

PROCESSO N.º 879

ACÓRDÃO

Encalhe e naufrágio. Não se encontrando, nos autos, elementos para afirmar a real causa do abatimento do navio, reinando nevoeiro denso, o sinistro é equiparado aos resultante de caso fortuito. Arquivamento.

Vistos, relatados e discutidos os presentes autos.

O vapor argentino "Vaquillona", de propriedade da Cia. Argentina Navegação Doderó S.A., sob o comando do capitão José Giangregó, zarpou de Buenos Aires a 16 de outubro de 1943, com destino a Santos, com o carregamento de 2 mil sacos de farinha de trigo, 1.540 de aveia e 5.499 de extrato de quebracho. No dia 20 encalhou na praia do Campo Bom, litoral de Santa Catarina, perdendo-se totalmente e a carga que conduzia, morrendo um de seus tripulantes na operação de abanono do navio. Trata-se de embarcação de 568 t.b., 60 metros de comprimento, construída de ferro.

1 — Dos depoimentos no inquérito aberto na agência da Capitania em Laguna, verifica-se que, começando a apanhar cerração nas costas argentinas e rio-grandeses, no dia 19 o meteoro aumentou de intensidade, de forma que não foram avistados os faróis de Conceição e Solidão; no dia 20, forte vento de NE e mar grosso asseberbaram o navio, mas, às 11 horas desse dia pôde ser visto o farol de Torres aos 291º e à distância de 9 a 10 milhas. Às 12 horas, passou a navegar aos 51º verdadeiros e, às 20 horas, foi usado o prumo (27 braças de fundo de areia), já o navio sob intenso nevoeiro; às 22 horas notou-se que estava encalhado na praia. Manobras de máquinas infrutíferas, o "Valquillona" batendo violentamente no fundo quando fundeado; o embarque das vagas no convés impedia o alijamento da carga.

Pouco depois de meia-noite do dia 21, já havia água no tanque n.º 4 e às 2 horas, foi marcado o farol de Santa Marta aos 71º (estava o vapor encalhado a 7 milhas e SSW do farol); às 10 horas alijou-se

a carga do porão n.º 1; às 10,30 horas fundeou nas proximidades o vapor "Itatinga", que tentou, por duas vezes o desencalhe, mas sem êxito por ter-se rebentado o cabo. Novas manobras de máquinas; o navio continuara a bater no fundo. Às 16,30 horas, já adernado para BB, foi feito o abandono, indo a tripulação para a praia, ficando a bordo o capitão e três tripulantes; já a água atingia os tanques 1, 2 e 3 e os porões. Às 14,30 horas, finalmente, já na inclinação de 28º, a água aumentava, ao mesmo tempo que se ouvia o ranger do casco, dando a impressão que ia quebrar-se a qualquer momento. Dado o perigo, foi radiografado ao vapor "Zelândia", que navegava nas proximidades de Laguna, pedindo socorro; aquêle navio recebeu então o capitão e os tripulantes que estavam a bordo e os levou à Laguna. No interrogatório, o capitão disse que o vento era sempre de NNE e que não ouviu nunca a buzina do farol de Santa Marta.

O imediato diz que às 17 horas do dia 20 foi feita a sondagem; um marinheiro confirmou as várias sondagens; ambos se referem à densa neblina, vento de NE e correnteza pela proa.

O diário consigna a passagem, no dia 19, às 13,10 horas, com o farol de Mostardas no través distante 3 milhas; com o de Cidreira às 24 horas do dia 20, a 12 milhas.

A certidão de fls. 34 confirma a existência de cerração em toda a extensão do litoral de Santa Catarina, mar de vagas.

2 — Representou a Procuradoria, depois das diligências de fls. e fls. contra o capitão, por erro de navegação e falta de prudência, não se afastando da costa, diante das condições do tempo. Passando a revel, foi o representado defendido por advogado-de-offício.

3 — A escrituração do diário da navegação está feita muito abreviadamente, não indicando os rumos das agulhas padrão e de governo. Sômente se declara o rumo verdadeiro, o mesmo acontecendo com as marcações dos faróis. Navegava-se com tempo de aguaceiro e curta visibilidade. A última sondagem foi às 20 horas, obtendo-se vinte e sete braças, que situava o navio, mais ou menos, na linha de navegação projetada. Desde este momento até o encalhe às 22 horas, o diário não registra sondagens.

É praticamente impossível um abatimento de 13 milhas em duas horas de navegação, a não ser que houvesse desvio na agulha padrão, o que não se pôde comprovar, porque o diário não fez referência a este rumo, mas sômente ao rumo verdadeiro.

No dia anterior, o desvio foi determinado pela amplitude acídua do sol, obtendo-se 2.º de desvio oeste.

A navegação que se pôde traçar na carta n.º 1.333 e a partir do farol de Mostardas, coligindo os dados pela escrituração do diário, estava bem projetada e correu bem até antes de o navio encalhar.

Houve certa negligência em não fazer sondagens depois das 20 horas, o que talvez tivesse evitado o encalhe, porque a profundidade diminuiria sensivelmente até dez braças, indicativo de proximidade da costa.

O capitão, no inquérito, diz que o mestre continuou sondando depois das 20 horas, mas não fez referência às profundidades encontradas.

Talvez tenha havido alguma alteração de rumo não declarada nos depoimentos e na escrituração no diário.

Do exposto,

Considerando as conclusões do inquérito, pela fortuidade do acidente, depois de novas investigações no local;

Considerando que os elementos coligidos, consubstanciados nos depoimentos e exame dos diários, não permitem a conclusão de ter havido erro na navegação que, segundo tais elementos, foi acertadamente feita, nem de ter havido ausência das precauções ordinárias, pois mesmo o recurso das sondagens foi usado;

Considerando por fim que, na impossibilidade de positivar a imprudência ou a negligência do representado, que parece — foi vítima de um conjunto de circunstâncias, correntes e meteoros que contrariam os seus esforços em assegurar a boa navegação e a preservação do navio;

Acordam os juízes do Tribunal Marítimo, por unanimidade: a) quanto à natureza e extensão do acidente: encalhe e naufrágio, nas circunstâncias dos autos; b) quanto à causa determinante: abatimento em direção à costa, tendo sido tomadas as medidas indicadas, inclusive sondagens, os autos não permitindo uma afirmação da causa do abatimento, que eventualmente se poderia atribuir a alguma alteração de rumo não mencionada, entretanto, nos depoimentos e no diário; c) considerar o acidente como equiparado aos de caso fortuito, uma vez que a causa do abatimento não pôde ser determinada, e mandar arquivar o processo. — P.C.R. — Rio de Janeiro, vinte e nove (29) de outubro de 1957. *Francisco José da Rocha, no exercício da presidência* — *João Stoll Gonçalves, relator* — *Gerson Rocha da Cruz* — *Alberto Epaminondas de Souza* — *Antônio Mendes Braz da Silva*. Fui presente: *Eduardo Maya Ferreira*, 1.º adjunto-de-procurador.