

PROCESSO N° 927**ACÓRDÃO**

Encalhe e naufrágio. Navegação errada e imprudente do capitão, conduzindo o iate cosido à costa, sem levar em conta os meteoros. Fantasiada justificativa do comandante

atribuindo o acidente à fuga que empreendeu de submarino inimigo. Culpabilidade. Condenação.

Vistos, relatados e discutidos os presentes autos, consta dêles que o iate "Dova", de 230 Tl. de arqueação, inscrito na Capitania dos Portos do Distrito Federal e Estado do Rio de Janeiro e de propriedade de S. M. Import. e Export. Ancar, Ltda., tendo deixado o porto de Salvador, em 16-12-1943, encalhou e naufragou no dia 17, à entrada da barra de Belmonte. Houve perda total de corpo e faculdades, estas consistindo em um grande carregamento de inflamáveis, caminhões e outras mercadorias de propriedade da Pa-nair do Brasil S.A.

O inquérito foi instaurado na Agência da Capitania em Belmonte, observadas tôdas as formalidades regulamentares. Depuseram o 2º piloto e capitão do iate, Silvério Emilio Dias, e mais 13 tripulantes; juntaram-se extratos dos diários, licenças de tráfego, termos de vistorias, título de propriedade, certificado de arqueação, passaporte da Alfândega, fôlha de serviços do indiciado e uma certidão da justificação judicial suprimindo a ratificação do protesto.

A Procuradoria junto a êste Tribunal representou contra o capitão, que se defendeu por seus advogados; como litisconsortes figuram a empresa proprietária da embarcação e a Atlântica Cia. de Seguros. Defendeu-se o representado e alegaram as partes afinal, depois de ouvidas testemunhas na instrução.

Ao conhecer do processo, e na fase de julgamento, ordenou o Tribunal que, devidamente traduzidas, se juntassem aos autos as peças constantes de fls. a fls. e que constituem investigações feitas por autoridades militares norte-americanas, no local do sinistro, sobre o qual fizeram sobrevoar agentes seus. Em tais peças concluíram aquelas autoridades por evidentes indícios de ato de barataria do capitão, pelas razões que expõem.

Em seu depoimento no inquérito, e na instrução neste Tribunal, declara, em resumo, o mesmo capitão, que navegava a cerca de 9 milhas do litoral, quando às 19 horas e 30 minutos do dia 17, sob vento NE rijo, aguaceiros e cerração, foi avisado e observou que estava sendo acompanhado a uma distância de 500 metros, aproximadamente, por um submarino; puxou então o rumo para NO em busca da costa, para fundear. Deu, nesse instante, o inimigo dois tiros de fuzil, continuando a perseguir o navio. As 20,05 horas o iate bateu pela primeira vez em um banco de areia, mas, com a velocidade que levava sob pano e máquina, passou por sobre o dito banco e encalhou de vez. Quinze minutos depois as águas o invadiram pelo cadaste, de nada servindo as bombas. No dia seguinte, às 5 horas, mandou o imediato à terra com 7 homens e às 8 horas apareceram 4 homens da praticagem. Acrescentou mais: que, depois do navio encalhar, o submarino se manteve nas imediações até às 23 horas e que a deliberação de mudar de rumo foi tomada depois de ouvidos o imediato e os dois tripulantes que se achavam no convés.

Essas declarações encontraram, porém, grande discordância nos demais depoimentos. Diz o vigia Manuel Pereira da Silva, o primeiro a ver a luz do submarino (sinais de lanterna elétrica ou *flash-light*), que a princípio diz ter sido de cor branca, para mais tarde afirmar ser verde, que o capitão mandou rumar para a costa até o navio encalhar. Não ouviu nenhum disparo e não foi consultado sobre a mudança do rumo e não viu mais o submarino depois da primeira vez, isto é, às 19,30 horas.

O vigia Francisco da Rocha Gonçalves (um dos três tripulantes no convés e passadiço) declara que, às 19,30 horas, o capitão mandou o depoente mudar o rumo de SO para NO, dizendo que estava vendo o vulto de um submarino fazendo sinais com luzes; que às 20 horas, o depoente e o marinheiro Manuel Pereira da Silva foram arriar o pano e o capitão assumiu o governo no leme e que quando o depoente e o dito marinheiro lidavam com as adriças, respectivamente a BB e BE, a fim de arriar o latino, o navio bateu. Disse mais: a) que não viu nenhum vulto suspeito, nem luzes; b) que o capitão não consultou ninguém sobre a mudança do rumo; c) que não ouviu nenhum disparo de arma de fogo.

As afirmações do imediato Argemiro Alves da Fonseca são de graves acusações ao capitão. Subindo ao passadiço logo após o choque, verberou a medida do mesmo capitão, mudando o rumo como o fez, pois fatalmente iria encalhar, mormente havendo a enseada do sul, onde poderia ancorar sem perigo. Que, em vista da falta de ação do comandante, o depoente foi quem tomou as providências indicadas no momento, inclusive a de acender o farol de navio encalhado e a ida à terra, ao clarear do dia, de tripulantes para pedir socorros. Desmente a declaração de permanência de submarino nas proximidades e a sua participação na deliberação de mudar de rumo, pois, se presente, não concordaria com tal medida. Refere-se, por fim, à declaração que lhe fez o marinheiro Francisco Gonçalves, de que "não tinha qualquer fundamento a pretendida presença do submarino", para concluir que, no seu entender, o comandante encalhou o navio deliberadamente, pois, sob o pretexto de arriar o pano, livrou-se da presença do homem do leme e, precisamente às 20 horas, passou a governar ele próprio o late" e "que o capitão não tomou nenhuma providência para safar o navio, tanto que a máquina trabalhou sempre a toda força adiante até ser a casa do motor invadida pelas águas".

As demais testemunhas limitam-se a declarar que nada viram, por estarem nos seus alojamentos.

Na instrução, o representado retratou-se de sua declaração de ter reunido uma junta de deliberação; e esclareceu que navegava a uma distância de 9 milhas da costa, não tendo havido abatimento. O vigia Francisco Gonçalves confirma suas declarações no inquérito; o mesmo fez o timoneiro (o único que, com o capitão, viu o submarino) mas agora retifica sua declaração anterior, para dizer que era o capitão quem estava no governo no ato do encalhe, enquanto o depoente e o vigia arriavam o pano.

Do exposto:

Considerando que a afirmativa do capitão sobre a presença de um submarino não convence da realidade de tal presença, por isso que está em contradição com os depoimentos de outras testemunhas que, embora não presentes na ocasião, deixam antever ser fantasiosa a declaração do capitão;

Considerando que, para essa conclusão corroboram as inúmeras contradições nos depoimentos das duas testemunhas que "viram" o submarino, e, entre seus depoimentos e os dos demais tripulantes, como acima ficou esclarecido, contradições essas que versam justamente sobre pontos e circunstâncias capitais;

Considerando que as próprias circunstâncias do evento demonstram à saciedade que o encalhe se deu de forma só aplicável a grosseiro erro de navegação, aliado a grave imperícia em evitar o sinistro e à inércia do representado no momento do perigo;

Considerando que o representado, agravando sua situação, faltou à verdade ao procurar justificar o acidente, quando declara que navegava a uma distância de cerca de 9 milhas da costa; e mais, que não estava no governo do leme por ocasião do encalhe. Estas afirmações são desmentidas pela prova testemunhal e pelo simples fato de ser materialmente impossível a uma embarcação em marcha de 6 a 7 nós, vencer em 30 minutos a distância de 9 milhas do ponto da mudança do rumo até o local do encalhe;

Considerando, ainda, que se existem indícios da própria barataria, como é da convicção de autoridades insuspeitas que estiveram no local, (rumo inexplicável, em direção à costa a toda força de máquina e uso de um pano, inércia após o sinistro e discordância e contradições nas declarações feitas), entretanto, não se apresentam tais indícios com a força probante necessária à existência do crime, uma vez que não estão reforçados com elementos outros de maior convicção;

Mas, considerando que, sem dúvida, a culpa do mestre emerge, pelas razões expostas, das circunstâncias em que o acidente se deu;

Acordam os juizes dêste Tribunal, por unanimidade dos presentes, considerar que o encalhe e naufrágio acima, com perda total do navio e seu carregamento, se deu por erro de navegação, cosido como estava o navio à costa, não levando seu capitão em conta os meteoros então existentes. Pelo que o julgam incurso na letra f) do Art. 61 do Reg. dêste Tribunal e lhe aplicam a pena de multa de Cr\$ 1.500 00, condenando-o ao pagamento das custas. — P.I.C.R. — Rio-de-Janeiro, 1 de julho de 1946. — *Gustavo Goulart*, vice-almirante, presidente — *João Stoll Gonçalves*, relator — *Raul Roméo Antunes Braga* — *Carlos Lafayette Bezerra de Miranda* — *Francisco José da Rocha* — *Adolfo Martins de Noronha Torrezão*. Foi presente: *Ulysses Gomes de Oliveira*, 2º procurador.