

PROCESSO N.º 1.024

ACÓRDÃO

Encalhe seguido de naufrágio. Perda de corpo e faculdades. Prejuizos não avaliados nos autos. Imprudência na navegação durante tempo cerrado. Culpa do capitão. Condenação.

Vistos, relatados e discutidos os presentes autos, verifica-se que na madrugada de 23 de outubro de 1944, no transcurso da viagem de Montevidéu para Pôrto-Alegre, o vapor uruguaio "B 51" encalhou no espralado da costa do Estado do Rio Grande do Sul, cêrca de 20 milhas ao sul da barra do Rio Grande, naufragando em consequência, perdendo-se corpo e faculdades, o que foi objeto de inquérito na Capitania dos Portos.

Propriedade de Ubaldo Sere, inscrito em Montevidéu e sob comando do capitão Agustin Verdera Pujol, o "B 51" tinha as seguintes principais características: vapor cargueiro monoélice — comprimento 50,00m — boca 8,00m — pontal 3,30m — tonelagem bruta e líquida 420 e 275, respectivamente — máquina alternativa.

Zarpou do pôrto de Montevidéu às dezessete horas do dia 21, conduzindo 11.300 sacos de cimento pesando 569 toneladas métricas; navegou sem novidade, costeando, tendo sido o farol de Sarita marcado pelo través, distante seis milhas, aos cinqüenta minutos do dia 23, reinando tempo bom, vento nordeste moderado, mar de pequenas vagas; à uma hora e trinta minutos adveio densa cerração, que anulando a visibilidade, impôs a redução da marcha e a emissão de sinais sonoros apropriados; prosseguiu-se, assim, com a máquina desenvolvendo meia-fôrça, ao rumo verdadeiro 22º, a que se vinha

navegando desde a passagem pelo farol do Albardão, às vinte horas e vinte minutos do dia anterior; em sondagens a intervalos de quinze minutos, foi obtida a profundidade de 10,97m (6 braças); às três horas e dez minutos sentiu-se o navio tocar fundo e encalhar, não obstante ter sido o propulsor imediatamente acionado em marcha reversiva.

Espiado um ancorote pela pôpa, sempre mantendo-se a máquina trabalhando atrás-tôda-fôrça, na tentativa de safar, mas os resultados foram infrutíferos; iniciou-se, então, o alijamento da carga do porão de ré, que às dez horas alcançara cêrca de cento e oitenta toneladas, conseguindo-se nesta ocasião o desencalhe, embora o hélice se chocasse com o cadaste, que se desprendera, resultando a fratura de duas pás.

Sem recursos para governar, devido à avaria no leme, deixou-se o navio ir descaindo, até ancorá-lo às onze horas, em profundidade de 7,32 (4 braças), esperando o socorro solicitado ao pôrto do Rio Grande; às dezoito horas chegou o pequeno rebocador "Pieter Caland", que comunicou a vinda de outro rebocador mais posante, que prestaria a assistência solicitada.

Ao anoitecer, foi largado o segundo ferro, para maior segurança, mas aos trinta minutos do dia 24, reinando vento fresco, rompeu-se uma das amarras, concorrendo para a garração do navio que, arrastando o único ferro, impelido por mar e vento, deu à costa novamente, ficando prolongado com a praia, decorrido pouco tempo.

Às seis horas chegou o rebocador "Antônio Azambuja"; o seu calado e as condições do mar agitado forçaram-no a estacionar distante mil metros do "B 51" encalhado.

Fortes ventos e mar grosso reinantes nos dias 30 e 31, danificaram muito o navio, as vagas invadindo o convés e os porões; com o temporal do dia 3 de novembro, o casco partiu-se em dois, impondo o abandono pela tripulação.

O capitão atribuiu o encalhe à forte influência magnética local, o que teria perturbado a agulha, anormalidade que a cerração não permitiu observar, o mesmo sucedendo com a proximidade da costa, sendo de notar que o rumo a que se navegava era o habitualmente seguido na zona onde ocorreu o encalhe.

Com vista dos autos, o então dr. adjunto-de-procurador ofereceu representação contra o capitão Agustin Verdera Pujol, cuja culpabilidade apontava, por se haver conduzido com imprudência, conduzindo o navio muito chegado à costa, reinando tempo nevoad, quando tudo aconselhava a amarrar-se.

A citação foi feita por editais, com o prazo de noventa dias, tendo sido solicitada ao sr. cônsul da República Oriental do Uruguai, no Rio de Janeiro, a providência adequada, no sentido de que o interessado tivesse conhecimento dos têrmos da representação, para os fins de direito.

A 25 de novembro de 1947, já esgotado o prazo, o feito prosseguiu à revelia do representado, por isso que satisfeitas as exigências da lei.

A derrota estava deficientemente escriturada no diário da navegação, conforme se observa da cópia autêntica a fls. 11; faltam as marcações que possibilitaram o cálculo da distância aos faróis demandados, quais os rumos a que apareceram, foram montados ou se alagaram; não há referência quanto às indicações do odômetro, pressupondo-se não estar êste instrumento em uso, o que na navegação é obrigatório e utilíssimo nas aterragens durante

tempo cerrado; nada consta, também, quanto aos momentos em que fôram feitas sondagens e quais as profundidades encontradas.

É singular que, somente estejam assinalados os rumos verde calado, a navegação mais prudente seria passar ao largo da costa respondentes nas agulhas padrão e de govêrno.

Estas omissões e irregularidades impediram a reconstituição da derrota, com a precisão exigida para o conhecimento das circunstâncias que provocaram o encalhe.

Pôsto que o "B 51" fôsse um pequeno navio de 3,35m (11 pés) de calado, a navegação mais prudente seria passar ao largo da costa do Albardão, considerados os diversos empecilhos e o pouco fundo assinalados na carta marítima; a derrota freqüentemente seguida é a seguinte: depois de montado o farol do cabo Polônio, na distância de quatro milhas, rumar aos 46º verdadeiros até chegar à posição de coordenadas: 33º 18' de latitude sul e 52º 20' de longitude oeste, após percorridas 100 milhas, passando-se, então, a governar, ao rumo verdadeiro 11º, para chegar à barra do Rio Grande, após navegar outras 66 milhas, devendo ser avistados, neste percurso, os faróis de Chuí, Albardão, Sarita e o da Barra do Rio Grande.

Os depoimentos do capitão e do imediato indicam que, depois de montado o farol de Sarita na distância de seis milhas e seis milhas e meia, respectivamente, prosseguiu-se ao rumo verdadeiro 22º, que levaria à zona de pouco fundo ou de profundidades desconhecidas, assinalada na carta, entre Sarita e a barra do Rio Grande.

O exame da carta mostra que não se deve navegar para dentro da isóbota de 18,29m (10 braças). Na costa do Albardão a corrente marítima puxa para oeste, com intensidade, especialmente quando sopram ventos fortes do sueste, tendo sido comprovada a velocidade de um nó e sete décimos.

No caso em tela, os fatos relatados nos depoimentos do inquérito não levariam o navio a encalhar na praia, se bem que a navegação fôsse tecnicamente desaconselhável, pelos motivos expendidos acima.

Até a data presente não foi comprovada qualquer influência magnética anormal na zona onde ocorreu o encalhe do vapor "B 51", conforme presumiu o capitão.

Provavelmente, com o navio em marcha lenta, houve qualquer alteração na derrota ou erro de rumo, o que os autos não indicam; se as sondagens tivessem sido efetuadas na forma indicada nos depoimentos, a pouca profundidade seria percebida, evitando-se, naturalmente, o encalhe.

A fls. 19 estão duas fotografias mostrando a situação do navio no dia 8 de novembro de 1944, parcialmente submerso na rebentação do banco.

Pelos fundamentos expostos e levando na devida conta tudo o que dos autos consta:

Acordam os juízes do Tribunal Marítimo, por unanimidade: a) quanto à natureza e extensão do acidente: encalhe e conseqüente perda total de corpo e faculdades; b) quanto à causa determinante: imprudência na navegação, durante tempo cerrado; c) julgar culpado pelo acidente o capitão da Marinha Mercante uruguaia Agustin Verderra Pujol, incurso na letra "a", do artigo 124, da lei 2.180, de 1954, aplicando-lhe a pena de proibição do exercício da função em águas brasileiras pelo prazo de doze meses, na forma da letra "a", do artigo 121, da citada lei. — P.C.R. — Rio de

Janeiro, 2 de dezembro de 1954. — *João Stoll Gonçalves*, no exercício da presidência — *Francisco José da Rocha*, relator — *Carlos Lafayette Bezerra de Miranda* — *Gerson Rocha da Cruz* — *Gilberto Lavanère Wanderley*. Fui presente: *Gilberto Goulart de Barros*, 2.º adjunto-de-procurador.