

PROCESSO N° 911

ACÓRDÃO

Abalroamento. Navegação em combôio, durante noite escura e de escassa visibilidade. Naufrágio do abalroado e avarias no abalroador. Não provada a desídia do comandante, nem do piloto e nem de qualquer outro tripulante, arquiva-se o processo. Acidente inevitável.

Vistos, relatados e discutidos os presentes autos, dêles consta que, na noite de 24 de agosto de 1943, os vapores “Cuiabá” e “Siqueira Campos”, do Lóide Brasileiro P. N., navegavam, em combôio, escoltados pelos caça-submarinos “Juruá” e “Jaguarão”, em viagem de Recife com destino a Fortaleza.

Os dois navios estavam completamente escurecidos e navegavam paralelamente, a uma distância de cerca de 500 metros, mas possivelmente menor.

A visibilidade era escassa, em noite sem lua e com a atmosfera nublada; de cada navio só se avistava o vulto indefinido do outro.

Cerca das 23 h 50 m, em consequência de forte oscilação de voltagem, reduziu-se ou praticamente desapareceu a escassa iluminação da cuba da agulha, de certo, quando era quebrada uma guinada eventual.

Encerrado na casa do leme, fechada e sem luz, sem visibilidade exterior através de vidraças, o timoneiro ficou sem ponto de referência para o governo do navio; quando a cuba voltou a ficar iluminada, o homem do leme percebeu a forte guinada em que estava o navio e pôs imediatamente o leme todo a BB, no mesmo instante em que essa manobra era ordenada pelo comandante que, avisado, percebera

o perigo iminente de colisão com o "Siqueira Campos"; de bordo deste navio também não foi percebida, de pronto, a guinada do outro, mas quando foram ouvidos os dois apitos curtos do "Cuiabá", o "Siqueira Campos" manobrou de modo a evitar o abalroamento, mas já era tarde; os dois navios colidiram e ficaram de água aberta.

O "Cuiabá", escotado por um dos caça-submarinos, demandou o pôrto de Fortaleza, onde, sob a direção de um prático, foi deliberadamente encalhado na praia de Mucuripe, no interior do pôrto novo.

Dêsse encalhe resultaram novas avarias no navio e no seu carregamento, conforme consta dos autos.

O vapor "Siqueira Campos", assistido por um dos caça-submarinos, rumou em direção à costa, fundeando na manhã do dia 25, próximo a Aracati; aumentando a entrada da água, o vapor ainda escoltado pelo caça-submarinos, suspendeu em direção a Fortaleza; na impossibilidade de alcançar este pôrto, pelo continuo aumento da água, a que as bombas não conseguiam dar vazão, foi resolvido o seu encalhe, na altura da praia do Aruarú; apesar de se ter alijada parte da carga e de se haver passado uma camisa de colisão, o navio assentou no fundo e começou a adernar; as águas passaram a embarcar pelo convés; as máquinas deixando de funcionar e o navio ameaçando virar, foi resolvido o seu abandono, ficando a bordo apenas o comandante, o imediato e o contramestre.

Um rebocador de socorro, mandado de Fortaleza, tentou salvar o "Siqueira Campos" durante vários dias, nada conseguindo, perdendo-se o navio com todo o seu carregamento.

No inquérito instaurado na Capitania dos Portos do Ceará, foram tomados 14 depoimentos e, entre outras diligências, foi feito exame de vista no timoneiro do "Cuiabá", por médico especialista indicado pelo Instituto dos Marítimos.

Por êsse exame ficou constado que o timoneiro estava apto para exercer as suas funções.

O inquérito chegou à conclusão de que o acidente, pelas circunstâncias em que ocorreu, era de se considerar como inevitável.

Com essa conclusão não concordou a Procuradoria, que representou contra o comandante, o piloto de serviço e o timoneiro do "Cuiabá", como responsáveis por tão grave acidente.

A prova feita na instrução do processo foi abundante; além de tomados 8 novos depoimentos, diligências especiais foram realizadas para verificar como era feito o serviço de vigilância dos navios em viagem, à noite.

Esse serviço era executado, segundo instruções da própria administração do Lóide Brasileiro P. N.; em cada navio havia 4 vigias no convés, um na proa, outro na pôpa e dois a meio-navio, um de cada bôrdo; havia, ainda, dois vigias no passadiço, sem contar o piloto de serviço e o comandante, que freqüentemente aí permanecia.

A falta de visibilidade e a escuridão dos navios, impediram que essas 14 pessoas percebessem no início, a guinada do "Cuiabá"; de bordo do "Siqueira Campos", só quando se reduziu possivelmente o ângulo de visão do vulto indefinido do outro navio é que foi percebida a convergência de rumos e também pelos apitos emitidos.

Isto pôsto,

Considerando que, além da oscilação de voltagem, também pode ter concorrido para o acidente uma falha inesperada no sistema hidráulico do servo-motor, conforme consta no laudo pericial de fls. 177;

Considerando que a presença do comandante no passadiço do "Cuiabá", não prova contra êle e sim a seu favor;

Considerando que o timoneiro é profissional experiente e com bons antecedentes;

Considerando que, nos autos não se positivou a desídia do piloto de serviço ou de qualquer outro tripulante;

Considerando as condições especiais da navegação em tempo de guerra,

Acorda o Tribunal Marítimo, em votação unânime dos juizes desimpedido: a) — *quanto à natureza e extensão do acidente* — abalroamento dos navios "Cuiabá" e "Siqueira Campos", quando em combôio, navegavam paralelamente, cêrca de 500 m de distância, às escuras e em noite de escassa visibilidade; submersão do "Siqueira Campos", com perda total do navio e de seu carregamento; avarias e água aberta no "Cuiabá"; encalhe deliberado dêste na enseada de Mucuripe, para salvamento do navio e seu carregamento, resultando novas avarias no navio e na carga, tudo como se encontra descrito e avaliado nos autos; b) — *quanto à causa determinante* — guinada do "Cuiabá" para BE, em consequência da forte redução de luz na agulha de govêrno, por oscilação de voltagem, possivelmente quando era quebrado um eventual desvio para BB; perturbação visual do timoneiro, com demorada acomodação, ao se restabelecer a iluminação; tendência do navio para BE.; timoneiro isolado na casa do leme, fechada e sem luz, quando o piloto, na ocasião, fazia vigilância externa, conforme instruções para navegação em tempo de guerra; c) — dadas as circunstâncias que se encontram descritas nos autos, considerar o acidente como inevitável e mandar arquivar o processo, isentando de responsabilidade os representados — P.I.C.R. — Rio-de-Janeiro, em 20 de junho de 1945. — *Mário de Oliveira Sampaio*, vice-almirante, presidente — *Raul Romêo Antunes Braga*, relator — *Américo de Araújo Pimentel* — *Carlos Lafayette Bezerra de Miranda* — *Francisco José da Rocha*.

Fui presente — *Carlos Américo Brasil*, procurador.