

PROCESSO N° 871

ACÓRDÃO

Naufrágio em consequência de colisão com obstáculos submerso no ancoradouro das Agulhas (proximidades de Aracati). Singularidades e aspectos hidrográficos daquele ancoradouro. Não ficando positivada a responsabilidade do práctico ou a do comandante, o evento foi atribuído à fortuna de mar.

Vistos, relatados e discutidos os presentes autos, consta que o iate-motor "Cisne Branco" suspendeu de Fortaleza na manhã do dia 23 de setembro de 1943, com destino a Aracati, sob o comando do piloto Omar Pereira e orientação do práctico João Leandro de Souza.

As 14 horas do mesmo dia, o iate calando 9 pés (2,74m), fundeou no local denominado das Agulhas, por ser o mesmo abrigado, em fundo de 8 metros, marcando o farol de Aracati a 34° SE, presumidamente da agulha.

Esclareceu o práctico que fundeou o navio em local safo, sem pedras conhecidas e onde tem fundeado outras embarcações, a 3 para 4 milhas de terra; que ali a profundidade em baixamar é de 4 braças (7,32m) mas que na ocasião do fundeio era de 27 pés (8,23m); que marcou o farol a 34° SE enchendo um alinhamento de árvores situadas ao norte do farol.

No mesmo dia da chegada, deu-se início ao embarque de 8.000 sacas de sal, pesando 480 toneladas, serviço este que terminou ao

anoitecer do dia 26, ficando resolvido que o "Cisne Branco" prosseguiria viagem na manhã do dia 27.

Durante êsses três dias, prumou-se com freqüência.

As 20 horas e 30 minutos do dia 26, estando o mar cavado, foi sentido um baque; a princípio, supôs-se que tinha havido colisão com as barcas fundeadas pela pôpa, mas verificou-se, em seguida, que a embarcação havia batido no fundo do mar.

O iate calava então 12 pés (3,66m); a marcação do farol e uma sondagem evidenciaram que o mesmo não havia garrado.

O comandante resolveu suspender imediatamente com o navio, transferindo antes para as barcas o pessoal da estiva que havia tido permissão para pernoitar a bordo.

Fazendo-se ao largo, com rumo 56° NE, o iate ainda bateu duas vezes: ao alcançar a sonda de 13 metros, parou-se o motor para o exame da embarcação e da extensão das suas avarias; constatou-se que estava de água aberta, mas que as bombas davam vencimento.

Deliberou então o comandante rumar para Areia Branca, para reparar seu navio.

Depois de duas horas de navegação, o chefe de máquinas informou que as águas cresciam, sem embargo das quatro bombas em funcionamento.

Diante da gravidade da situação, o comandante, em harmonia com uma junta de oficiais e outros tripulantes, deliberou navegar de vento em pôpa, rumo a Fortaleza, a fim de diminuir a pressão da água.

Mas a situação não melhorou e à zero hora do dia 27 ficou evidenciado que o iate iria soçobrar; com rumo em direção à costa, o motor parou 15 minutos mais tarde, em consequência da invasão das águas.

Dessa situação resultou a necessidade do abandono do navio, o que foi feito em ordem, à zero hora e 40 minutos do dia 27, retirando-se parte da tripulação na baleeira de bordo: o comandante e o chefe de máquinas foram os últimos a deixar o navio, sendo salvos por jangadas de pescadores.

Pouco depois, o "Cisne Branco adernou para BB e assentou em fundo de 10 metros, em frente do morro do Conde.

No inquérito instaurado na Capitania dos Portos, em Fortaleza, foram tomados os depoimentos do comandante, do práctico e de mais três tripulantes, os quais foram uniformes em suas declarações; também foram tomados os depoimentos de 4 passageiros, um sargento e 3 soldados, que afirmaram terem assistido às contínuas prumadas durante o tempo que o navio esteve em serviço de carga.

O diário de navegação que pôde ser salvo, contém graves irregularidades de escrituração, contudo descreve o acidente nos termos em que aqui foi exposto.

Os boletins de tempo, tanto o do posto meteorológico de Fortaleza, como o solicitado mais tarde pelo relator ao Serviço de Meteorologia, são omissos em relação ao estado do mar nas proximidades de Aracati, no dia do acidente.

Era o "Cisne Branco" um iate de madeira, de construção moderna, com 41,40 metros de comprimento, com uma arqueação bruta de 300 toneladas e estava em dia com as vistorias regulamentares.

O encarregado do inquérito, em seu relatório, chegou à conclusão de que o acidente foi resultante de causa fortuita.

Tendo em vista que o acidente ocorreu em um local ainda não hidrográfico e sobre o qual o roteiro oficial e as cartas silenciam totalmente, o relator propôs e o Tribunal concordou, pedir esclarecimentos à Diretoria de Navegação, no presente, Diretoria de Hidrografia e Navegação, servida como é por um grupo de oficiais competentes, que deram um renascimento ao serviço hidrográfico da Marinha de Guerra.

O relator do presente processo, que na sua mocidade foi um especialista em hidrografia e que se orgulha de haver aparelhado a D. N. com o moderno instrumental que tornou possível a execução de serviços perfeitos destes últimos anos, pretendeu esclarecimentos de natureza hidrográfica, isto é, que a Repartição oficial suprisse, se possível, as omissões das cartas e roteiros, porque imaginou a possibilidade de um reconhecimento hidrográfico nas proximidades da barra do rio Jaguaribe, logo que foi conhecido o desastre do "Cisne Branco".

De um modo geral, havia os seguintes objetivos:

- a) a D. N. possuía dados sobre a barra de Aracati posteriores a 31 de março de 1943; hipótese talvez pouco provável, mas possível;
- b) a D. N. possuía dados anteriores a essa data, mas não incluídos no roteiro, por carência de garantia da idoneidade do informante;
- c) a D. N. nada poderia esclarecer, mas anotaria as circunstâncias do acidente, para posteriores trabalhos hidrográficos.

Do ofício do relator, encaminhando a diligência, constam os seguintes itens:

"2 — Nesse local continuamente sondado, o iate permaneceu até a noite do dia 26 quando, no calado de 3,66 metros (12 pés), com vento fresco e mar agitado, bateu no fundo, abrindo água.

4 — Como pelas cartas e roteiros não é possível encontrar explicação para este acidente, não parecendo também que o estado do tempo pudesse produzir vagas de grande desnível etc, concluiu solicitando o pronunciamento da Diretoria de Navegação.

O item 4, visivelmente, se desdobra em duas partes:

1° — a relativa à omissão de cartas e roteiros;

2° — a relativa à altura das vagas, por ter o navio no calado de 12 pés (3,66m), batido em fundo de 4 braças (7,32m).

Infelizmente, talvez por deficiência na redação do ofício, o relator não foi compreendido em seus intuitos e a D. N. em seu parecer, aliás muito bem elaborado, se pronunciou em matéria de causa e responsabilidade com a seguinte conclusão:

"A vista do exposto é a Segurança da Navegação de parecer que o acidente ocorrido com o "Cisne Branco" tem uma única explicação razoável, em desacordo com o exmo. sr. juiz-relator, não terem sido utilizadas as informações contidas na publicação: Roteiro, Brasil, 1943, com os seguintes fundamentos:

1°) "O Roteiro, Brasil, 1943", aconselha à página 113, linha 3, fundear aos 225° v. do farol, em fundo de 7 a 8 metros.

2°) O "Cisne Branco" foi fundeado em posição desaconselhada pelo Roteiro, Brasil, 1943, publicação oficial, que fornece os elementos de mais confiança e de real auxílio à na-

vegação, desde que as informações nêle contidas sejam mantidas rigorosamente em dia.

3º) Da escolha de fundeadoiro diferente do recomendado, resultou ser fundeado o navio por dentro da linha de 5 braças, em lugar sem sondagens consignadas na carta 528 e, por conseguinte, sujeito a acidentes imprevisíveis, e fatal no caso presente".

Sem embargo do grande respeito que ao relator merecem as opiniões alheias, não parece que se deva julgar, com facilidade, quando se dispõe de um processo ainda não instruído, apenas com um inquérito presidido por pessoa leiga em assuntos de navegação.

Se assim fôsse, não haveria necessidade de juizes e tribunais; os julgamentos de plano, freqüentes vêzes conduzem à negação da verdade e da justiça.

Sendo da competência do Tribunal Marítimo definir as causas e responsabilidades dos acidentes de navegação, o relator e o Tribunal que aprovou a sua proposta, não cometeriam a leviandade de, em tal matéria, pedir o parecer de outro Departamento, por muito credenciado que seja e a D. N. o é sem dúvida.

Afirma o parecer que, quando os preceitos da Segurança da Navegação não são rigorosamente obedecidos, torna-se ineficiente o seu esforço permanente em prestar auxílio aos navegantes.

Não se pode contestar a justeza da proposição; no Tribunal, freqüentes vêzes se invocam as indicações das cartas nacionais e do Roteiro-Brasil, 1943, como seus guias no estudo e discussão dos processos.

Mas nem tudo pode ser interpretado ao pé da letra; nos locais mal ou ainda não hidrografados, as indicações dos roteiros são aproximadas.

Os roteiros são organizados através dos trabalhos hidrográficos perfeitos e das informações de pessoas com conhecimentos locais, em geral, os práticos.

Quando falta ou é deficiente a primeira fonte, prevalece a segunda.

O Roteiro-Brasil, 1943, e as cartas de navegação são totalmente omissos na indicação de um ancoradouro exterior em Aracatí, não para uma escala rápida, mas para um navio poder operar em carga durante vários dias, com a possível segurança, durante o mês de setembro, quando são dominantes os ventos de SE (vide Roteiro, Brasil, 1943, págs. 9 e 113).

Ora, o "Cisne Branco" foi levado ao ancoradouro onde se acidentou e onde têm fundeado outras embarcações, por um práctico com bastante tempo de serviço e que, segundo diligências posteriores ordenadas pelo relator, além da carta de práctico da barra de Aracatí, também tinha a de mestre-de-pequena-cabotagem da costa do Estado do Ceará, isto é, práctico da costa.

O Tribunal não pode desconsiderar essa circunstância, aliás, em obediência a um preceito do Roteiro-Brasil, 1943, como, por exemplo, à pág. 225 linhas 5, 6 e 7, ainda que os perigos porventura existentes sejam desconhecidos da praticagem.

O parecer da D. N., está acompanhado de gráfico que é a cópia do plano da barra de Aracatí inserido na carta inglesa 528, mas dilatado no sentido da costa e em direção ao mar.

No sentido da costa, para prolongar a linha do litoral; muito embora se tenha procurado seguir a indicação de uma carta da costa

em escala de cerca de 200 vezes menor, a linha da costa, sem a usual convenção de linha pontilhada, não deixa de ser uma fantasia.

Dilatada a cópia em direção ao mar, para receber as linhas de 5 e 10 braças da carta da costa, isto é para transportar um detalhe de uma carta na escala proximada de 1:1450000 para um plano, na escala de 1:73 030, o que não parece aconselhável.

Disto resultou a anomalia da existência de duas linhas de 5 braças, uma traçada, a da carta, passando a 5 milhas a E do farol e outra, indicada, a do plano, passando apenas a uma milha a E do mesmo local, sem que se possa perceber como se resolve essa solução de continuidade.

O plano da barra de Aracati, da carta 528 é visivelmente deficiente e foi levantado há mais de um século pelo comandante de um navio mercante a vela, o que faz presumir um trabalho de amador, com insuficiência de instrumental hidrográfico.

O próprio Roteiro-Brasil, 1943, páginas IX e XX, recomenda prestar atenção à data do levantamento, como um bom guia para se estimar a precisão das cartas de navegação.

Em 1945, isto é, um ano depois do parecer ou dois do acidente, foi publicada a carta nacional n. 50, onde se encontra o plano da barra do rio Jaguaribe, Aracati, levantada pelos engenheiros da Diretoria Nacional de Portos, Rios e Canais.

Esse trabalho deve ser havido por perfeito, porque executado por profissionais experimentados e dispondo de todos os recursos da técnica hidrográfica.

Se se compara esse plano com o da carta 528 e também com o que se encontra no Roteiro de Felipe Pereira, constatar-se-á que entre os três não há dois que se pareçam.

Mas Felipe teve o cuidado de avisar à página 11, que os planos anexos ao seu Roteiro apenas dão uma idéia *pouco mais ou menos* das barras.

Quanto ao plano da carta 528, forçoso é de reconhecer que não passa de um grosseiro "croquis", simples esboço de um hidrógrafo inexperiente.

Contudo, por estar há muito esgotada a edição do roteiro de Pereira, também é de se reconhecer que o plano da carta inglesa, até 1945, era o único elemento que se oferecia ao navegante para dar uma longínqua idéia das proximidades de Aracati.

O Roteiro-Brasil, 1943, à pág. 113, indica:

Os navios podem fundear em fundos de 7 a 9 metros, areia, marcando-se o farol ao SW, na distância de 1 a 2 milhas.

Porque podem, e não devem?

Talvez a resposta esteja no tópico seguinte:

Esse fundeadouro exterior torna-se de junho a dezembro desasossegado pelos fortes ventos de ESE e ENE.

Se esse fundeadouro se presta para uma escala rápida, eventual, onde então fundear um navio, para longa estadia, com a possível segurança, ao abrigo dos ventos de SE e possivelmente também de SW?

O mesmo roteiro oficial, à pág. 9, informa que no mês de setembro, mês do acidente, os ventos dominantes na latitude de Aracati, são os de SE.

Eis porque aqui se diz, que os roteiros e as cartas, são totalmente omissos para um fundeadouro de segurança.

E' de se pôr em relêvo que, conforme se verificou em diligência posterior do relator, o "Cisne Branco" em virtude do acidente ocorrido em escala anterior, teve que ancorar em Aracati, com uma amarração de emergência, parecendo indiscutível que, além de outras circunstâncias, o local denominado das Agulhas, apresenta melhores condições de abrigo contra os ventos de SE e SW.

Sobre a enseada das Agulhas, informa o Capitão dos Portos do Estado do Ceará, em seu ofício de fls. 129:

"que é ali, hoje, o fundeadouro dos grandes navios."

O plano da carta n° 50, indica um novo fundeadouro, não mais marcando o farol ao SW, mas sim a quase WNW, em fundo de 7 metros.

O parecer critica ainda o fato do "Cisne Branco" ter fundeado dentro da linha de 5 braças.

Em local ainda não hidrogafado, só os práticos, ou melhor ainda, um levantamento de precisão poderá dizer se a linha de 5 braças envolve ou não qualquer perigo existente.

O roteiro oficial indica um fundeadouro de 7 a 9 metros e a carta número 50, de 1945, indica um outro diferente de 7 metros, fundos êsses inferiores a 5 braças.

Ao relator, logo que iniciou o estudo do processo, pareceu que o estado do tempo, não era de molde a produzir vagas capazes de fazer uma embarcação calando 12 pés (3,66m) bater em fundo de 4 braças (7,32m) e assim, imaginou a possível existência de pedras fortemente escarpadas que iludem os mais hábeis sondadores, afastada a hipótese de o "Cisne Branco" haver batido em casco soçobrado por ação inimiga ou por acidente de navegação e levado para o local pelas correntes marítimas.

É de notar, conforme várias testemunhas insuspeitas, por alheias aos interesses do navio, que no "Cisne Branco" diariamente se sondava várias vezes, em um e outro bordo.

Que existem pedras nas condições acima, é sabido dos profissionais: basta lembrar o que refere o conhecido hidrógrafo Fichot, na sua "Mission Hydrographique de l'Indo Chine".

"En baie d'Halong, les roches sont pour la plupart, de véritables aiguilles que souvent rien ne décele, ni les sondes les pus serrées, ni les remous des courants, ni le changement de coloration des eaux".

(Annales Hydrographiques. Tomo XXXI, pág. 103).

Só pelas varreduras, tais perigos à navegação puderam ser assinalados.

Faris, outro hidrógrafo, cita o caso da descoberta feita pelo *wire-drag*, de uma verdadeira agulha rochosa (*pinnacle rock*), na costa SE do Alaska, coberta por apenas por 2 braças (3,66m) d'água e junto à qual se prumava em mais de 50.

E' curioso registrar, que essa perigosa obstrução se encontrava bem próxima à habitual derrota dos navios de passageiros.

(Annual Report of the Superintendent, U. S. Coast and Geodetic Survey, 1918, pág. 18, fig. 11).

Mesmo fora dessas condições particulares, uma redução brusca de profundidade pode ser descoberta em lugares supostamente bem hidrografados.

E' o que nos descreve Lester Jones, justificando o emprêgo do *wire-drag*:

"In Buzzards Bay, Mass., over an area slightly in excess

of 21 square miles, 91.000 soundings had been taken with the hand lead line, and from these soundings a chart had been issued which declared to the world that in this region the mariner might expect to find no less than 31 feet of water. But in this very area the cruiser "*Brooklyn*" touched rock that reached up to within 18 feet of the surface, and which had missed by the hand lead line".

(Annual Report of the Superintendent, U. S. Coast and Geodetic Survey, 1917, pág. 14 fig. 8).

Para se apreciar a densidade das sondagens executadas em Buzzards Bay, é bastante constatar que essas 91.000 sondas uniformemente distribuídas em 21 milhas quadradas, correspondem a uma sonda para um quadrado de 28 metros de lado, comprimento êsse em geral ultrapassado pelas embarcações de pequena cabotagem e quase inapreciável nas escalas usuais dos planos hidrográficos.

O fundeadouro das Agulhas, ainda que conhecido da praticagem, que surpresas revelará quando fôr varrido pelo *wire-drag*?

Infelizmente não foi possível a êste Tribunal obter qualquer esclarecimento a respeito.

O comandante e o práctico do "Cisne Branco", representados neste processo, apresentaram defesa.

O primeiro alegou que seguiu a orientação do práctico, fundeando o iate no local onde o mar é mais calmo e em melhores condições para carregar; que o acidente ocorreu em virtude do mar encapelado.

O práctico em sua defesa não aduz razões novas, além das que constam do seu depoimento; insiste em afirmar que o local onde fundeou o iate já foi freqüentado por outras embarcações do mesmo calado, não sendo, assim, desconhecido, tanto que é identificado pelos prácticos por algumas marcações; arrolou 5 testemunhas e apresentou quesitos.

Numerosas diligências foram executadas, requeridas pela defesa e outras, por iniciativa do relator e que fizeram demorar o julgamento do processo.

À Capitania dos Portos do Ceará foram solicitados esclarecimentos sobre o local denominado das Agulhas, sendo o Tribunal informado pela declaração de um práctico da barra de Aracati:

"Tenho conhecimento de que no local denominado das Agulhas existem pedras submersas, porém muito próximo à costa, calculando 200 metros distantes".

O relator julgando esta informação deficiente, reiterou a diligência para melhores esclarecimentos, o que foi conseguido do próprio práctico-mor, nos seguintes termos:

b) a enseada das Agulhas, onde disse ter fundeado, não apresenta pedras, só havendo perigo à navegação entre esta enseada e a barra do rio Jaguaribe, antigo porto, atualmente só procurado por pequenas embarcações;

c) no caminho da enseada das Agulhas para o antigo porto, próximo dêste e a E do farol, há uma pedra, a 500 metros da costa;

d) navios de calado até 14 pés ficam bem fundeados nesta enseada das Agulhas marcando o farol aos 34°SE, posição em que fica a mais de 4 milhas de terra.

Ainda por diligência do relator foi ouvido o imediato do "Cisne Branco", deixando de ser tomado o depoimento pessoal do coman-

dante — para não demorar o processo — por estar êle ausente do Rio de Janeiro e do seu pôrto de matrícula.

Foram as seguintes, as principais declarações do imediato:

— que o "Cisne" esteve ancorado a 3 milhas do farol e de 1,5 a 2 de terra;

— que o farol era marcado aos 34° SE da agulha, com um desvio máximo de 5°;

— que essa marcação foi sempre controlada durante a estadia;

— que o ferro do navio estava amarrado a 50 braças de cabo;

— que o "Cisne" quando rabeava passava próximo ao casco do "Bragança", cêrca de 20 metros, embora sem poder afirmar com exatidão.

O depoimento desta testemunha é contraditório quando declara que o "Cisne" passava próximo ao casco do "Bragança" e ao mesmo tempo o situa a 3 milhas do farol, marcado êste aos 34° SE.

Trata-se, aliás de um simples praticante-de-pilôto, oficial inexperienced e ainda sem a competência legal em assuntos de navegação.

Das 5 testemunhas arroladas pela defesa, para as quais a Procuradoria e o relator também formularam quesitos, apenas 4 puderam ser ouvidas e destas, 2 nada informaram sôbre o acidente, apenas uma delas atestou a competência profissional do prático do "Cisne Branco".

Uma das testemunhas ouvidas, mestre de um bote que estêve em serviço no carregamento do "Cisne Branco", informou que êste iate estêve fundeado a 3 milhas do farol e de terra, que quando rabeava, passava muito longe do casco do "Bragança" e que na noite do acidente o mar era grosso e ventava muito.

Para o depoimento do prático-mor, o advogado da defesa formulou o seguinte quesito:

E' perfeitamente normal e está de acôrdo com as instruções do Roteiro Oficial da Costa do Brasil o fundeamento feito pelo acusado nas condições por êle apontadas em sua defesa?

Para a hipótese de uma resposta afirmativa, o relator formulou o quesito suplementar:

Justificar a sua afirmativa tendo em vista o texto do Roteiro Oficial.

Respondeu o prático-mor:

"só saber por vagas informações o local onde fundeara o "Cisne Branco" na enseada das Agulhas, ao norte de Aracati e por estas informações o navio fundeara de acôrdo com o roteiro, marcando o farol ao SW e a mais de uma milha de distância".

Perguntando pelo Capitão dos Portos porque informara antes ficarem os navios de 14 pés bem fundeados, marcando o farol aos 34° SE, a mais de 4 milhas, esclareceu:

"que se trata de evidente engano devendo a marcação do navio para o farol ser 34° SW magnético e bastando a distância dêste ser de cêrca de duas milhas".

Não parece que êste recuo do prático-mor, talvez amedrontado de entrar em conflito com a Repartição oficial incumbida do Roteiro, possa invalidar a sua informação anterior, perfeitamente harmônica nos seus 3 itens já citados.

A incoerência do prático-mor, além de ter alegado o rumo e a distância do fundeio, foi o ponto de situar o casco do "Bragança" ao

NE do farol, precisamente a direção onde o roteiro informa que os navios podem fundear.

Isto pôsto,

Considerando que nos autos não ficou positivada a responsabilidade do prático e, conseqüentemente, a do comandante;

Considerando a conveniência de se levar ao conhecimento da Diretoria de Hidrografia e Navegação a existência de uma obstrução situada a cerca de 3 milhas de terra ou do farol de Aracati que, segundo os depoimentos do comandante, do imediato e do prático, do registro do diário de navegação e do termo de protesto marítimo, era marcado aos 34° SE, possivelmente da agulha, com um desvio máximo de 5°,

Acordam os juizes do Tribunal Marítimo, por unanimidade de votos: a) *quanto à natureza e extensão do acidente*: água aberta e naufrágio; perda total da embarcação e seu carregamento; b) *quanto à causa determinante*: ter batido em pedra ou obstáculo desconhecido no ancoradouro das Agulhas, sob ação de mar de vagas; c) considerar o acidente como resultante de fortuna de mar, isentar de responsabilidade os representados e mandar arquivar o processo. — P. C. R. — Rio de Janeiro, 27 de fevereiro de 1947. — *Gustavo Goulart*, vice-almirante, presidente — *Raul Romeu Antunes Braga*, relator — *Américo de Araújo Pimentel* — *Carlos Lafayette Bezerra de Miranda* — *João Stoll Gonçalves* — *Francisco José da Rocha* — *Adolpho Martins de Noronha Torrezão*. Foi presente: *Carlos Américo Brasil*, 1° procurador.