

PROCESSO N.º 1.675

ACÓRDÃO

Provado que o capitão foi disidioso, não usando de recurso (sondagem) aconselhado na emergência (nevoeiro intenso), para situar o seu navio e fugir do perigo, são o encalhe e naufrágio tidos como culposos.

Vistos, relatados e discutidos os presentes autos.

Tratam os presentes autos do encalhe e perda total do vapor "Fidelense", de propriedade de Haroldo Cecil Poland, na costa da Cidreira, no Estado do Rio Grande do Sul, no dia 15 de agosto de 1948.

Como alguns outros, este processo sofreu de vicissitudes que obrigaram, na preservação dos direitos da defesa, à dilatação e devolução de prazos. Venceram-se dificuldades quase insuperáveis, à procura de testemunhas arroladas na instrução, e, finalmente, incidentes com relação às figuras dos advogados das partes.

1 — Trata-se de um navio de 50,25m de comprimento — 10,22m de boca — 4,10m de pontal — tb. 666,634 — tl 644,834 — com dois motores Volund construído na Inglaterra em 1890 — casco de aço — antigo norte-americano YO-139 — com 11 tripulantes.

Partiu do Rio de Janeiro em 5 de agosto de 1948, às 17 horas, sob o comando do 1.º piloto Carlos Costa, com destino a Porto Alegre, escalas em Paranaguá, Rio Grande e Pelotas, com 7.130 volumes de carga, inclusive 4.545 caixas e tambores de inflamáveis, pesando todo o carregamento 998 toneladas. Estava devidamente vistoriado e licenciado. Agulhas compensadas em março de 1948, no Rio de Janeiro (doc. de fls. 21v.). No dia 7, pela manhã, fundeou próximo a São Sebastião, devido ao mau tempo e, no dia 11, em Paranaguá, seguindo a 13 para o Rio Grande.

No dia 15, às 4 horas, marcou o farol da S. Marta, na distância de 9 milhas, passando, em seguida, a navegar aos rumos 221º x 234º nas agulhas de padrão e de governo. As 8 horas, a visibilidade se tornou má, com forte nebulosidade às 12 horas.

No quarto de 16,20 horas essa visibilidade passou a péssima (diário págs.) continuando o navio nos mesmos rumos acima. No dia 16, às 3,55 horas, o vapor bateu e imediatamente ordenou-se leme a BB, máquina parada e, com a chegada do capitão ao passadico, este pediu máquina atrás-tôda-fôrça, mas o vapor não se safou. Passou-se a alijar carga e, às 4,40 horas, o 1.º motorista avisou que as máquinas iam parar devido a estar a casa invadida pela água. Como o mar rebentasse fortemente sobre o navio, não se pôde arriar o ancorote, mas somente o ferro de BB; a embarcação, cada vez mais sobre o baixo, atravessou-se. Às 6 horas foi feito o abandono.

Ficou assim o navio encalhado a 300m da praia, quatro quilômetros ao norte do farol de Cidreira. Posição: lat. 30°08'5" long. 50°10'V.G. Esses dados são os do diário de navegação, que acrescenta que a tripulação, depois de reunir a carga que deu à praia, entregou-a ao capataz da Capitania e à Polícia e, em seguida, rumou para Tramandaí.

A fls. 26 está uma certidão do Serviço de Meteorologia, de Porto Alegre, que informa ter havido nas costas do Rio Grande tempo nublado, com nevoeiro, ventos sul a leste; nas de Santa Catarina nevoeiros, ventos-sueste a nordeste; em Porto Alegre, névoa forte.

Os depoimentos — Diz o capitão que:

a) de Paranaguá a S. Marta a viagem correu normalmente;

b) às 5,45 do dia 15 montou S. Marta, a 9 milhas; daí em diante passou a navegar ao rumo de 212° verdadeiros, correspondente a 221 X 234 nas agulhas padrão e de governo, de modo a passar bem aberto do farol de Cidreira a umas 10 milhas e a umas 6/7 milhas do de Solidão;

c) às 12 horas, mais ou menos, chegou a ver o morro de Araranguá; pouco depois sobreveio forte cerração, passando a navegar sem nenhuma visibilidade;

d) como estava bem amarrado, continuou no mesmo rumo e deixou para fazer sondagens no dia seguinte pela manhã, quando o navio devia estar mais próximo da costa;

e) às 0 horas do dia 16 entregou o serviço ao imediato, para repousar; às 4 horas foi avisado, pelo imediato, do encalhe, já com a máquina de BB parada, a de BE tôda-fôrça-adiante e leme a BB; mandou então o depoente dar máquinas atrás-tôda-fôrça, durante 10 minutos, mas sem resultado. Passou-se a alijar carga e a água dos tanques; às 4,40 horas, o 1.º motorista avisou a invasão da casa, pelo que foram as máquinas paradas. Continuava-se o aliajamento e lançou-se o ferro, mas, impellido pelas vagas o navio continuou a cair sobre o baixo. Às 6 horas foi feito o abandono, dirigindo-se o capitão ao farol de Cidreira, para as comunicações, e o imediato seguiu com a tripulação para Tramandaí.

Adiante, diz que a agulha fôra compensada, antes do carregamento, e para correção do rumo verdadeiro foi considerada a declinação de 9º a Oeste, não havendo desvio na proa em que vinha

navegando. Por fim, que o navio encalhou em posição paralela à praia, em fundo de cerca de 2 braças, calando 11' à proa e 13 à popa.

O imediato prestou depoimento igual, acrescentando que, por ordem do capitão, as sondagens seriam feitas ao clarear do dia. Por outros depoimentos sabe-se que o vapor recebeu, em Paranaguá, uma escavadeira de 20 tons., que foi colocada no convés, à ré, e por ante avante do passadiço; transportava mais o vapor 800 toneladas de chapas de ferro e 25 de róis de arame. Toda a carga de convés era de caixas (4.000) e tambores (570) de inflamáveis.

2 — O Relatório do inquérito historia os fatos como acima foi exposto e, depois de se referir ao salvamento da carga que passou a ser feito pelo IRB, com contrato com um grego do Rio Grande, diz que a Delegacia (de Porto Alegre) ficou impossibilitada de ir ao local por falta de veículos próprios para trafegar na praia e de verba para atender a essa despesa.

Considera o navio alquebrado e assim perdido, devido ao retardamento de um acordo entre os salvadores da carga e do casco. Declara que há falhas na escrituração do diário náutico, nada constando sobre a retificação das derrotas, marcação de faróis, cálculos de desvios de agulhas, coordenadas às 12 horas, etc, de forma a fornecer elementos para uma análise simples da derrota.

Concluiu observando:

a) confiança na derrota a partir de S. Marta, de baixo de cerração, sem fazer sondagens;

b) compensação de agulhas feita 5 meses antes, sem carga magnética; grande carregamento de ferro nos porões e convés, principalmente uma escavadeira, no convés, de 20 toneladas, o que forçosamente devia ter influenciado nos desvios da agulha. Tal influência não foi considerada em S. Marta, quando mudou o rumo para 212º verdadeiros, dando para a padrão 221º, isto é, corrigindo-o somente da declinação magnética 9º NW. Declara o capitão, prossegue o Relatório, não haver desvio na proa em que vinha navegando ou seja 41º SW, quando, pela tabela, se verifica um desvio de 2º E, com o navio sem carga magnética.

Termina culpando o capitão pelo naufrágio, por não ter tomado em consideração o desvio da agulha, por força da natureza da carga e não ter retificado a derrota das sondagens, necessárias na ausência de pontos de observação na costa. Carga salva em grande parte e perda total do navio, que até fins de agosto estava em condições de ser salvo.

Responsabiliza, também, o imediato e o 1.º motorista, o primeiro por não ter manobrado, imediatamente, após o encalhe, com os motores toda-força-atrás e, o segundo, por não ter providenciado para evitar a inundação da casa dos motores e, assim, com estes em funcionamento, poder prestar valioso auxílio para o desencalhe.

A Procuradoria representou contra o capitão, 1.º piloto Carlos Costa, contra o imediato, 2.º piloto Dilermando Cruz Paes e o timoneiro José Vicente de Andrade. Contra o capitão, por se ter recolhido ao seu camarote quando havia névoa forte, tanto mais quanto era de se prever um desvio de agulha; contra o imediato, porque deixou de se aconselhar com o capitão, para afastar o navio

da costa; ao contrário, mais dela se aproximou e também devido à manobra errada que pediu às máquinas. Contra o timoneiro, porque devia manter o rumo do navio, sem se desviar, e mesmo procurado retificá-lo, evitando a costa quando deveria ter ouvido o rumor das vagas. Foi o último excluído da representação.

Defendeu-se o capitão, repelindo a tese de que, se previsto o desvio da agulha, isso não podia significar que o sinistro também o fôsse: mera presunção, pois, de culpa. Que a sua retirada para o camarote não pode significar desídia, pois quando passou o quarto, às 24 horas, recomendou ao imediato que o chamasse em qualquer eventualidade.

O mesmo advogado, dr. Toufick Takche, defendeu o imediato. Contestou que pudesse fazer êle mais do que fêz, com um navio pesado: mandou logo parar a máquina de BB, botou o leme a BB, afim de aproveitar o seguimento do navio e abrir para fora. Não podia, pois, pedir máquina-atrás, manobra esta, sim contra-indicada.

Na instrução, enormes foram as dificuldades de encontrar as testemunhas arroladas, marítimos já embarcados. Ouviram-se, no entanto, três dêles, arrolados pela defesa e uma da Procuradoria.

A primeira, o contra-mestre, diz tratar-se de um navio de não muito fácil manobra (leme a mão); que havia muita cerração, que a bordo só havia prumo de mão; a 2.^a testemunha deu as mesmas respostas da anterior; a 3.^a (1.^o motorista) nada adiantou ao processo. Foi, por fim, ouvido em Paranaguá, um tripulante, conforme quesitos da Procuradoria. Respondeu que de nada sabe nem se recorda; servia no navio há apenas 6 dias.

Uma nota: depois de fazer a defesa, o advogado substabeleceu a sua procuração ao dr. Carlos Lassance Fontoura, em junho de 1952.

Este, após comparecer aos interrogatórios, intimado para alegações finais, declarou que aceitara o substabelecimento, apenas, para a instrução. Aliás, disse cientificara os outorgantes.

Um dêstes desistiu, por não ter obtido o patrocínio de advogado de seu sindicato. Ambos os representados haviam sido intimados para novos advogados.

O relator insistiu, no entanto, para que o causídico apresentasse as alegações finais, tanto mais que do substabelecimento não constava a limitação da sua função à instrução, e nem do processo nenhuma forma de renúncia expressa do mandato. Esgotado o prazo e achando-se de fato os representados defendidos regularmente, foi pedido dia para o julgamento.

3 — Tudo assim exposto, verifica-se do processado que o sinistro, como numerosos outros, vem alimentar a série dos desastres que têm ocorrido naquêlre trecho do litoral. Zona sujeita a nevoeiros, e na qual atua conhecida correnteza em direção à costa, correntes a que o Roteiro prôdigamente se refere, nenhuma outra como ela exige as precauções que a tornam, diante da boa técnica, rudimentares ao navegante cuidadoso. Os autos, como bem diz o encarregado do inquérito, não permitem, com a deficiência do diário, a apreciação conveniente da navegação; nem se afirma, com segurança, se o navio sofreu um desvio por falta de seguro cálculo no rumo, por qualquer irregularidade de agulha ou não.

Inconteste é, porém, que houve negligência na navegação. Infringindo o regulamento, para se afastar do passadiço na emergência, e sabendo do desvio da agulha, o capitão deveria, conhecendo as

recomendações, procurar elementos para conhecer a posição do navio. Sem visibilidade e sem pontos notáveis da costa, não podia deixar a providência para o dia seguinte, isto é, utilizar do recurso que as circunstâncias estavam indicando, que eram as sondagens, propícios como eram o tempo e mar, se pudesse ser desculpa, como não é, a dificuldade de usar o prumo de mão. Essa a sua omissão ou desídia, nos termos da representação.

Quanto ao 2.º representado, imediato de quarto, foram certas as medidas que tomou, quando procurou safar o navio, medidas essas já descritas. Aproveitou o seguimento restante do vapor atravessado, para então dar atrás. Quanto ao rumo, este lhe foi dado pelo capitão a quem incumbia fazê-lo, nada constando, nos autos, que o obrigasse a alterá-lo, como medida que deveria usar em emergências especiais.

4 — Considerando, pois, que a causa principal e as circunstâncias em que ocorreu o sinistro estão devidamente apuradas e esclarecidas,

Acordam os juízes dêste Tribunal, por unanimidade: a) quanto à natureza e extensão do acidente: encalhe e naufrágio com perda total do navio e grande parte do carregamento, inclusive volumes aliçados e avariados; b) quanto à causa determinante: negligência na navegação, inclusive não usando do recurso das sondagens para conhecer a posição do navio; c) considerar o acidente como culposo, e responsável o capitão, 1.º piloto Carlos Costa, incurso na letra "i" do art. 61, do decreto n.º 24.585, de 1934, impondo-lhe a pena de multa de Cr\$ 3.000,00 e custas processuais. Isentar de culpa o 2.º piloto, imediato Dilermano Cruz Paes. — P.C.R. — Rio de Janeiro, 12 de dezembro de 1957. — *José Espíndola*, almirante-de-esquadra, presidente — *João Stoll Gonçalves*, relator — *Carlos Lafayette Bezerra de Miranda* — *Francisco José da Rocha* — *Gerson Rocha da Cruz* — *Alberto Epaminondas de Souza* — *Antônio Mendes Braz da Silva*. Foi presente: *Agenor Rodrigues Pereira Guimarães*, 2.º procurador.