

8 — PROCESSO N. 396

Naufrágio. Navio que oscila violentamente, perde a estabilidade e vira para bombordo, sossobrando em barra com mar agitado. Condições da barra de Ilhéus. A técnica da flutuabilidade e sua teoria

Dec. de 30-7-41 — Rel. Juiz F. Rocha

B. M. M. Out. 41 — Proc. C. A. Brasil.

Vistos, relatados e discutidos os autos do presente processo dêles consta que, cêrca des 8.45 hs. de 23-8-39, na barra de Ilhéus, aconteceu o naufrágio do navio-motor "Itacaré".

Segundo o resultado do inquérito instaurado na Delegacia da Capitania dos Portos do local, o sinistro ter-se-ia verificado assim: ao defrontar o Morro de Pernambuco, navegando para descrever a curva do canal, o navio foi alcançado, na pôpa, por sucessivas voltas de mar. Produziram-se oscilações violentas e rápidas, depois do que, inesperadamente, perdendo a estabilidade ao atingir uma banda perigosa, virou para bombordo e sossobrou. Não houve tempo para manobrar tal a rapidez do desastre.

Preceram ou estão desaparecidas 28 dum total de 69 que estavam a bordo, tripulantes e passageiros inclusive.

O "Itacaré" pertencia à Empresa Policultora com sede em Cachoeirinha, Una, Estado da Bahia e era comandado pelo Capitão Carlos Juvêncio de Oliveira. Realizava viagens freqüentes, entre os portos de Bahia e Ilhéus (em combinação com o navio-motor "Itabuna", da firma Correa Ribeiro & Cia., da Cidade do Salvador). Esta firma, explorava os dois navios, em igualdade de condições, na forma de um contrato, que consta dos autos (fôlhas 134).

No dia 22 de agosto do mesmo ano, às 19,30 hs., o "Itacaré" deixou o pôrto da Bahia, em viagem para Ilhéus. Conduzia 47 passageiros, sendo quinze de primeira classe e 37 de terceira. Em viagem, foram encontradas mais duas pessoas a bordo, que não haviam adquirido os bilhetes de passagem.

A carga era constituída de 374 volumes, pesando 23 374 kg.. A viagem decorreu normal, até a barra de Ilhéus, onde o navio ancorou às 6.30 hs., próximo do Ilhéu Grande, porque o práctico não aparecera e a maré estava em comêço de enchente. As 8.30 hs. o comandante mandou suspender, dirigindo-se para a barra; pouco depois avistou o práctico, que arvorava a bandeira de chamada. Guiado pelos acenos desta bandeira, investiu o canal e montou a bóia que assinala um obstáculo submerso. Ao notar que a bandeira fora arriada, era difícil retroceder com o navio, dada

a falta de espaço para evoluir e as condições de mar agitado, em canal estreito e proximidades de baixios, o que impedia manobrar com segurança; apitou pedindo confirmação do sinal, ao que o práctico respondeu arvorando novamente a bandeira. Continuando a navegar, ao defrontar o Morro de Pernambuco, o navio foi alcançado por duas ou três voltas de mar, que o fizeram oscilar violentamente; inesperadamente, à uma banda mais violenta, adernou para bombordo, adormecendo e soçobrando. A maré estava com quatro horas e meia de enchente, mar um tanto agitado, vento moderado de E.

O práctico Manoel Monteiro Filho, em depoimento prestado no inquérito, declarou que estava no saveiro, orientando a navegação para o navio investir a barra. O Senhor Encarregado do inquérito, no relatório que apresentou, estranhou que o mesmo práctico, posteriormente, lhe houvesse declarado pessoalmente que, por se encontrar enfêrmo no dia do acidente, havia ordenado que seu ajudante, o praticante de práctico Erozino, fôsse fazer a praticagem; entretanto, isto era uma desobediência às recomendações do Senhor Capitão dos Portos, conforme o memorandum de 25-10-938, dirigido ao mesmo práctico. Pôsto que se realizassem diligências e reinquirições, esta contradição não ficou perfeitamente esclarecida. O praticante de práctico e o remador do saveiro declararam que o práctico estava no saveiro. O próprio Encarregado do inquérito, e Delegado da Capitania dos Portos, informou que, ao chegar ao local, já ali o encontrou trabalhando no salvamento.

A procuradoria junto a êste Tribunal, baseando-se nas conclusões do inquérito e em depoimento de testemunhas, representou contra o comandante do navio, apontando-o como responsável pelo naufrágio, por haver indícios de que a carga houvesse desarrumado no porão e concorrido para que o navio virasse.

O Tribunal, conhecendo desta representação, recebeu-a e ordenou que os autos voltassem à Procuradoria, a fim de que o Procurador representasse também contra o armador e contra o práctico da barra, isto pelas seguintes razões: quanto ao primeiro, porque, além dos indícios de que a carga se desarrumara no porão, houve acusações de que modificações tivessem sido feitas no navio, anteriormente ao acidente, e que não estavam previstas no plano de construção; quanto ao segundo, porque, com o mar agitado e vento fresco, a barra estaria em condições impróprias para que o navio pudesse investi-la com segurança; ainda porque o mesmo práctico arriara a bandeira em ocasião em que seria difícil ao navio voltar para o ancoradouro externo, dada a falta de espaço para evoluir.

Depois de esclarecida a relação jurídica existente entre a Empresa Policultora e a firma Corrêa Ribeiro & Companhia, o Dr. Procurador representou contra ambas e também contra o práctico Manoel Monteiro Filho, na forma resolvida pelo Tribunal. Êste recebeu o aditamento à representação inicial e ordenou que o processo prosseguisse na forma regulamentar.

Os representados foram citados, constituíram advogados, apresentaram defesa e razões finais, juntando farta documentação aos autos.

A Empresa Policultora e a firma Corrêa Ribeiro & Companhia fizeram prova de que a carga estava estivada na forma do costume e que êste serviço se fizera com estivadores profissionais; que as obras de acabamento e melhoramento do navio haviam sido executadas com assentimento do estaleiro construtor e com licença da autoridade brasileira com-

petente, tanto que depois de terminados os trabalhos e realizadas vistorias pelos peritos da Capitania dos Portos, o navio foi registrado, depois de julgado em perfeitas condições de navegabilidade.

Em sua defesa, o capitão afirmou que a carga estava bem estivada; que tinha longo tirocínio profissional, durante o qual sempre revelou competência, correção e prudência; que em navios sob seu comando nunca se verificaram acidentes; tem longa prática da navegação na barra de Ilhéus e em outras igualmente perigosas.

O prático declarou que arriou a bandeira quando notou o navio adernar violentamente, o que surpreendeu, pois ele já havia montado o Morro de Pernambuco e descrevia a curva do canal; que a barra não estava impraticável, tanto que, no mesmo dia, estando a maré uma hora de vazante, deu entrada ao vapor "Ilhéus", navio de maior porte que o "Itacaré", aquêle calando 2,44m., enquanto que este último calava 2,14, que tem 25 anos de serviços profissionais e trabalha em quase todos os navios de companhias nacionais e estrangeiras.

Na fase da instrução do processo, foram realizadas várias diligências, umas requeridas pelo Dr. Procurador e outras ordenadas pelo Juiz Relator. O Capitão Oscar Luiz Viana, comandante do vapor "São Pedro" que estava com seu navio ancorado próximo da barra, no momento do sinistro, havendo presenciado o fato e não tendo sido ouvido no inquérito, prestou depoimento.

O "Itacaré" estava segurado por 940 mil cruzeiros, na "Assicurazioni Generali di Trieste e Venezia"; o seguro cobria riscos de perda total e de avaria grossa, livre de avaria particular, em conformidade com todos os parágrafos das cláusulas do Instituto de Seguradores Marítimos de Londres, que, devidamente traduzidas, estão nos autos, juntamente com a apólice de seguro (163 e 173).

A seguradora funcionou neste processo como assistente da Procuradoria, conforme requereu e lhe foi deferido.

Estão nos autos os seguintes documentos mais importantes: certificados do Sindicato de Operários Estivadores da Baía, da Companhia Cessionária das Docas do Pôrto da Baía e do Sindicato dos Conferentes de Carga e Descarga, termos de vistoria, licença para transporte de passageiros e carga, manifesto da carga, lista de passageiros, relação de pessoas salvas, relação dos mortos e número de desaparecidos; lista de tripulação, relação de objetos salvados, planos hidrográficos da barra de Ilhéus, detalhes técnicos do "Itacaré", officios diversos, apólices de seguro, certificados do construtor, dos inspetores do Lloyd Germânico e do capitão que comandou o navio em sua primeira viagem, todos os certificados autenticados pelo Consulado do Brasil em Bremen e traduzidos por tradutor público, informações sobre o tempo e estado do mar na barra de Ilhéus, documentação procedente do Departamento Nacional de Portos e Navegação, várias comunicações do Senhor Capitão dos Portos do Estado da Baía ao Almirante Diretor-Geral da Marinha Mercante, informação da Diretoria de Engenharia Naval do Ministério da Marinha, etc., etc.

A Procuradoria, em suas alegações finais, sustentou o ponto de vista que inicialmente teve, quando representou contra o Capitão do navio.

I — O "Itacaré", foi construído em Brake, Oldenburg (Alemanha), no estaleiro da C. Luehring; ficou determinado em princípio do ano de 1937 e tinha a classe — 100 A 4 K — do Lloyd Germânico (Germanischer Lloyd). Tinha as seguintes características principais: comprimento total

40 m.; comprimento entre perpendiculares 36,68 m.; boca 6,78 m.; pontal 2,46 m.; contórno 11,90 m.; tonelagem de arqueação bruta 247 toneladas; líquida 183 toneladas; máquinas: motor de combustão interna, tipo Diesel-Deutz, a óleo cru, que podia desenvolver a potência de 360 HP., acomodações para 32 passageiros e dezesseis tripulantes; máquina na popa, prôa oblíqua e pôpa de cruzador; acomodações para passageiros de primeira classe e instalações principais à ré; porão na parte de vante.

O contrato de construção e fiscalização estipulava que o navio não seria completamente terminado no estaleiro em Brake; a construção de alojamentos internos da pôpa seria executada na Baía, o que reduziria o custo da construção. Isto foi feito, depois da licença requerida à Capitania do Porto; o "Itacaré" foi registrado na Divisão A — 5.^a classe, depois que a Comissão de Vistorias atestou que ele estava em perfeitas condições de navegabilidade.

Em sua primeira viagem, desde o rio Weser até o Porto da Baía o navio veio sob o comando do capitão Rudolf Jeffré; este capitão, que também assistiu às obras realizadas na Baía, inspecionou o navio depois de concluído, atestando que tudo estava tão perfeito como se fôsse feito no estaleiro em Brake e que estando conforme aos planos do estaleiro, as condições de estabilidade e de navegabilidade não haviam sofrido alteração. Estas declarações foram endossadas pelo construtor C. Luehring e pelos engenheiros-inspectores do Lloyd Germânico, Otto Wilk e Wilhelm Hecht.

Decorridos dois anos, durante os quais o navio fez grande número de viagens, a firma Corrêa Ribeiro & Companhia fez certos melhoramentos no navio para o conforto dos passageiros; requereu licença e juntou planta do que pretendia fazer. Autorizados pela Capitania dos Portos, os trabalhos foram executados e vistoriados. O "Itacaré" foi considerado em condições para navegar (Vistorias de 27 de julho e 4 de agosto de 1939).

Em 29 de março do mesmo ano, foi concedida licença para que o navio transportasse 130 passageiros e 182 toneladas de carga.

Do arquivo da D. M. M. consta a seguinte informação relativa à estabilidade dos navios-motores "Itacaré" e "Itabuna" e que foi enviada ao armador pelo estaleiro construtor: "*Para um calado médio de 2,25 m. — Altura do metacentro sobre o centro de carena 1,70 m. — Altura do metacentro sobre a quilha 2,95 m. — Altura do centro de gravidade sobre a quilha: — antes da modificação 1,20 m. depois 1,06 m. "Para o navio vazio num calado médio de um metro": — Altura do metacentro sobre o centro da carena 3,60 m. — Altura do metacentro sobre a quilha 4,20 m. — Altura do centro de gravidade sobre a quilha: antes da modificação 2,10 m.; depois 2,40 m. — Altura do metacentro sobre o centro de gravidade: antes da modificação 2,10 m., depois 1,80 m. Estes resultados foram obtidos pelos cálculos baseados na experiência em navios do mesmo tipo, onde se verificou que bastava uma altura metacêntrica de 0,50 m., para que a estabilidade fosse suficiente. Esta altura metacêntrica deveria existir tanto com o navio vazio, como carregado. O construtor notou que o centro de gravidade se elevava cerca de 0,30 m. (trinta centímetros), depois de feitas as obras do navio, mas esta circunstância possivelmente tornaria os movimentos do navio mais suaves quando navegando no mar. Nenhum inconveniente havia em que os dois navios navegassem descarregados, devendo-se todavia atender à circunstância do hélice trabalhar fora d'água, estando o mar agitado; isto tornaria os navios menos governáveis, ficando expostos ao mar e vento, quando descarregados. O construtor esperava que os capitães observassem as condições de calado mais favoráveis para trafegar no mar;*

êle calculava que um calado de 1,40 m. à proa e 1,80 m. à pôpa seria suficiente para que o hélice não disparasse. No estaleiro, o casco deslocava 165 toneladas; as obras realizadas na Baía representaram um acréscimo de 21,3 toneladas; deslocamento total do navio, num calado médio de 2,40 m.; 410 toneladas.

A Diretoria de Engenharia Naval, examinando os planos e informações técnicas, foi de parecer que os navios eram perfeitamente estáveis e que as pequenas altrações pouca influência teriam sobre as condições de estabilidade.

A barra de Ilhéus é formada à embocadura do rio Cachoeira, canal de entrada estreito, sinuoso e de forte curvatura. É muito sujeita à influência dos ventos do largo, especialmente quando sopram rijos dos quadrantes nordeste e sudeste. O mar quase sempre fica agitado e levanta forte rebentação nos baixos da barra; esta, fica, então, impraticável, não permitindo a entrada de navios. Atualmente, existe um obstáculo submerso na barra, que tornou mais dificultada a passagem em vista do passo estar reduzido a 174 metros de largura, justamente na parte mais perigosa do canal. Ao entrar e sair, os navios devem descrever uma curva, muito chegados ao Morro de Pernambuco, navegando no canal safo da Coroa do Capão. A correnteza de enchente tem velocidade de um nó e a de vazante cêrca de um e meio nó. É contínua a ondulação do mar na barra; êste fenômeno pode produzir uma redução de um metro na profundidade d'água, o que deve ser levado em conta, para que os navios não arrastem e desgovernem. A profundidade do canal, em água mínima, é de 3,30 m.; variação máxima de nível observada, 2,40 m. Os comandantes que freqüentam o pôrto, ao passar pelo canal da barra, costumam sondar; a profundidade encontrada por êles, em preamar de águas vivas, foi de 4,57 m.; em marés de sizígias, a profundidade deve ser pouco superior (4,88 m.), o que acontece também, quando antecedem temporais do Sul. Não é prudente investir a barra em calado superior a 3,66 m., salvo em condições excepcionais de mar liso e maré preamar.

O serviço de praticagem é individual e fiscalizada pela Capitania dos Portos. Os práticos recebem os navios próximos do Morro de Pernambuco, do lado externo da barra. Quando o mar está agitado não permitindo a saída do saveiro do práctico, êste fica no lagamar, de onde acena com uma bandeira encarnada, que indica chamada à barra e orienta a navegação no canal.

II — O sinistro ocorreu quando o "Itacaré" investia a barra guiado pela bandeira do práctico.

É indiscutível que as vagas alcançando a pôpa do navio, provocaram oscilações bruscas e violentas, que, atingindo o ângulo de rutura da estabilidade, fizeram-no adormecer e virar.

A carga, que era muito pouca, deve ter corrido, quando o navio tomou uma banda anormal, o que foi pressentido por algumas testemunhas.

Quando navega com mar de vagas pela pôpa ou pelas alhetas, o navio está sujeito ao risco de vir para a orça, atravessando-se ao vento e mar. Este fenômeno é peculiar ao mar e tem causado inúmeros desastres em pequenas embarcações. O navio segue na mesma direção em que vão as vagas e por isso não opõe resistência ao mar; é por êste levado. Quando a crista da vaga alcança a pôpa, seu primeiro efeito é elevar a pôpa e abaixar a proa; se o navio tiver inércia suficiência que é proporcional ao deslocamento, o mar passará por êle. O casco tomará então, as posições des-

cedente, horizontal e ascendente, quando a onda passar pela pôpa, meio navio e proa. Em caso contrário, a vaga o arrastará em sua frente, podendo atingir grande velocidade, em se tratando duma pequena embarcação. Neste caso, a proa ficará muito imersa no jazigo da vaga, oferecendo maior resistência, enquanto que a rebentação forçará a pôpa para vante, fazendo que o navio gire sobre a proa e se achesse ao mar, podendo mesmo virar, conforme a inclinação que tomar.

A velocidade das vagas é diferente na crista e no jazigo; é por isso que um navio fica, simultaneamente, sob esforços em sentidos contrários, podendo ser encapelado pelo mar.

O movimento das vagas, tal como se observa freqüentemente, não é suscetível de ser submetida à precisão dos cálculos, dada a sua natureza variável.

O período de oscilação dum navio deve ser maior que o período da onda: sendo menor, haverá fortes balanços e movimentos bruscos; se for metade do período da vaga seguirá a inclinação desta; quando ambos os períodos são iguais a inclinação será máxima, podendo até emborcar.

A segurança do navio no mar está sujeita à sua estabilidade, relativamente às condições do mar. Ao capitão compete estudar o comportamento de seu navio nas diversas situações que se oferecerem.

Tudo isto é perfeitamente conhecido dos homens do mar; a dificuldade está no perfeito conhecimento das causas e dos meios de evitá-las.

Os navios denominados "de máquina na pôpa", têm o inconveniente de, quando descarregados, tenderem a atravessar-se ao mar e vento.

Todos os princípios de estabilidade se aplicam às pequenas inclinações até quinze graus, o que se denomina estabilidade inicial. A estabilidade para grandes inclinações tem que ser estudada pelos engenheiros navais e exige cálculos complicados. É a eles que compete fixar o mínimo de altura metacêntrica para as diferentes condições de calado.

Investir uma barra, com mar agitado e próximo de baixios é trabalho dos mais penosos para um capitão; o espaço reduzido para evoluir quase sempre impede evitar um acidente, quando numa emergência.

Nenhuma testemunha se referiu ao fato de o mar ter invadido compartimentos, o que poderia ter concorrido para que o "Itacaré" virasse ao alcançar uma banda excessiva.

Quanto à possibilidade de a carga haver corrido, isto só poderia acontecer se houvesse balanços de forte amplitude. Um carregamento que se desloca num porão, correndo de um bordo para outro, tende a fazer aumentar a inclinação do navio. Este efeito será maior quando a carga adquire velocidade; neste caso atuará também a força viva desta velocidade.

A carga do "Itacaré" era composta de volumes diversos e devia estar estivada ao longo do porão; não era suscetível de desarrumar-se, salvo nas circunstâncias acima mencionadas.

Havia dez toneladas de óleo combustível nos tanques e vinte toneladas d'água nos de aguada.

O "Itacaré", que era um navio de máquinas na pôpa, devia estar com uma diferença enorme de calados; à ré consta que calava 2,14 m. (7 pés) e à proa é de pressumir que o calado fôsse quase nulo.

É interessante conhecer as conclusões do inquérito feito pelo Tribunal Marítimo Alemão, no caso do emborcamento do navio-baleeiro "Rau III", acidente ocorrido em 7-6-937 no rio Weser. As conclusões sobre as causas do sinistro foram desenvolvidas pelo engenheiro G. Kempf, diretor da Bacia de Experiências de Hamburgo. Após grande número de pesquisas com informações técnicas fornecidas pelo construtor, os cálculos indicavam que o emborcamento se poderia produzir mas não aconteceria obrigatoriamente, durante a experiência de giro que o navio realizava. Para apurar este ponto e a fim de obter informações complementares, o Tribunal Alemão ordenou que se fizessem experiências em modelos. Isto foi feito, fotografando-se as velocidades, número de voltas, inclinação, posição dos modelos, durante o trajeto e a manobra. Este registro fotográfico foi obtido por intermédio de dois filmes, um colocado nas proximidades e outro sobre ele, registrando a posição para cada 1/16 de segundo, em relação a uma escala fixa em redor da bacia. Embora abrindo-se as comportas de esgotamento da bacia até um certo limite, com intuito de pesquisar o efeito da correnteza, não se obteve o emborcamento do modelo. Os resultados fizeram presumir que fôsse o caso de um cálculo errôneo da altura metacêntrica, o que foi controlado da seguinte maneira: uma série de ensaios sobre um modelo, fazendo variar a altura metacêntrica; uma nova experiência de estabilidade no navio "Rau I". Os ensaios sobre o modelo mostraram que o emborcamento podia acontecer com uma determinada altura metacêntrica e a uma certa velocidade; a nova experiência demonstrou que a altura metacêntrica do "Rau III" era aproximadamente de 145 mm., cifra inferior à encontrada anteriormente pelo estaleiro. Com este valor, o modelo e o navio deviam virar durante o giro. Desde que se encontrou uma diferença de 6 cm. sobre a altura metacêntrica obtida pelo estaleiro, foi pesquisada a razão disto.

Por ocasião da experiência de estabilidade, o navio estava em grande diferença de calado, o que se afastava do que fôra previsto no plano de formas.

O estaleiro havia determinado o centro de carena, deslocamento e raio metacêntrico, a partir do calado médio.

Este método é admissível quando as diferenças de plataforma em relação ao traçado inicial não são consideráveis e quando as amuradas são retas; em navios do tipo "Rau III", êle dá um valor muito fraco para a altura do centro de carena e um deslocamento igualmente muito fraco.

Concluindo, disse o engenheiro Kempf, 1) que a estabilidade do navio não era adequada, porque o tanque do bico de proa estava cheio e o de lastro vazio; 2) que, se é fácil, após um sinistro, calcular as forças entradas em ação, sua determinação antecipada é muito delicada, porque grande parte do movimento é desconhecida; 3) que o inquérito havia mostrado a grande utilidade das experiências em modelos; 4) que era impossível impedir o emborcamento, aliviando o leme e reduzindo a marcha do navio, desde que este havia alcançado uma banda de 25 graus. Os cálculos de estabilidade só são válidos para uma determinada plataforma e devem ser revistos com cuidado, em casos diferentes. Deve-se levar em conta a inclinação produzida pelo giro, em navios de pequena borda livre e fraca estabilidade. As experiências de giro podem servir de controle da estabilidade, e recomendou que se exigisse um valor mínimo de estabilidade, em vista desta experiência. Os resultados concludentes das experiências em modelos permitiam sugerir que as autoridades regulassem a questão da estabilidade mínima, pelo menos, para navios de tipos

especiais. (Boletim Técnico do Bureau Véritas, novembro de 1937, páginas 217 e 218).

Este resumo do inquérito citado, evidencia quão complicada e trabalhosa é a investigação e apuração das causas de acidentes semelhantes e os recursos técnicos de que se precisa dispor.

III — Isto pôsto,

Considerando que o navio-motor "Itacaré" tinha suficiente estabilidade, segundo as informações do estaleiro e da Diretoria de Engenharia Naval;

Considerando que a barra não estava impraticável, apesar do mar agitado, e que o mesmo navio, e outros, por ela transitaram em idênticas ou piores condições, sem que se registrassem acidentes;

Considerando que o paquete "Ilhéus", de maior porte e calado, no mesmo dia do sinistro, entrou no pôrto, havendo transposto a barra em condições menos favoráveis, sem que houvesse qualquer acidente;

Considerando que nenhuma falta foi imputada ao capitão do navio, ou que este tivesse agido com imperícia, imprudência ou negligência;

Considerando que as obras foram aprovadas pelo estaleiro e pelos engenheiros-inspectores da Sociedade, classificadora do navio;

Considerando que as obras executadas no "Itacaré" idênticas às feitas no navio-irmão o "Itabuna", o foram autorizadas pela autoridade competente;

Considerando que o práctico chamou o navio à barra, quando entendeu ser conveniente e sem risco, baseado em longa experiência profissional; entretanto, após este sinistro, devem ser adotadas providências, a fim de que os navios transitem pela barra de Ilhéus em melhores condições de segurança, o que, todavia, é de exclusiva competência do diretor-geral da Marinha Mercante, que melhor decidirá;

Considerando que para o sinistro concorreram os efeitos desastrosos e simultâneos de várias circunstâncias de difícil previsão e medida;

Considerando que nenhuma falta foi apurada, relativamente aos representados, que pudesse haver concorrido diretamente para o sinistro;

Considerando as condições da navegação na barra de Ilhéus;

Considerando que o sinistro, dada sua natureza imprevisível, deve ser atribuído à fortuna de mar;

Considerando tudo que consta dos autos.

Acorda o Tribunal por maioria de votos de seus juizes, fixar o acidente ocorrido com o navio motor "Itacaré", como naufrágio na barra de Ilhéus, resultando perda total de corpo e faculdades, havendo perecido certo número de passageiros e tripulantes, conforme consta dos autos; que a causa determinante do sinistro não ficou devidamente apurada, embora se reconheça que muitos elementos possam haver concorrido para êle, o que entretanto, foi impossível fixar no caso em julgamento; consequentemente, julga o acidente resultante de fortuna de mar, por sua natureza imprevisível, isenta de responsabilidade os representados e ordena o arquivamento do processo.