

## PROCESSO N.º 964

## ACÓRDÃO

*Encalhe e naufrágio. Perda de Corpo e faculdades. Erro de navegação. Negligência do capitão e do práctico.*

Vistos, relatados e discutidos os autos, cujo processo se baseia no inquérito a que se procedeu na Capitania dos Portos do Estado do Rio-Grande-do-Norte, relativamente ao encalhe do barco-de-pesca a motor "São João Batista", no Recife da praia do Marcos, litoral norte do mesmo Estado, por volta das dezenove horas e quarenta e cinco minutos de 21 de maio de 1944, de que resultou naufrágio e a perda de corpo e faculdades.

Pertencente à Sociedade e Indústria de Pesca do Pará Limitada, comandado pelo piloto Pedro do Carmo Ramos, o barco possuía as seguintes principais características: casco de madeira — comprimento 15,00m — pontal 1,65m — contorno 7,00m — tonelagem bruta 20 — tonelagem líquida 10 — expoente de carga 24 toneladas — motor Deutz, potência de 110 c.v.n. — estava classificado na pesca em alto mar.

Transportando mercadorias de várias espécies, zarpou do porto do Rio de Janeiro, às treze horas e trinta minutos de 5 de maio de 1944, conduzindo a reboque as traineiras "Rio Hilman" e "Espírito Santo" pertencentes à mesma armadora, em viagem para Belém-do-Pará, escalando em Vitória, Caravelas, Salvador, Recife, Fortaleza e São Luís do Maranhão.

Chegado o comboio a Recife, foi ali engajado o práctico-da-costa João Lopes Filho, para orientar a navegação até o porto final; às quatorze horas e trinta minutos do dia 20, prosseguiu viagem, passando pelo canal de São Roque; diz o práctico que, ao montar o farol do Cabo Calcanhar, rumou ao norte quarta-e-meia-a-noroeste (343º 07' 30") da agulha; às dezenove horas do dia 21 foi avisado, pelo capitão, de que avistava uma luz parecendo ser o farol de Santo Alberto; compareceu imediatamente ao passadiço e verificou que a luz era na costa, em casas de pescadores; alterou o rumo

para nornoroeste ( $337^{\circ}30'$ ), ocorrendo às dezenove e quarenta e cinco minutos o encalhe nas pedras da praia do Marcos, onde o barco ficou montado e se perdeu, em consequência do rebentamento dos cabos dos ancorotes espiados para a faina do desenralhe, reinando maré enchente e vento fresco, que arrastaram o casco na direção da costa; no momento do encalhe o tempo era bom, visibilidade normal, vento sueste moderado, mar de pequenas vagas, maré de vazante; atribuía o encalhe a *um desvio rápido da agulha* (sic) (depoimento do inquérito fls. 11, 14).

O capitão declarou que o harco seguia ao rumo oeste-quarta — e meia-a-noroeste ( $286^{\circ}52'30''$ ), estando a navegação a cargo do prático da costa; na qualidade de capitão, observara a derrota que se fizera normalmente até a ocasião do encalhe, tendo sido inúteis os esforços para safar (depoimento de fls. 16, 19).

Manoel Pereira Rezende, pescador e timoneiro, informou que governava a noroeste-quarta-e-meia-a-oeste ( $298^{\circ}07'30''$ ), rumo dado pelo timoneiro, de quem recebera o serviço de leme; ao avistar uma luz em terra, avisou ao capitão que estava no passadiço e que imediatamente deu conhecimento ao prático do aparecimento da luz, (depoimento de fls. 24, 25).

João Ferreira Maiato, pescador e timoneiro, declarou que às dezenove horas passou o govêrno a Manoel Pereira Rezenue, ao rumo noroeste-quarta-a-oeste ( $303^{\circ}45'$ ) (depoimento de fls. 31, 32).

Eugênio de Brito Martins, primeiro-motorista, respondendo a uma pergunta da autoridade encarregada do inquérito, disse que no dia do encalhe presenciara o capitão aconselhar que se navegasse mais ao largo, por considerar perigosa a proximidade da costa, respondendo-lhe o prático não haver perigo, dado o conhecimento que tinha daquela zona, por onde navegara pilotando navios de maior porte (depoimento de fls. 37, 39).

Tomando conhecimento das conclusões do relatório do inquérito, o prático João Lopes Filho apresentou defesa prévia, descrevendo pormenorizadamente a derrota desde a partida do pôrto de Recife, passando pelo canal de São Roque; ao ter o farol do Rio do Fogo pelo través, rumou ao norte-quarta-a-noroeste ( $348^{\circ}45'$ ) da agulha, às dezesseis horas e quarenta minutos marcou o farol do Calcanhar ao sul ( $180^{\circ}$ ), distante dez milhas; às dezenove horas mandou governar ao norte quarta-e-meia-a-noroeste ( $343^{\circ}07'30''$ ) e retirou-se do passadiço, para repousar, ficando de quarto o capitão; às dezenove horas e trinta e cinco minutos foi chamado por êste, devido ao aparecimento de uma luz, que comprovou ser na praia do Marcos, da qual o barco se aproximava; mandou então governar ao nornoroeste ( $337^{\circ}30'$ ) da agulha, porque ao chegar ao passadiço encontrou o harco aproado a oeste-meia-a-noroeste ( $275^{\circ}37'30''$ ) e não ao rumo que deixara às dezenove horas, e que somente seria alterado às vinte e uma horas; aponta a circunstância de que, se viesse navegando a oeste-meia-a-noroeste, o encalhe não ocorreria na praia do Marcos, mas sim na ponta do leste dos Três Irmãos, e isto somente às vinte e duas horas; ressaltou ainda que, "*o segredo do encalhe foi praticado durante o lapso de tempo entre dezenove horas e quarenta minutos*", ao se encontrarem no passadiço somente o capitão e o timoneiro (fls. 78, 79).

A seguinte documentação está no bôjo dos autos: segundas-vias dos despachos da carga; faturas de material de escritório e de cerâmica; cópias da ata de deliberação, protesto marítimo e termo de abandono e salvados; telegrama informando que o barco "São João Batista" e a respectiva carga estavam segurados na Companhia de

Seguros Pan América por quinhentos e sessenta mil cruzeiros (Cr\$ 560.000,00) e quatrocentos mil cruzeiros (Cr\$ 400.000,00), respectivamente; lista da tripulação; diversos documentos das Capitânicas de Portos referentes à viagem do comboio.

A 7 de agosto de 1944, o piloto Pedro do Carmo Ramos compareceu à Seção Processual do Tribunal Marítimo, comprometendo-se a apresentar o diário da navegação do barco-de-pesca "São João Batista" e a cópia dos assentamentos, para a necessária conferência (certidão de fls. 85-v., 86).

Consoante as informações do Serviço de Meteorologia do Ministério da Agricultura, as condições do tempo no litoral de Caiçara, a 21 de maio de 1944, foram as seguintes: nublado pela manhã, com chuvas pela madrugada, à tarde e à noite; sopraram ventos do quadrante sueste, com rajadas frescas, pela manhã e à tarde, e de sul, à noite; mar de pequenas vagas (boletim do tempo- fls. 99).

Não tendo sido até 4 de junho de 1949 apresentado o diário da navegação, o dr. procurador ofereceu representação contra o prático João Lopes Filho, contra o timoneiro Manoel Pereira Rezende e contra o capitão Pedro do Carmo Ramos, cuja culpabilidade apontava no encalhe e conseqüente naufrágio do barco-de-pesca, por não terem sido adotadas as cautelas que a prática da navegação exigia.

Atendendo ao chamamento legal e constituindo advogado, o prático João Lopes Filho apresentou defesa, descreveu a derrota mais ou menos na forma por que fizera anteriormente, discrepando, entretanto, quando disse que às dezesseis horas e quarenta minutos do dia 21 de maio de 1944, estando o farol do Calcanhar pelo través, distante milha e meia, navegou ao rumo norte-quarta-e-meia-a-noroeste ( $343^{\circ} 07' 30''$ ); terminou alegando que, evidentemente, com o rumo que ordenara, o sinistro não ocorreria e, se aconteceu, o foi por má fé ou imperícia das pessoas que permaneciam no passado durante a sua ausência; pelos fundamentos expedidos, a representação devia ser considerada improcedente, para isentar de culpa o representado (fls. 117).

O capitão e o timoneiro, citados por editais, não apareceram; as respectivas defesas foram patrocinadas pelo dr. Alexandre dos Anjos, advogado-de-ofício deste Tribunal, alegando ter sido o encalhe resultante de erro de rumo; estando a navegação a cargo do prático-da-costa, a este competia, portanto, exercer vigilância para certificar-se de que o governo se fazia ao rumo que ordenara (fls. 134, 135).

O inquérito ressentia-se da falta de investigação adequada, quanto à navegação, desde o momento em que foi montado o farol do Cabo Calcanhar; se, se pretendia passar pelo canal da Caiçara, o que é de acreditar, por se tratar de um pequeno barco-de-pesca rebocando duas embarcações, tendo a bordo o prático-da-costa, e qual a derrota projetada; se o capitão superintendia a navegação e se a derrota era plotada na carta náutica; a falta do extrato dos assentamentos do diário da navegação referente à derrota, também constituiu um empecilho à elucidação das diferenças quanto ao rumo a que se navegava.

Traçada a derrota na carta n.º 800 do Departamento de Hidrografia e Navegação da Marinha do Brasil, observadas as informações do prático, verifica-se que, governando ao rumo  $343^{\circ} 07' 30''$  (N  $41/2$  NW), após montar o farol do Cabo Calcanhar, navegava-se para passar a barlavento da urca da Cotia e da coroa das Lavadeiras e, em marcha de sete nós, às dezenove horas o comboio estaria afastado da costa cerca de quatorze milhas.

É provável que a navegação se fizesse para avistar o farol de Santo Alberto e, em seguida, demandar a passagem pelo canal da Caiçara, por isso que ao ser avistada a luz na costa, o capitão julgou ser aquele farol.

O rumo a que o timoneiro governava, segundo a acusação do práctico, quando este atendeu ao chamado do capitão, levaria fatalmente o combôio à costa, mas os rumos indicados pelo capitão e pelo timoneiro, pôsto que diferentes, poderiam ser empregados na navegação para demandar o canal da Caiçara, conforme o ponto de partida adotado.

Na navegação ao longo da costa, compete ao práctico exercer intensa vigilância e as acusações que faz quanto à intenção criminosa de provocar a perda das embarcações do combôio, devem ser acolhidas com certa reserva, porque em quarenta e cinco minutos de navegação ter-se-iam percorrido cêrca de cinco milhas, que seria, então, a distância da costa, quando o práctico se recolheu ao beliche para repousar, o que está em contradição com a derrota que descreveu.

Por falta de melhores elementos, não se pôde determinar com segurança em que circunstâncias o barco "São João Batista" foi dar nos escolhos da praia do Marcos, mas é de certo modo singular que, reinando noite escura e sem pontos de referência visíveis no momento do encalhe, o práctico de pronto houvesse reconhecido o local em que se encontrava.

O êrro de navegação é evidente, não levada em conta a hipótese de que o encalhe tenha sido premeditado por alguém, o que os autos não autorizam a crer.

Entretanto, ressalta indubitavelmente que, tanto o capitão, quanto o práctico, não se houveram com a diligência e a vigilância marinheiras na condução do combôio que dirigiam.

Por estas considerações e pelo mais que dos autos consta,

Acordam os juizes do Tribunal Marítimo, em votação unânime dos presentes: a) quanto à natureza e extensão do acidente: encalhe e posterior naufrágio; perda de corpo e faculdades; b) quanto à causa determinante: êrro de navegação; c) julgar culpados pelo acidente, os representados, práctico João Lopes Filho e o piloto Pedro do Carmo Ramos, capitão do barco, por incursos no art. 124, letra "a" da Lei n.º 2.180 de 5-2-1954 e aplicar a cada um a pena de mil cruzeiros (Cr\$ 1.000,00) de multa e custas processuais; isentam de culpa o timoneiro Manoel Pereira Rezende. — P.C.R. — Rio de Janeiro, 23 de novembro de 1954. — *Carlos Lafayette Bezerra de Miranda*, no exercício da presidência — *Francisco José da Rocha*, relator — *Gerson Rocha da Cruz* — *Agnello de Azevedo Mesquita* — *Gilberto Lavanère Wanderley*. Fui presente: *Agenor Rodrigues Pereira Guimarães*, 2.º procurador.