

PROCESSO N° 1 022

ACÓRDÃO

Encalhe e naufrágio em barra (Aracajú) de difícil acesso. Desgoverno do navio apanhado por seguidos golpes de mar. Perda total da embarcação. Acidente inevitável, dadas às precárias condições locais.

Vistos, relatados e discutidos os presentes autos, verifica-se que, conforme o inquérito que o originou, o vapor nacional "Comandante Alcídio", de propriedade e armação do Lóide Brasileiro, P. N., encalhou no dia 12 de agosto de 1944, quando investia à barra de Aracajú. Do acidente, resultou a perda total do navio.

Tratava-se de uma embarcação de 82 metros e 20 centímetros de comprimento, de um pontal com 5 metros e noventa e um centímetros, arqueando 1 858 toneladas brutas e com máquinas de 500 N. H. P. Comandava-o, na ocasião, o capitão-de-longo-curso Heitor Constantino de Faria.

I — As autoridades locais, na apuração do sinistro, foram de uma diligência digna de louvores. Todas as circunstâncias da lamentável ocorrência e suas causas preponderantes estão devida e exaustivamente descritas no volumoso processo. E pelo apurado se verifica que o naufrágio e encalhe do veterano vapor se deveu, exclusivamente, às precaríssimas condições locais, que não atemorizaram, entretanto, àqueles a quem incumbia, na premente situação em que se encontrava o país, de manter ininterrupta uma navegação, cujo fim primordial era manter as relações comerciais com um porto que constituía a entrada quase exclusiva dos alimentos indispensáveis à vida de numerosas populações regionais. E o Lóide Brasileiro, que havia sofrido uma perda quase total com o seu “Comandante Capela”, em época pouco anterior, não recuou em manter, sem solução de continuidade, nas mesmas perigosas expedições, um dos seus bons navios, contando com a competência de suas tripulações, para enfrentar a fúria traíçoeira dos mares e ventos, as subtilidades das correntes, e as surpresas dos bancos e curvas do canal. Era o navio perdido o antigo e tão conhecido “Sirio”, que, desde 1908, ininterruptamente, vinha prestando os mais assinalados serviços na cabotagem. Sua perda, sem dúvida, é hoje lamentada por todos aqueles que se habituaram a vê-lo regularmente aparecer em todos os portos, grandes e pequenos, desde Porto Alegre até Aracajú.

II — Depuseram no inquérito 9 tripulantes, três dos quais prestaram novos depoimentos esclarecedores, como se vê a fls. e fls. O manifesto junto mostra que o vapor transportava 11 351 volumes de carga.

Foram depositados no trapiche Lima 489 volumes no valor de Cr\$ 295.300,00; na fazenda A. Freire 16 animais no valor de Cr\$ 15.000,00; consideraram-se desaparecidos com o alijamento 4.302 volumes no valor de Cr\$ 1.863.194,40 e, por fim, ficaram nos porões, com o abandono do navio, 6.544 volumes no valor de Cr\$ 3.169.356,90. Nos autos se encontram comunicações, registro de compensação da agulha, título de inscrição, termos de vistoria, perícia, certidão do estado do tempo e extratos dos diários. Concluiu o relatório do inquérito pela fortuidade do fato, com o que concordou a Procuradoria (doutor 2º procurador, parecer de fôlhas 16).

III — Ocorreu o sinistro nas circunstâncias seguintes: chegado à barra, ancorou o navio no local onde devia existir a bóia de luz de espera; ali aliviou o calado, esgotando os tanques de lastro. Às 10 horas, o prático Arivaldo Rodrigues do Nascimento, que num bote a 4 remos se encontrava no meio do canal, a uns cem metros (100 metros) do local onde deviam existir as bóias que demarcam as pontas dos bancos, içou, juntamente com a atalaia, o sinal de chamada do vapor. Examinado o perfeito funcionamento do aparelho do leme e a segurança da estivação da carga do convés, deu o navio adiante em marcha de 6 nós, navegando sob a orientação do balão da torre e pelos sinais do prático. Já no meio do canal, às 10 horas e 40 minutos, foi o vapor apanhado por forte vagalhão, dando uma grande pancada no fundo, de que resultou infiltração de água no porão 3 e casa de máquinas. Esgotando aos poucos a água que entrava, prosseguiu assim mesmo, durante cerca de mais

de 8 minutos, quando foi novamente apanhado por outro vagalhão na alheta de BE; recebeu então outra e mais forte pancada, desgovernou e guinou todo para BE, nas proximidades das balizas que marcam o canal. Chamou, então, o prático, o navio para o Sul; mas já o leme não mais funcionava e as manobras de máquinas nenhum resultado deram. Com o leme travado e recebendo sucessivos golpes de mar pela pôpa, saiu o navio do canal e encalhou próximo à baliza vermelha. As medidas posteriores para salvar o navio foram: continuação das manobras de máquinas; arriamento do ferro de boreste e espiar um ancorote pela pôpa. Com a vazante, substituiu-se no aparelho do leme (telemotor) uma engrenagem que tinha cinco dentes partidos. As tentativas feitas nos dias posteriores resultaram improficuas, uma vez que estava o condensador entupido e, no dia 14, partira-se o tubo de descarga. A partir das 13 horas do dia 13, a situação se agravava, em virtude das fortes e constantes batidas do navio sobre os bancos; já as águas invadiam o navio e arrebatavam parte da carga de convés. Então deliberou-se salvar o possível do carregamento, transportando-o para terra, mas às 4 horas do dia 15, invadida a casa das caldeiras, as máquinas auxiliares de bordo não mais funcionavam. Daí utilizarem-se talhas até o dia 24. Nesta data chegou a bordo uma comissão de técnicos norte-americanos, munidos de vasto aparelhamento de salvatagem. Utilizaram-se os serviços dos rebocadores "Muniz Freire", "Aníbal de Mondonça", "Chain" e "Comandante Dorat". À medida que se trabalhava no salvamento do navio, foi deliberado, a 26, o alijamento da carga, parte da qual deteriorada e emanando gases tóxicos, do que resultou a morte do carvoeiro Euclides Eleutério e acidentado um foguista que fôra em socorro de seu companheiro. Finalmente no dia 30 de setembro foi o navio puxado pelo "Comandante Dorat", auxiliado por um ferro espiado pela proa do vapor e por um guincho acionado a gasolina. A 60 metros do canal estacou o navio e ficou adernado 23° para BE, sob a ação das grandes vagas, até que no dia 4 de outubro, foi abandonado, por se ter quebrado à meia nau, pelos dois bordos, em sentido transeversal.

Esse acidente que ocorreu em quase idênticas condições ao sofrido pelo "Comandante Capela" (Proc. n. 915, cujas circunstâncias dizem bem das condições da barra de Aracaju).

IV — Do exposto:

Considerando que as circunstâncias em que se deu o acidente, conforme amplamente descrito, demonstram que toda a pericia do capitão, esforços do prático e demais pessoal incumbido da difícil passagem do navio, foram empregados e nenhuma negligência, imprudência ou qualquer omissão se lhes pode atribuir nas suas funções;

Considerando que, ao contrário, todos os esforços foram impotentes para vencer as vicissitudes da tarefa que lhes foi imposta, uma vez que os elementos naturais da barra, se previstos como foram, venceram inevitavelmente a pericia e os cuidados humanos;

Considerando tudo mais que consta dos autos.

Acordam os juizes dêste Tribunal, unânimemente, considerar que o encalhe, as medidas de alijamento e a perda total do vapor (circunstâncias e danos da carga avaliados) foram causados por ter sido o navio apanhado por vagalhões pela alheta de BE, desgovernando e encalhando no banco norte da barra, uma vez que o aparelho do leme se avariara com o esforço, na ocasião. Pelo que julgam o fato como fortuito, por inevitável, dadas as precárias condições locais e circunstâncias do evento. — P.C.R. — Rio-de-Janeiro, 2 de

janeiro de 1936 — *Gustavo Goulart*, vice-almirante, presidente — *João Stoll Gonçalves*, relator — *Américo de Araújo Pimentel* — *Raul Romeu Antunes Braga*. — *Carlos Lafayette Bezerra de Miranda* — *Francisco José da Rocha* — *Adolfo Martins de Noronha Torrezão*. Fui presente: *Ulysses Gomes de Oliveira*, 2º procurador.