da Prefeita de Treze de Maio, e que também já exerceu por várias vezes o cargo de Prefeito daquele Município, adquiriu grande parte do milho recuperado do cargueiro Malteza S, aproximadamente 500 toneladas, já que o restante desse cereal, a granel, foi atirado às águas. A compra ocorreu em leilão, no Fórum desta Comarca.

O leilão do óleo foi mais complexo do que o da carga de milho. Antes mesmo de ser retirado, no dia 23 de junho de 1979, a FATMA fez um requerimento ao Juizado de Laguna, com medida cautelar para o leilão do óleo. A principal alegação da FATMA era de que a carga era de difícil armazenamento.

O pedido foi acolhido pelo Juiz da Comarca de Laguna, Erwin Rubi Peressoni Teixeira. O leilão foi marcado para o dia 17 de setembro do mesmo ano. O óleo foi analisado por Carlos Alberto Netto, que avaliou a carga:

1º - 475 tonéis de “fuel-oil! nº 1500, com capacidade de 200 litros cada um, no valor de Cr\$ 3,50 o litro, perfazendo um total de 95 mil litros aproximadamente...Cr\$ 3.325.000,00
2º - 500 (quinhentos) litros de óleo lubrificante a Cr\$ 20,00 o litro... Cr\$ 10.000,00
3º - Duas toneladas de óleo diesel industrial, impuro, a Cr\$ 5,00 o litro...Cr\$10.000,00
Total da avaliação: Cr\$3.345.000,00 (três milhões, trezentos e quarenta e cinco cruzeiros). (NETTO, apud JÚNIOR, 2010, p. 61).

Assim como o leilão do milho, o do óleo não obteve nenhum interessado em sua primeira chamada, ocorrida no dia 31 de outubro. Para o dia 21 de novembro foi anunciado o segundo leilão. O comerciante de Caxias do Sul, Zelmar Colognese, arrematou o leilão, com um lance de Cr\$ 0,54 (cinquenta e quatro centavos) por litro de óleo, totalizando Cr\$ 52.650,00 (cinquenta e dois mil e seiscentos e cinquenta cruzeiros).

Os valores arrecadados em ambos os leilões foram utilizados, quatro anos mais tarde, para pagamentos das custas judiciais e quantias reclamadas pelo advogado, curador e pelo proprietário dos barcos utilizados nas viagens de descarga.

A maldição do Malteza S: mitos e verdades

Muito se especulou a respeito do encalhe ou varação do Malteza S em águas lagunenses. Existem muitas suposições que apontam para o fato de este navio já estar “velho” para navegar. Afinal, eram aproximadamente vinte e cinco anos navegando, exposto à maresia e às intempéries dos oceanos.

Um dos fatores que reforçam a ideia de varação está no fato da má vontade do capitão Karras em aceitar o pronto atendimento por parte do rebocador Tritão, que rapidamente chegou em socorro do navio com problemas. Além disso, um dos primeiros documentos assinados pelo capitão não autorizava o salvamento do Malteza S, apenas de sua tripulação.

Acredita-se que, se o capitão Karras tivesse aceitado a ajuda do rebocador Tritão, o Malteza S não estaria hoje repousando no fundo do mar e servindo como um recife artificial para a fauna local. Segundo o Relatório da Marinha Brasileira sobre o encalhe do Malteza S.:

Houve bastante dificuldade em colocar-se o material a bordo do mercante, em face do total desinteresse, má vontade e até hostilidade da guarnição, que se encontrava fazendo um churrasco na popa e chegou ao ponto de atirar pedaços de carne em cima do pessoal do navio que se encontrava na lancha, na faina de içar as bombas. (JÚNIOR, 2010, p. 71).

Esse relato demonstra que não havia qualquer preocupação com o fato de os porões estarem sendo consumidos pelas águas. Outro fator que pode corroborar a ideia de varação é o seguro da carga do navio. A carga de milho de 8.070 toneladas métricas estava amparada por uma apólice no valor de US\$ 1.200.000.00 (um milhão e duzentos mil dólares).

Ainda citando o mesmo Relatório da Marinha Brasileira, elaborado no dia vinte e sete de maio de mil novecentos e setenta e nove:

Apesar da grande quantidade de óleo na água existente na praça de máquinas, o mergulhador conseguiu alcançar a válvula de fundo apontada como causadora do alagamento, constatando que estava funcionando normalmente e que a entrada de água ocorrera pelo rompimento da canalização de cerca de 2,5 polegadas que une o flange da válvula ao fundo do navio. Cabe aqui a ressalva de que o mergulhador, ao regressar ao navio, informou a este comando que encontrava, junto à citada canalização, uma marreta, um martelo e uma alavanca, material esse identificado pelo tato.

[...] às 16h20m o mercante começou a soltar sinais pirotécnicos encarnados. Rapidamente foi mandada para bordo a equipe do rebocador Tritão, tendo à frente o chefe de Máquinas, para iniciar o esgoto da praça de máquinas e passar um cabo a fim de se tentar o desencalhe.

Ao chegar a bordo, o comandante do Malteza S não permitiu que a equipe do rebocador iniciasse, nem a faina de esgotar a água, nem a de passar o cabo. (JÚNIOR, 2010, p. 71).

Todos esses relatos levam a crer que o que aconteceu naquela madrugada fria de vinte e seis de maio de 1979 não foi apenas uma fatalidade, mas sim uma obra muito bem arquitetada e planejada pelo alto escalão do navio, junto com os donos do mesmo. Afinal, é importante pensar que o navio não afundou, quando estava com seus porões repletos de ambulâncias, com destino à Argentina. E é de suma importância lembrar que o carregamento de milho estava muito bem segurado, o que garantia ao menos conseguir algum valor com a perda do navio, sem ao menos pensar que esta ação poderia destruir toda a economia de uma região que estava tentando desenvolver a área turística como fonte de renda.

Mortes e acidentes ocorridos em torno do navio Malteza S

O misticismo foi um fator muito presente na questão do naufrágio do Malteza S, fato corroborado pelas mortes e acidentes que aconteceram em torno do navio. Foi um total de sete vítimas que, direta ou indiretamente, tentaram chegar próximo daquele que, além de ser considerado um “presente de grego”, tornou-se maldição.

O primeiro acidente ocorreu em vinte e seis de junho de 1979, quando houve a primeira tentativa da retirada do óleo. Neste episódio, na tentativa de colocar uma bomba de sucção para retirada do óleo, a mesma soltou-se e lançou longe o técnico em construção naval Luiz Antônio de Mello Awazu. Como resultado do acidente, o técnico teve sua perna quebrada, sofrendo diversas escoriações.

Outro acidente ocorreu a seis de agosto do mesmo ano, com o advogado Rubens Walter Machado, membro da equipe convocada pela seguradora italiana para examinar a carga de milho. Era um dia em que o mar estava revolto, o que acabou fazendo com que Rubens escorregasse e, através do instinto de sobrevivência, agarrou-se a um pedaço da balastrada do navio, que ainda não havia sido arrancada pelas ondas. “O pavor estampou-se nas faces de todos que presenciavam a cena, surpresos e impotentes”. (JÚNIOR, 2010, p. 78).

Depois dos dois acidentes ocorridos, houve as primeiras baixas. Após a retirada do óleo do navio, iniciou-se a retirada da carga de milho no dia vinte quatro de agosto do ano corrente. O que não estava previsto é que um gás produzido pela fermentação do milho em contato com as águas do mar se tornaria mortal para os trabalhadores engajados no salvamento da carga.

O gás foi emanado depois que um dos operários introduziu uma pá no milho, acidente que matou os trabalhadores Quintino Bertolini, de vinte e nove anos; Almir Arrubez, de vinte e cinco anos; João Miranda, de trinta e um anos e Vanildo Pacheco de Souza, de apenas dezesseis anos. Outros dois operários foram hospitalizados e conseguiram sobreviver.

Sete meses depois mais duas pessoas foram acometidas pela “maldição do Malteza S”. Em um domingo, mais precisamente a vinte e três de março de 1980, outro acidente aconteceu. Em busca de seu irmão desaparecido, Ângelo Zanichelli, de quarenta e dois anos, natural de São Paulo e seu piloto, Valmor Rollando Muller, de vinte sete anos e natural de Jaraguá do Sul, perderam a vida após colidirem o avião “Cessna-150”, de prefixo PT-DSK contra os cabos de aço interligados entre o Malteza S e a praia. Esses cabos conduziam um bondinho que realizava o transporte de peças do navio as quais ainda estavam sendo retiradas. Um avião deste tipo deve voar com altura mínima de 40 metros e, neste caso, eles voavam a 15 metros de altura. Foi a imperícia que ocasionou a tragédia.

Por força do destino tanto Adolfo quanto Ângelo Zanichelli tiveram fatidicamente o mesmo tipo de morte, por queda do avião da qual faziam parte. O acidente de avião ocorrido em Laguna, além da morte de seus dois tripulantes também teve outras consequências. O rompimento dos cabos de aço ocasionado pela colisão atingiu uma Kombi que estava na beira da praia. O veículo era de propriedade de Nereu Geremias de Medeiros, mas além do veículo, algumas pessoas que estavam próximas ficaram levemente feridas.

Os acidentes e as mortes não pararam por aí. Em vinte e cinco de outubro de 1980, a sétima e última vítima fatal foi acometida pela “Maldição do Malteza S”. As últimas peças do navio estavam sendo salvas através de boias. Nesse dia, Pedro Cardoso e mais dois companheiros realizavam este trabalho, quando uma forte onda colidiu contra Pedro, lançando-o ao mar. Ainda foi socorrido e levado para o hospital, mas não resistiu e veio a óbito.

O último acidente ocorreu a 16 de janeiro de 1981. O vento sul trazia consigo uma resaca que assolava as praias lagunenses.

Um cabo de aço que ligava o navio à terra, através de um bondinho usado para o transporte do pessoal que trabalhava no interior da embarcação nos serviços de salvatagem, partiu-se.

No final da tarde, sem socorro, pela impossibilidade de atracamento de qualquer embarcação local, o pessoal que se encontrava no navio estava em pânico. Ninguém queria pernoitar na carcaça da embarcação maldita que chacoalhava devido às ondas revoltas. (JÚNIOR, 2010, p. 81).

A solução encontrada pelos trabalhadores foi lançar uma boia ao mar. A correnteza os levava para alto mar, mas, depois de muito esforço e após duas horas lutando contra a fúria do mar, eles conseguiram chegar à terra firme. Estavam assustados com o ocorrido, molhados em virtude das fortes ondas e com início de hipotermia, embora fosse verão naquele período.

Enfim, muitos foram os acidentes e mortes que rondaram o navio Malteza S. Vale ressaltar que todos ocorreram por algum descuido ou imperícia. No entanto, a população lagunense já havia sofrido tanto com aquele encalhe misterioso, trazendo ameaça à ecologia, o que colocava em risco todo o ecossistema do complexo lagunar que o imaginário do povo mistificava todo e qualquer fato atrelado ao navio Malteza S. Outro fator de extrema relevância é o famoso chavão usado por muitos jornais da época: “Malteza S o presente ou a maldição grega”. Isso reforçava a conotação ruim, atribuída a todos os fatores que envolviam o navio Malteza S, de bandeira grega.

Conclusão

Ser historiador não é uma tarefa fácil. Mas quem disse que o que é fácil é melhor do que é difícil. Trabalhar com documentos, controvérsias históricas, várias datas e acontecimentos exige habilidade e, acima de tudo, amor pelo que se faz.

O trabalho sobre o Malteza S foi um desafio. São poucas as fontes a serem pesquisadas, fator que não menospreza este trabalho, mas sim o enaltece, como um difusor de uma história recente que foi esquecida, parecendo adormecida nas águas do Oceano Atlântico.

O principal objetivo foi demonstrar que Laguna não pode limitar-se apenas à história da heroína Ana Maria de Jesus Ribeiro, conhecida como Anita Garibaldi. O naufrágio do Malteza S também deve ser objeto de estudo em diferentes disciplinas, entre as quais História, Geografia, Ciências, Matemática e Língua Portuguesa, afinal, a magnitude e os significados deste naufrágio propiciam a prática da interdisciplinaridade.

Entretanto, o mais triste é saber que nem mesmo a população lagunense conhece este fato histórico, que demonstrou a importância do engajamento por parte dos órgãos políticos municipais da época para que prontamente fossem resolvidos os problemas provenientes do suposto naufrágio do Malteza S. Suposto, porque, como foi registrado nesta pesquisa, existem fatos que convergem para ocorrência de varação e não de naufrágio por acidente.

Entre os motivos do naufrágio (varação), podem ser apontados dois: o tempo de uso do navio, e principalmente a questão do seguro da carga. Entre os que tiveram alguma atuação no sentido de evitar grandes danos ao Município de Laguna, a maioria não apresenta uma resposta que elucide com clareza o naufrágio do Malteza S., no entanto, evidências históricas apontam na direção de um naufrágio proposital, seguido de varação.

Referências

DEFOE, Daniel: **Robinson Crusóé**: a conquista do mundo numa ilha. 10. ed. São Paulo, 1993.

HOMERO. **Ilíada**. São Paulo: Martins Claret, 2004.

HOMERO. **Odisseia**. Coleção Leão. v. 549. São Paulo: Ediouro, [s.d].

HUGO, Victor. **Os trabalhadores do mar**. Rio de Janeiro: Francisco Alves, 1981.

JORNAL O ESTADO. Florianópolis: edições dos meses de junho a agosto de 1979; e março de 1980.

JORNAL DA SEMANA. Florianópolis: edições dos meses de maio a julho de 1979.

JORNAL DIÁRIO CATARINENSE. Diários Associados. Florianópolis: edições dos meses de junho, julho de 1979.

JORNAL O RENOVADOR. Laguna: diversas edições do ano de 1979 e 1980.

JORNAL SEMANÁRIO DE NOTÍCIAS. Laguna: diversas edições do ano de 1979.

JÚNIOR, Valmir Guedes. **A última viagem do Malteza S**: encalhe, ameaça ecológica, burocracia e mortes. Laguna: Copiart, 2010.

MELVILLE, Herman. **Moby Dick ou a Baleia**. São Paulo: Abril, 1972.

SABER. A saga do navio Malteza S. Laguna: CRF Publicidade e Marketing 1, ano 1, set. 2010.

SOUSA, João Batista Monteiro de. **O porto de Laguna nos séculos XVIII e XIX**. 2004. 49 f. Trabalho de Pós-Graduação (Especialização em Metodologia do Ensino Superior) – Fucap, Capivari de Baixo: 2004.

SWIFT, Jonathan. **Viagens de Gulliver**. São Paulo: Nova Cultural, 1987.

ZUMBLICK, Willy. **Aninha do Bentão**. Florianópolis: IOES- Imprensa Oficial do Estado de Santa Catarina S.A., 1980.

Anexo

Entrevista com Valmir Guedes Júnior, autor do livro: “Última viagem do Malteza S.”

Perguntas:

1. Qual motivo levou você a reunir toda a documentação existente sobre o encalhe e, posteriormente, o naufrágio do navio Malteza S e escrever o respectivo livro?
2. De acordo com suas pesquisas, qual sua opinião sobre o real motivo que levou o navio Malteza S. a encalhar na costa catarinense, mais precisamente em Laguna?
3. Em relação ao motim dos marinheiros, ocorrido dentro do navio, segundo suas pesquisas, eles temiam por sua vida ou estavam indignados com a suposta sabotagem?
4. O comandante do navio Malteza S, Emmanouel Karras, demonstrou, desde o primeiro momento, má vontade para com o salvamento do navio. Depois de ter emitido S.O.S e tendo recebido ajuda do rebocador Tritão da Marinha Brasileira, o comandante afirmou que o S.O.S era apenas para o salvamento de sua tripulação. Você, como jornalista e escritor sobre o assunto,

acredita que, durante esse meio tempo do pedido de S.O.S e a chegada de ajuda, tenha ocorrido algum fato que levou o comandante a tomar essa decisão?

5. Acreditava-se que, entre o milho a granel, existiam vários objetos contrabandeados da Argentina. Você acredita que essa informação procede ou era apenas um mito que se formou em torno desse naufrágio?

6. Um dos marinheiros acabou se relacionando com uma moradora local, segundo relatos de seu livro. Você acredita que ele fez isso para poder disseminar uma ideia de mistério e caça ao tesouro?

7. Alguns populares atribuíram as mortes acontecidas ligadas ao navio Malteza S à maldição existente. Qual sua opinião a respeito deste fato?

8. Na sua opinião, a atitude do Prefeito de Laguna e do Juiz da Comarca, na época, foram adequadas à urgência de solucionar o encalhe e posterior naufrágio?

9. A respeito da história do Malteza S o que mais impressionou você?

Resposta dada:

O encalhe do navio repercutiu muito em Laguna e foi manchete nos principais veículos de comunicação no Brasil. O navio encalhado foi mostrado no Jornal Nacional, da Rede Globo, maior audiência na época. Com o passar do tempo e a ameaça do derramamento do óleo, o assunto continuou no noticiário. Equipes de reportagem foram deslocadas para cá. Depois aconteceram as mortes.

Fui guardando grande parte do material que era publicado. Os anos passaram, a carcaça da embarcação ficou lá na Praia do Gi, como a lembrar os fatos.

Naufrágios de embarcações sempre despertaram curiosidades ao longo da história. Quando dos 30 anos, reportagens em jornais reavivaram o tema. Foi quando me decidi a retirar de velhas pastas o material que eu tinha, tive acesso ao processo e pude entrevistar algumas pessoas mais diretamente envolvidas.

Nunca se provou que o encalhe foi proposital, mas tudo leva a crer que tenha sido. O valor do seguro era alto, o navio velho (25 anos) e a negativa do comandante em ser ajudado pelo Rebocador Tritão, da Marinha Brasileira, são indícios fortes. Se tivesse aceitado a ajuda, o navio Malteza S teria sido retirado facilmente das areias da Praia do Gi. Outro forte indício foram os objetos encontrados: um martelo, uma marreta e uma alavanca junto à canalização, e à flange da válvula por onde entrou a água.

Se existiu alguma combinação para um acidente (sabotagem) proposital no navio, a maioria da tripulação não sabia, evidentemente. Com o navio encalhado e ameaçando sucumbir, temiam por suas vidas.

O próprio Relatório da Marinha demonstra que houve má vontade por parte do comandante do Malteza S em receber ajuda. Bem provável que não contava com a rapidez com que o rebocador Tritão atendeu ao chamado de S.O.S, já que estava perto, no Porto de Itajaí.

Nunca ficou provado se houve algum contrabando. Os tripulantes ficaram vários dias hospedados na cidade e retiraram seus pertences da embarcação, como rádios, televisores, gravadores, objetos de uso pessoal que traziam em suas cabines. Muitos desses objetos foram negociados, vendidos, até porque ficava inviável eles retornarem de ônibus e avião com esses objetos. Durante muito tempo, comentou-se sobre a venda de motos, que teriam vindo no meio do milho a granel, mas nunca ficou provado.

Os marinheiros ficaram alguns dias hospedados na cidade, aguardando suas repatriações. Ficavam na frente dos hotéis, lanchonetes. Alguns deles começaram a participar das novenas em honra ao padroeiro da cidade Santo Antônio dos Anjos. Eram motivo de curiosidade. Havia colombianos, argentinos, gregos. Onde estavam formava-se logo uma roda de pessoas, querendo saber mais. Foi certamente assim que um marinheiro argentino conheceu a moça lagunense.

As mortes ocorreram por descuidos e imprevidências, acidentais. Quatro operários, por causa do gás emanado do milho, sem uso de máscaras apropriadas; o piloto e passageiro do pequeno avião, pelo voo rasante na praia, chocando-se contra o cabo de aço usado para o transporte de materiais; e a sétima morte foi por afogamento, quando um sujeito caiu de uma boia.

O Prefeito Mário José Remor e o Juiz da Comarca Erwin Rubi Peressoni Teixeira podem ser considerados heróis. O primeiro, porque mobilizou centenas de pessoas, autoridades do Brasil e até do exterior, quanto ao encalhe e a posterior ameaça de derramamento do óleo, um desastre ecológico sem precedentes no sul do Brasil, se tivesse acontecido; já o juiz da Comarca, aguardava um desfecho para o caso, que envolvia Direito Internacional. Mas ninguém tomava providências. Reuniões e mais reuniões se sucediam, mas não se chegava a um veredito. O juiz Erwin, então, tomou providências. Mandou entrar no navio e nomeou um depositário para, com máxima urgência, retirar o óleo.

Se mais alguns dias tivessem se passado, o desfecho poderia ter sido trágico e todo um ecossistema lagunar, sua piscosidade em siris, camarões e peixes, estaria comprometido, afetando a vida de milhares de pessoas.

Sem dúvida, o enredo da retirada do óleo, que apavorou toda a cidade, e os acidentes e mortes, que ao longo do tempo foram acontecendo, criaram uma atmosfera de mistério, de tristeza, que o povo, por muitos anos, atribuiu à maldição do navio.

Material complementar

1. Mapa das Praias

Mapa das praias de Laguna



Fonte: Disponível em: <<http://mapasblogpost.com/>>.

2. Local com a medida exata da distância do local do naufrágio. Disponível em: <http://valmirguedes.blog.uol.com.br/arch2010-12-01_2010-12-31.html>.

3. Malteza S. Disponível em: <http://www.popa.com.br/_2010/NOTICIAS/index_jul10-ago10.htm>.

Artigo recebido em 15/06/15. Aceito em 17/08/15.