

PROCESSO Nº 922

ACÓRDÃO

Encalhe. Perda de corpo e faculdades. Navegação de praticagem. Culpa do práctico. Condenação.

Vistos, relatados e discutidos os presentes autos, verifica-se déles que o vapor nacional "Maraú", de propriedade e armação da Companhia de Navegação Bahiana, sob o comando do 2º piloto Humberto da Silva Metidieri e direção do práctico local Francelino Nunes de Araújo, deixava o pórtio de Canavieiras, no dia 13 de dezembro de 1943, carregado com 6114 volumes de carga diversa e transportando passageiros. No percurso pelo canal, encalhou às 15,15 horas num baixo ao sul da primeira bóia demarcadora do canal; nenhum resultado deram as medidas tomadas para o desencalhe: manobras com as máquinas, lançamentos de ferros e ancorote, seja durante a vazante, seja na preamar.

No mesmo dia do encalhe entrara no pórtio o iate "Dois de Julho", às 16 horas; procurou éste iate auxiliar o safamento do vapor, mas nada conseguiu, devido à correnteza e vento do NE que, por sua vez, já atiravam o navio sinistrado para a costa. Às 20 horas procedeu-se ao alijamento de carga e no dia seguinte, o referido iate "Dois de Julho" fêz nova tentativa de reboque do vapor. No mesmo dia 14 já as condições do navio se haviam agravado com a abertura d'água (bombas suplementares funcionando sem resultado) e a partir do dia 15, sob forte temporal, aquela situação passou a piorar seguidamente, até que no dia 22 se verificou a ruptura do casco, que foi abandonado no dia seguinte.

1 — Dos depoimentos tomados no inquérito concluído na sede da Capitania, se infere que o acidente se deu pelo fato de passar o vapor muito aberto das bóias que lhe deviam ficar por BB, pois ao entrar ou sair deve-se evitar um grande afastamento delas, afastamento éste que não deve ultrapassar mais de 10m das balizas, por BB, ao entrar, e por BE ao sair, em virtude da existência de bancos (depoimento do capitão a fls. 57). Advertido de estar com o navio muito aberto, respondeu o práctico "que estava vendo as balizas e que havia água bastante para passar afastado" (depoimento de fls. e fls.). O depoimento do dito práctico é, aliás, discordante de todos os demais, fazendo-se afirmativas surpreendentes: "que o navio já havia desencalhado, quando o depoente passou para bordo do "Dois de Julho" e que esta embarcação acompanhava o "Maraú" que já flutuava, havendo o seu capitão declarado que não necessitava de mais auxillo" e — "que logo depois viu o mesmo "Maraú" encalhar novamente" — "que esteve a bordo d'êste último para as medidas de salvamento"... Tais declarações são evidentemente fantásticas, como se conclui de toda a prova coligida, pois uma vez o navio encalhado e depois de passar para o "Dois de Julho", não mais voltou o dito profissional a bordo do "Maraú" e nem éste conseguiu jamais desencalhar.

A realidade é que se trata de um prático com 77 anos de idade, com visão muito reduzida (no dizer de alguns depoimentos e sua própria confissão a fls.); no desejo de dar a impressão de uma completa capacidade física para o seu mistér, se viu na contingência de simular a integridade de sua visão. E, talvez, a isso levado pela necessidade de obter, enquanto forças lhe restassem, os suprimentos para sua subsistência e de sua família.

Não cabe a este Tribunal senão expor a triste situação deste homem encanecido num árduo trabalho de enorme responsabilidade, insensível às doenças da idade, às intempéries e aos riscos próprios de uma locomoção com meios precários, no constante vaivem do porto à barra. Que bem merece ele o repouso justo e digno, que sem dúvida, uma lei humanitária já lhe devia ter facultado.

2 — Todas as formalidades legais foram observadas no processo e todos os esclarecimentos indispensáveis foram obtidos, inclusive os dados técnicos do velho vapor construído em 1906 e do porte de 750 TB. Da representação que o acusou, baseada nas conclusões do relatório, de "não ter visto a baliza e passado muito aberto da mesma", defendeu-se o representado, que arrolou as testemunhas de fôlhas...

Do exposto:

Considerando que nenhuma dúvida subsiste quanto à culpa do representado, fazendo o navio sair do canal navegável;

Considerando que este erro na direção do navio caracteriza-se pela imprudência, uma vez que, avisado pelos oficiais no passadiço, da localização em que se apresentavam as bóias, prosseguiu na navegação que fazia, pretendendo calcular as distâncias, ciente de que este cálculo era incerto, mas parecendo que, na realidade, nenhuma baliza estava vendo;

Considerando, entretanto, que a favor do representado milita a circunstância atenuante a que acima se faz referência,

Acordam os juizes deste Tribunal considerar que o encalhe e naufrágio acima, ocorridos nas circunstâncias descritas, de que resultou a perda total do navio e seu carregamento, ocorreram por culpa do representado, pelo que o consideram incurso na letra "f" do art. 61 da lei vigente e aplicam-lhe a pena de censura. Custas na forma da lei. — P. I. C. R. — Rio de Janeiro, 20 de agosto de 1946. — *Gustavo Goulart*, vice-almirante, presidente — *João Stoll Gonçalves*, relator — *Américo de Araújo Pimentel* — *Raul Roméo Antunes Braga* — *Carlos Lafayette Bezerra de Miranda* — *Francisco José da Rocha* — *Adolpho Martins de Noronha Torrezão*. Fui presente: *Ulysses Gomes de Oliveira*, 2º procurador.