

PROCESSO N.º 1.821

ACÓRDÃO

Encalhe de paquete nas pedras das Tijucas. Assistência, reboque e naufrágio à entrada da barra. Acidente culposo, porque foi produto de erro de navegação e negligência dos oficiais de quarto. Se a falta cometida pelo 2.º oficial gerou o perigo, agravado pela timidez com que se portou o 1.º oficial, seu substituto, mais grave foi a falta do comandante pela omissão com que se houve, deixando de comparecer ao passadiço na ocasião que sabia oportuna. Condenação.

Vistos, relatados e discutidos os autos, dêles consta que, na madrugada de 25 de abril de 1949, encalhou e se perdeu, nas proximidades do Rio de Janeiro, o paquete inglês "Magdalena", de 17.547 toneladas brutas, propriedade e armação da Royal Mail Lines Limited, com 551 pés de comprimento, 73 de bôca e 45 de pontal, casco de aço e propulsão a turbinas.

Sob o comando do capitão-de-longo-curso Douglas Robert Vernon Lee e guarnecido por 237 tripulantes, o "Magdalena", que fazia a sua viagem inaugural, já de regresso, saiu do pôrto de Santos na tarde do dia anterior, com destino ao Rio, transportando 350 passageiros e 4.452 toneladas de carga.

Marcado o farol da Moela milha e meia ao norte verdadeiro, passou a navegar ao rumo de 85º da agulha giroscópica, desenvolvendo cêrca de 16 nós, calculados pela rotação das máquinas, porquanto não foi lançado o odômetro.

As 18 horas, com o pico de Alcatrazes aos 128º e ilha Montão de Trigo aos 10º verdadeiros, o rumo foi mudado para 88º da agulha giroscópica, tendo sido às 19 horas marcado o farol da ponta do Boi aos 83º verdadeiros e a ponta da Sela aos 23º, declarando-se então que as rotações das máquinas foram reduzidas a um número correspondente à velocidade do navio aproximada de 14 nós, passando a ser de 90º o rumo.

Consta, igualmente, que às 19 horas 56 minutos se marcou ao norte verdadeiro, na distância de duas milhas, o referido farol da ponta do Boi, mas não ficou bem esclarecido como se determinou

essa distância. Foi então mudado o rumo para 62º da agulha giroscópica.

O tempo estava bom e nenhuma alteração haviam sofrido as condições de mar e vento.

As 21 horas e 30 minutos, por marcações sucessivas do farol da ilha Vitória, foi determinada a posição do navio, segundo indicação na carta a fls. 144, posição que, como se verifica, está cêrca de uma milha fora da rota traçada para o navio.

As 22 horas o tempo mostrou-se nublado, com chuvas intermitentes, relâmpagos, mar de pequenas vagas e vento variáveis de direção e intensidade. A velocidade das máquinas foi, por essa ocasião, segundo se afirma, reduzida para 70 rotações e, em consequência, para 13 a 13 e meio nós a do navio.

Pouco depois, o comandante, que até aí pessoalmente dirigia a navegação, retirou-se do passadiço. Antes, porém, entregou ao oficial de serviço o livro de ordens noturnas. Entre as "ordens permanentes", constantes desse livro, liam-se as seguintes:

1. O oficial de quarto terá pleno contrôlê, enquanto não fôr por mim substituído:

2. Em qualquer emergência e para prevenir perigo imediato, não hesite em parar ou dar marcha à ré aos motores;

3. A rota estabelecida deverá ser observada, salvo alterações necessárias para o cumprimento dos regulamentos sôbre colisões ou em qualquer emergência;

4. A agulha giroscópica e a magnética deverão ser frequentemente comparadas, a fim de assegurar que a verdadeira rota está sendo seguida. Os erros da agulha deverão ser verificados em cada quarto, sempre que possível e, ao mesmo tempo, deverão ser comparadas as agulhas padrão e giroscópica;

5. Caso piore a visibilidade ou fôr observado nevoeiro adiante do navio, ponha os motores na posição de "sobreaviso". Ponha em funcionamento o radar, com um raio de ação de 9 milhas e faça soar o apito. Avise-me o mais depressa possível;

6. Avise-me sôbre quaisquer alterações inesperadas do tempo ou quaisquer outras circunstâncias que surgirem e que possam afetar a segurança do navio.

Outrossim, mandava o capitão Lee que os oficiais lessem essas "ordens permanentes" e assinassem abaixo. E isso foi cumprido.

No mesmo livro, a seguir, o capitão ordenava que o avisassem quando o farol da ponta de Guaratiba estivesse aos 315º (fls. 26 e 27).

As 23 horas e 55 minutos, já se havendo recolhido o comandante, foi determinada nova posição do navio por marcações simultâneas dos faróis de Castelhanos e Joatinga, posição situada cêrca de duas milhas fora da rota traçada, como se vê da carta de fls. 144. O desvio anterior aumentara de meia milha.

À 0 hora do dia 25 entrou de quarto no passadiço o 2º oficial Andrew Millar Beaumont Ferguson. Este oficial, às 2 horas e 15 minutos, por marcações simultâneas dos faróis de Castelhanos e Marambaia, determinou a posição do navio e verificou que ela se achava duas e meia milhas fora da rota traçada, tendo assim aumentado meia milha o caimento para o lado de terra. Dessa anormalidade cientificou o comandante pelo tubo acústico, acrescentando-lhe que, para o navio passar meia milha ao norte da ilha de Palmas, se tornava necessário mudar o rumo para 66º verdadeiros.

Ligando-se, na carta, os pontos que aí indicam as posições do navio determinadas no dia 24, às 19 horas e 56 minutos, às 21 horas

e 30 minutos, às 23 horas e 55 minutos e, no dia 25 às 2 horas e 15 minutos, verifica-se que esses pontos estão, praticamente, em uma nova rota que faz com a rota traçada um ângulo de mais de um grau.

As 2h e 30m, o mesmo oficial teve a confirmação de que o navio se encontrava fora da rota traçada, isto por meio de marcações dos faróis de Castelhanos e Rasa. Já se navegava ao rumo 66° da agulha giroscópica, autorizado pelo comandante.

As 3 horas e 30 minutos, às 3 horas e 49 minutos, foram feitas novas marcações dos faróis de Castelhanos, Guaratiba e Rasa e, conforme se verifica pelas posições assinaladas na carta, continuava o navio com o mesmo calmento para terra.

As 3 horas e 50 minutos, o oficial aproveitando o aparecimento de algumas estrêlas, fez observações e notou que a agulha giroscópica apresentava um desvio de três quartos de grau oeste, desvio que foi então registrado no diário náutico.

As 4 horas, o 2.º oficial Andrew Millar Beaumont Ferguson passou o serviço ao 1.º oficial Cyril James Senior que, ao entrar de quarto, foi por aquêle informado sobre a velocidade do navio, rumo e desvio da agulha giroscópica, posições determinadas e razão da alteração do rumo de 62° para 66°, transmitindo-lhe a ordem de chamar o comandante às 4 horas e 30 minutos.

Cyril Senior verificou na carta, segundo suas declarações de fls. 155, que o navio, no rumo em que ia navegando, passaria perto de umas rochas próximas das ilhas Tijucas, tendo desde logo calculado que o navio deveria alcançar a altura das mencionadas rochas às 4 horas e 45 minutos. Entendeu, no entanto, esperar avistar o farol da Rasa e o farolete das Palmas, para tomar providências.

As 4 horas 25 minutos apareceu o farol da Rasa, e pouco depois, embora não tendo avistado o farolete das Palmas, Cyril Senior determinou a posição do navio por marcações do farol da Rasa e de um "clarão", que supôs ser o do Corvocado. Em seguida, cumprindo a ordem, chamou o comandante, informando-o de que o navio se encontrava meia milha ao norte da rota traçada. De regresso ao camarim de navegação e examinada a situação, achou que o rumo provavelmente seria alterado de 5° para boreste, e não obstante já estar a menos de três milhas das rochas, o que correspondia, no máximo, a doze minutos de marcha, preferiu aguardar a chegada do comandante ao passadiço, para então o informar da maior aproximação do perigo e sugerir-lhe a alteração do rumo, conforme declarou em seu deopimento a fôlhas 156.

Enquanto era aguardada, para que se alterasse o rumo, a subida do comandante ao passadiço, foi avistado, a boreste, "um lençol de óleo", ao mesmo tempo que o vigia do mastro avistava, também, a boreste, "um vulto escuro", que lhe pareceu "um barco de pesca sem luzes", (fls. 162).

Diante da ocorrência, Cyril Senior — a despeito de tencionar sugerir ao comandante uma guinada para boreste, com o objetivo de afastar o perigo previsto, em cuja direção estava governando — fez exatamente o contrário do que se lhe afigurava indicado: guinou para bombordo. E, com esta manobra de emergência, o navio que, se prosseguisse no rumo, iria fatalmente bater de proa num dos cocorutos da rocha das Tijucas, investiu com grande velocidade entre os seus dois cocorutos, colidiu fragorosamente com a rocha submersa e encalhou.

O acidente verificou-se às 4 horas e 41 minutos, na posição 23° 2'40" de latitude sul e 43° 18'38" de longitude oeste de Greenwich.

O tempo era bom, o céu se apresentava ainda quase totalmente encoberto, com nuvens baixas, a visibilidade era boa, o mar estava tranqüilo e o vento muito fraco, parecendo de SW (fls. 157-v. e 166).

Logo que sentiu o choque, o 3º oficial, que junto ao telégrafo auxiliava o serviço, mandou parar as máquinas.

Despertados pelo estremecimento do navio, o imediato William Williams e o chefe-de-máquinas John Lellis Hobbs deixaram os alojamentos e tomaram as providências exigidas no caso, umas por iniciativa própria e outras mediante consulta ao comandante, já então no passadiço. Assim é que, após verificar-se a posição do navio na carta, emitiram-se pedidos do socorro, tocou-se o sinal de alarma, prepararam-se as baleeiras para arriar, fecharam-se as portas estanques, sondaram-se os porões, esgotando-se os que estavam fazendo água, e orientaram-se os passageiros, para evitar o pânico e facilitar o salvamento.

Perdeu-se o registro das sondagens feitas após o encalhe: todavia, pôde o comandante declarar que a menor fôra de 26 pés (fls. 144 verso), calando o navio, aproximadamente, 27 pés e 5 polegadas à proa e 27 pés e 7 polegadas à pôpa (fls. 149).

Pouco mais de hora e meia depois dos pedidos de socorro, divisaram-se embarcações que acorriam ao local, sendo a primeira a chegar o rebocador "Tenente Cláudio" e a segunda o caça-submarinos "Guaporé", que atracando ao navio por bombordo, receberam passageiros com alguma bagagem, o mesmo fazendo, a seguir, o rebocador "Saturno" e o caça-submarinos "G-Três".

Conduzido pelo "Saturno", passou-se para o navio, e nêle permaneceu a fim de prestar-lhe o auxílio solicitado, o prático do porto, Manuel Antônio da Silva.

Como as referidas embarcações, o rebocador "Linosa" prestou serviço, concluindo o "Saturno", em nova viagem, o transporte da bagagem de cabina.

No paquete ficaram apenas três passageiros: um senhor de idade, com a neta, por estar esta doente, e a espôsa de um engenheiro da Companhia, o qual se achava no "Saturno" auxiliando os trabalhos de salvamento.

Todo o desembarque realizou-se por bombordo, por ser o lado protegido do tempo, que se tornava mau, por efeito do vento de sudoeste.

As 16 horas, a intensidade do vento aumentou consideravelmente e o mar passou a tempestuoso, batendo, sem cessar, o navio de encontro às pedras.

As 19 horas, as turbinas não mais podiam ser postas em funcionamento. As rêdes ameaçaram romper-se e as máquinas soltar-se dos jacentes, razões pelas quais foi ordenado que se isolasse o vapor e se apagassem as caldeiras, tendo-se antes acionado os geradores Diesel, para fornecimento de força e luz.

Cêrca das onze e meia da noite, devido ao vento e à maré, o navio já atravessado, soltou-se das pedras, caindo em direção à terra. Ato contínuo, porém, fundeu a dois ferros, o de boreste com seis quarteis de amarra e o de bombordo com cinco, em fundo de aproximadamente dezesseis braças.

Nessa ocasião, um dos oficiais do rebocador "Triunfo", pouco antes chegado ao local, foi a bordo do "Magdalena" e conferenciou

com o comandante Lee, o imediato e o chefe-de-máquinas, sobre a situação, conferência a que estiveram presentes, além de um representante do Lloyd's Register, o capitão Ingram, da Mala Real, e o engenheiro Wheadon, superintendente da empresa, regressando em seguida o referido oficial ao "Triunfo", acompanhado do imediato do navio inglês, do representante do Lloyd's, de Ingram, que servira de intérprete, e do mencionado engenheiro, a fim de levarem ao conhecimento do comandante do navio da Marinha de Guerra brasileira o que fora deliberado pelo capitão Lee, relativamente ao reboque do "Magdalena" para o porto.

Todos acordes, mandou então o comandante Lee espiar dois ferros ao lançante, pela proa, utilizando os rebocadores "Linosa" e "Saturno", providência que, no entanto, o mar grosso impedia de ser levada a bom êxito.

Requisitados os serviços do rebocador "Comandante Dorat", do Lóide Brasileiro, êste, por volta das seis e meia do dia 26, chegou ao local e passou ao "Magdalena" o cabo à vante, por bombordo, iniciando o reboque com o auxílio do "Triunfo", cujo cabo passara por boreste, também à vante.

O sudoeste ainda soprava com força e o mar era de vagalhões. Destarte, apesar de puxado pelos dois rebocadores, o navio sofria a ação do vento pelo través de boreste e se atravessara, circunstância que exigiu a intervenção do "Saturno" e do "Trovão", aquêle, recebendo por boreste da pôpa do "Magdalena" e por ordem do imediato dêste paquete, um cabo, e o último, outro, por bombordo, passando o reboque a ser feito pelos quatro rebocadores, dois à vante e dois à ré.

Obtida, com tais providências, a conveniente posição do navio, assim vinha êle sendo rebocado, quando, já nas proximidades da entrada da barra, por efeito do mar aí mais acentuado, caiu no jazigo de um vagalhão, bateu com a quilha no fundo e, já abalada e enfraquecida a sua estrutura pelas pancadas violentas que sofrera sobre a rocha onde encalhara, partiu-se em dois pedaços.

Foi, então, abandonado pela tripulação e restantes passageiros, ficando a bordo, na parte da proa, o comandante, o prático e o timoneiro, que fundearam o ferro de bombordo e, a seguir, foram recolhidos por uma embarcação do rebocador "Trovão", tendo a parte da pôpa sido levada, pelo mar e pelo vento, à praia de Imbuí, onde encalhou e ainda permanece.

Os naufragos foram salvos pelos rebocadores que estavam puxando o navio e que, para êsse fim, largaram os cabos de reboque, e por outras embarcações que na ocasião se acercaram.

Nenhuma perda de vida foi registrada, tendo ocorrido apenas acidentes pessoais, sem gravidade (doc. de fls. 42). Salvou-se a bagagem dos passageiros, bem como parte da carga (onze mil novecentos e setenta e sete caixas de laranjas e cerca de oitocentas toneladas de carne, segundo se verifica pelo doc. de fls. 40). Recuperou-se certa quantidade de utensílios e petrechos de bordo, que para salvaguarda dos interesses da Fazenda, a Alfândega arrecadou e pôs à disposição de quem de direito (docs. de fls. 98 e 99).

Foi lavrado o protesto marítimo.

O serviço prestado pelos rebocadores está pormenorizadamente descrito nos docs. de fls. 31 a 36 e 79 a 97.

O navio estava segurado no Lloyd's de Londres, por 2.500.000 libras (doc. de fls. 12), dos autos nada constando sobre o montante do seguro da carga.

A parte da proa que, durante alguns dias, assentara no fundo, com o castelo à vista, submergiu quase totalmente, pois só a extremidade do mastro ficou fora d'água.

Com relação às avarias do casco e recuperação da pôpa encalhada na praia de Imbuí, opinaram engenheiros navais, em laudo pericial de fôlhas e fls.

Examinados os elementos de prova colhidos no inquérito a que se procedeu com a assistência dos advogados dos interessados, na Capitania dos Portos do Distrito Federal e Estado do Rio de Janeiro, concluiu a competente autoridade de polícia naval, após numerosas considerações de ordem técnica, pela responsabilidade do capitão Douglas Robert Vernon Lee, comandante do "Magdalena" e dos pilotos Cyril James Senior e Andrew Millar Beaumont Ferguson, respectivamente primeiro e segundo oficiais do mesmo navio (fls. 185 a 192).

Assim também concluindo, o senhor 1.º Procurador, doutor Carlos Américo Brasil, ofereceu contra os três indiciados, substancial representação, pedindo lhes fôsse impoestas as penas da lei (fls. 199 a 202).

Recebida a representação, o juiz relator mandou citar, por editais, os representados, a fim de que, no prazo de 30 dias, comparecessem ao Tribunal, pessoalmente ou por intermédio de procurador com poderes especiais. Concomitantemente, mandou dar ciência aos agentes da Mala Real e ao cônsul de S. M. Britânica nesta Capital.

Não se defendeu o comandante do "Magdalena". Seu advogado, doutor Alberto Tôrres Filho, compareceu, porém, alegando que o Tribunal Inglês de Investigações já se pronunciara sobre a responsabilidade do ocorrido, tendo cassado o certificado de navegação do seu constituinte, pelo prazo de dois anos. É que, embora coubesse recurso dessa sentença para a Côte do Almirantado, o comandante havia resolvido, por motivos de ordem disciplinar, entre outros, não recorrer, deixando a decisão transitar em julgado.

Os dois outros oficiais representados ofereceram defesa prévia, por intermédio do seu ilustrado patrono, doutor Plínio Pinheiro Guimarães, deixando, entretanto, de arrolar testemunhas e protestar por qualquer outro gênero de prova.

Dessarte, na fase da instrução depuseram apenas as testemunhas da acusação, presente, porém, o advogado da defesa.

Encerrada a dilação, arrazoou o doutor 1.º procurador e alegaram, igualmente, a final, aquêles últimos representados.

Depois de analisar longamente a navegação feita pelo "Magdalena", desde Santos até o encalhe, disse o doutor procurador que, se divisam na espécie dos autos, "dois ilícitos, o primeiro dos quais sendo o descaso do oficial de quarto de 0 às 4 horas, pela rota errada seguida pelo navio; o segundo, o encalhe em consequência da rota errada que o navio trazia e que o oficial, então de quarto, não procurou corrigir, usando do radar, parando as máquinas, para preferir quietamente esperar a chegada do comandante ao passadiço, onde o mesmo se comprometera estar presente e serviu de pretexto ou foi motivo impediante para que o 2.º representado, todavia, manobrasse erradamente, guinando para BB. quando o deveria fazer para BE, mais agravando as condições do navio."

Dai concluiu que, pela prática do primeiro ilícito era responsável, exclusivamente, o oficial Andrew Millar Beaumont Ferguson, assim como, pela do segundo ilícito, o oficial Cyril James Senior, ambos tendo concorrido, por ação culposa, para o evento".

Quanto ao comandante Douglas Robert Vernon Lee, "a culpa se positiva por omissão", — aduziu o doutor procurador — "isto porque, conhecedor da rota errada seguida pelo seu navio e de que suas ordens não estavam sendo cumpridas, não só não subiu ao passadiço, quando teve notícia do erro de rumo, senão mesmo quando deveria estar presente no passadiço, na altura do farol de Guaratiba, onde é de praxe os comandantes tomarem a si tôda a responsabilidade da navegação".

Examinando as manobras atinentes ao salvamento, o doutor procurador voltou a acusar o oficial Cyril James Senior, atribuindo à sua ação o encalhe da pôpa do navio e conseqüente perda na praia do Imbuí.

Contestou, porém, êste oficial, em suas razões finais, que houvesse participado do fato contra êle argüido, isto é, de ter mandado cortar o cabo que prendia a pôpa do navio ao rebocador "Saturno", pois quem dera tal ordem fôra o imediato e êste era o oficial William Williams, segundo o depoimento a fls. 173.

Quanto à matéria articulada na representação, alegou que nada de novo trouxera à dilação produzida, motivo pelo qual se limitava a ratificar o já expendido em sua defesa prévia.

Assim também se verificava em relação ao oficial Andrew Millar Beaumont Ferguson, salientou a defesa, para concluir reafirmando a inexistência de "nexo causal entre os atos praticados pelo mesmo piloto e o evento, tanto mais quanto o próprio doutor procurador, ao insistir na condenação do outro representado, Cyril Senior, afirmara a responsabilidade dêste pela omissão de providências que, se tomadas, teriam evitado o encalhe".

Oferecendo, em suma, respeitável argumentação jurídica para demonstrar a exculpabilidade de Andrew Millar Beaumont Ferguson, insistiu a defesa no pedido de absolvição dêsse oficial.

Isto pôsto, e

Considerando que ao examinar a navegação do "Magdalena", logo se depara um pequeno desvio inicial de rota, pois às 21 horas e 30 minutos do dia que antecedeu o do acidente, já se encontrava o navio ligeiramente ensacado, a cêrca de uma milha fora do caminho traçado e, uma hora depois, a duas milhas, circunstâncias essas, entretanto, não atribuíveis à deficiência de vigilância no passadiço, por ser normalmente tolerado o desvio até duas milhas numa sin-gradura, devido à ação dos ventos, das correntezas ou às influências magnéticas;

Considerando que é dever do responsável pela navegação corrigir o abatimento, porém sômente no caso de necessidade e quando exequível, tornando-se passível de imputação de culpa se o não fizer e de sua omissão resultar dano;

Considerando que não se impunha, até àquele momento, a alteração do rumo, porque tal providência ainda poderia vir a ser tomada a tempo, apenas se verificasse que a segurança na navegação o exigia;

Considerando que, ao entrar de quarto o 2º oficial Andrew Millar Beaumont Ferguson, êste oficial determinou a posição do navio e tendo verificado que aumentara o caimento, tornando-se perigoso manter a proa na direção em que vinha, mudou o rumo, para que o navio passasse ao largo dos obstáculos;

Considerando que, no entanto, deixou de computar, como devia, a acentuada progressão do caimento para a costa, bem como

de atender ao desvio, embora diminuto, mas concorrente, da agulha giroscópica, quando propôs ao comandante o novo rumo;

Considerando que a cautela imposta pela prática ordinária a um bom marinheiro, mandava que, não somente fôsem levadas em conta as circunstâncias acima apontadas, mas, sobretudo, a sua conjugação com outros fatores também conhecidos, como a força e a direção da correnteza, francamente deduzíveis do constante abatimento em certo espaço de tempo;

Considerando que, diante de todos êsses elementos, poderia ter sido observada a insuficiência do rumo de 66°, sendo então aconselhável abrir mais o navio ou até mesmo mantê-lo no rumo 62°, em que vinha navegando;

Considerando que Andrew Ferguson, não obstante continuar a constatar, por subseqüentes marcações, o progressivo caimento para terra, limitou-se à simples execução de um serviço de rotina, qual o do registro no diário náutico, do desvio existente na agulha de governo, quando a situação exigia de sua parte uma providência que sem mais tardança pusesse o navio fora do caminho que o estava conduzindo ao desastre; e, para tal, ainda teria tempo de comunicar-se com o comandante, caso receasse tomar a iniciativa que, aliás, lhe cumpria na emergência;

Considerando que, ao invés disso e coincidindo terminar o seu quarto, Andrew Ferguson entregou o serviço ao substituto, 1.º oficial Cyril James Senior e, como se nada de anormal estivesse ocorrendo, desceu do passadiço e foi deitar-se;

Considerando que, a circunstância de haver decorrido meia hora, do momento em que Ferguson deixou o passadiço, até o instante do encalhe, não o exime de culpa, porquanto há nexo causal entre a sua conduta e o evento. A relação de causa e efeito entre o ensacamento do navio e o acidente, é palpável, e não fôsse a perseverança no rumo reconhecido o levar à passagem muito perto das pedras, não se verificaria o sinistro, pois eram boas as condições de governo do navio e excelentes as do tempo e mar;

Considerando que, se a falta cometida pelo 2º oficial gerou o perigo, êste foi inegavelmente agravado pela timidez com que se portou no passadiço o seu substituto, 1.º oficial Cyril James Senior. Se a conduta daquele houver-se como causa determinante do evento, a conduta dêste poderá ser definida como a causa eficiente. Aquela, remota; esta, próxima. Ambas, porém conducentes ao mesmo resultado;

Considerando que, ao entrar de serviço, Cyril Senior de tudo foi informado e pessoalmente verificou que, segundo a carta, o navio, no rumo em que estava, deveria passar a uma pequena distância das pedras;

Considerando que, no entanto, igualmente sem avaliar a interferência dos já aludidos fatores na navegação que se vinha fazendo, não havia como êsse oficial perceber a aproximação do perigo, o que explica a sua surpresa de não marcar o farol da Rasa até às 4.15;

Considerando que, só tendo conseguido marcá-lo às 4.25, sem avistar, como esperava, o farolete das Palmas, Cyril Senior determinou a posição do navio por marcações que lhe não podiam inspirar confiança, porque segundo êle próprio reconheceu, ofereciam posição duvidosa;

Considerando que, na ignorância da verdadeira posição do navio, mas na certeza de que êle estava aterrado, prontas providências

deveriam ter sido tomadas para a segurança da navegação, como guiná-lo para boreste, afastando-o da costa, ou pará-lo e, a seguir, chamar o comandante;

Considerando que, ao invés de agir imediatamente, como requeria a boa marinharia e a emergência impunha, Cyril Senior ainda perdeu tempo em voltar ao tijupá da agulha padrão para verificar a marcação, só depois chamando o comandante, e isto mesmo em obediência à ordem que lhe fora transmitida. Achou que o rumo provavelmente seria alterado de 5º para boreste, e embora já estivesse a menos de três milhas das rochas — o que correspondia, no máximo, a doze minutos de navegação — preferiu aguardar a chegada do comandante, para só então o inteirar da iminência do perigo e sugerir-lhe a mudança do rumo. Deixando de tomar as urgentes providências reclamadas pela situação, Cyril Senior incorreu em falta grave;

Considerando que, ainda mais grave é a falta do capitão Douglas Robert Vernon Lee, comandante do "Magdalena", pela omissão com que se houve, deixando de comparecer ao passado em ocasião que sabia oportuna, ou seja, nas proximidades da entrada da barra, tanto que ordenara que o chamassem quando avistado o farol da ponta da Guaratiba a 315º. Isto porque, demorando Guaratiba ao noroeste, o capitão Lee não ignorava ser essa posição avizinhada de "local acanhado, passagem apertada, com perigos em ambos os lados";

Considerando que, chamado no momento que indicara e informado de que o navio se encontrava fora da rota traçada, o capitão, de mais a mais, sem conhecimento das reais condições dos instrumentos indispensáveis à segurança da navegação, mas apenas sabendo sobre a posição do navio o que lhe diziam os pilotos, não obstante permaneceu tranqüilo em seu camarote, sob a inaceitável alegação de confiante no oficial de quarto, não ter sido avisado da existência de perigo;

Considerando que, no comando de cargueiros, o capitão Lee já adquirira prática de passar entre Palmas e a costa, isto constituindo mais um motivo para assumir a direção do navio. Se assim procedesse, verificaria o ensacamento existente, sendo duvidosa a posição às 4,30 e ainda em tempo ordenaria as providências que se impunham para evitar o desastre;

Considerando que, no entanto, o mesmo capitão se conduziu à altura das responsabilidades decorrentes do exercício de suas árduas funções, durante o desencalhe, reboque e faina de salvamento das vidas de bordo, bagagens e carga, superintendendo todos esses serviços e mantendo, com energia e serenidade, a ordem necessária ao relativo bom êxito de que se coroaram, a final, os trágicos momentos do sinistro, nada se lhe podendo exigir além dos esforços que expendeu para limitar a extensão do dano;

Considerando que, era tècnicamente impossível a tentativa de levar o "Magdalena", depois do desencalhe, ao pôrto, senão por meio de reboque, por isso que o navio não mais dispunha de máquinas, paralizadas que foram à invasão de seus compartimentos pelas águas;

Considerando que, sob a orientação do capitão Lee, o reboque então foi dado, obedecendo aos rigorosos preceitos da boa técnica, em face das circunstâncias, não se podendo atribuir a êsse serviço o fato de partir-se ao meio o navio, mas tão somente a ter êle aumentado o seu pêso, pelo volume das águas que lhe haviam ala-

gado os porões, caído, como caiu, consoante a prova dos autos, no jazigo de um vagalhão, batendo violenta e fragorosamente a quilha no fundo, já afetada a estrutura e diminuída a sua resistência pelos choques sofridos durante o tempo do encalhe na pedras, com o mar tempestuoso que sobreveio, soprando vento sudoeste forte;

Considerando que, não procede a acusação formulada contra um dos oficiais do "Magdalena", por ter sido largado de bordo do rebocador "Saturno", o cabo de reboque passado à pôpa do navio, uma vez que, já separada esta da proa, poderia afundar, como afundou, a outra parte, acarretando perigo para o rebocador, acrescentando a circunstância de urgirem os socorros do mesmo rebocador aos tripulantes do navio caídos nágua;

Considerando que as guarnições, quer do navio naufragado, quer das unidades da Marinha de Guerra do Brasil, bem como das demais embarcações, durante os serviços de salvamento, portaram-se honrosamente, com abnegação invulgar no empenho de tudo fazer para reduzir às justas proporções as conseqüências do doloroso sinistro, o que inegavelmente foi conseguido, não se registrando a perda de uma única vida, muito contribuindo para êsse relativo sucesso as autoridades navais brasileiras, os agentes da "Royal Mail" e empresas nacionais de navegação;

Considerando o mais que dos autos consta:

Acordam, por maioria, os juízes do Tribunal Marítimo, examinando o acidente ocorrido com o paquete "Magdalena", nas pedras das Tijucas, a 23° 02' 40" de latitude sul e 43° 18' 38" de longitude oeste de Greenwich, no dia 25 de abril de 1949, em fixar a sua natureza e extensão como encalhe, seguido de naufrágio, com perda quase total do navio e parcial da carga, causado por erro de navegação, além de negligência dos oficiais de quarto no passado e omissão funcional do comandante. Assim o havendo como culposos, portanto provada a representação, julgam o capitão Douglas Robert Vernon Lee, incurso no art. 61, letra i, do Regulamento aprovado pelo Decreto n.º 24.585, de 5 de julho de 1934, que combinam com o art. 7.º, inciso III, do Decreto-lei n.º 7.675, de 26 de junho de 1945, para aplicar-lhe, como lhe aplicam, a pena de suspensão do exercício das funções de comando em águas territoriais brasileiras, pelo prazo de três (3) anos. Julgam, outrossim, o 1.º oficial Cyril James Senior e o 2.º oficial Andrew Millar Beaumont Ferguson, incursos, ambos, no apontado art. 61, letras c e f, que igualmente combinam com o citado art. 7.º, aplicando-lhes, respectivamente, as penas de dois (2) anos e um (1) ano de suspensão do exercício da profissão marítima em águas territoriais brasileiras, tudo a contar da data da publicação da sentença. Custas na forma da lei. — *Gustavo Goulart*, almirante-de-esquadra, presidente — *Carlos Lafayette Bezerra de Miranda*, relator — *Raul Romão Antunes Braga*; com voto em separado — *Washington Perry de Almeida*; vencido em parte, isentando de responsabilidade o segundo-oficial Andrew Millar Beaumont Ferguson — *João Stoll Gonçalves* — *Francisco José da Rocha* — *Adolpho Martins de Noronha Torrezão*. Fui presente: *Carlos Américo Brasil*, 1.º procurador.

DECLARAÇÃO DE VOTO:

O acidente ocorrido com o paquete "Magdalena" pode-se decompor em duas partes:

a) encalhe nas pedras das Tijucas;

b) socorro, desencalhe, reboque, ruptura do navio, submersão da parte de vante e encalhe da parte de ré.

O Ministério dos Transportes, na Inglaterra, ao propôr a ação judiciária para julgar este acidente, já havia chegado à conclusão de que não havia motivos para responsabilizar quem quer que fôsse pelos acontecimentos posteriores ao encalhe (fls. 223).

É essa também a minha opinião, não só pelo que pude apreciar na abundante prova dos autos, como também louvando-me no termo do exame pericial assinado por dois ilustres engenheiros navais da nossa Marinha de Guerra.

Resta-me, pois, analisar as circunstâncias em que ocorreu o encalhe do "Magdalena", para então tirar as minhas conclusões.

O comandante do Magdalena" é um velho e experimentado lóbo-do-mar; da leitura dos autos cheguei à conclusão de que os dois oficiais representados neste processo, são também conhecedores da profissão.

Isso afasta a hipótese de que o acidente tenha ocorrido por imperícia.

Antigamente, os navios estrangeiros de grande porte demandavam o farol da Rasa, para depois investir a entrada da baía da Guanabara.

O pouco que se perdia em tempo e distância, era largamente compensado pela segurança da navegação.

O "Magdalena" era um navio de grande porte, com uma tonelagem bruta de 17.547 toneladas de arqueação: o seu deslocamento, no calado em que navegava, eu o estimo em cerca de 22.000 toneladas métricas.

O comandante Lee preferiu demandar o pôrto do Rio de Janeiro, passando próximo às ilhas Tijuucas.

Sem dúvida que este caminho dá passagem a navios de qualquer calado, mas exige certas precauções, seja com o tempo meio cerrado ou quando as Tijuucas são alcançadas ainda em noite escura.

Convém lembrar que, nas proximidades destas ilhas, os dois faróis da Rasa e Guaratiba ficam em posições quase opostas, sem um conveniente ângulo de marcações para uma boa determinação da posição do navio no mar.

Demais, existe ali o setor obscuro da Rasa, pela interposição da ilha Redonda; a carta inglesa não assinala o setor obscuro, mas este aperfeiçoamento encontra-se na carta brasileira.

O farolete de Palmas, a meu ver, não protege suficientemente o navegante contra as pedras das Tijuucas: de acôrdo com a sua altura acima do nível do mar, o seu alcance de 9 milhas é um alcance ótico e não geográfico; esse farolete só pode ser avistado quando a sua lanterna já se encontra sensivelmente elevada sobre a linha do horizonte.

Trata-se de um farolete de funcionamento automático, sem guarnição, os vidros de sua lanterna com o tempo vão-se embaçando pela formação de uma crosta que resulta do ar marinho; o seu alcance vai-se reduzindo; foi o que aconteceu no caso do "Magdalena", pois só avistaram o farolete quando o navio já estava na iminência do encalhe.

Assim, no meu entender e pelo que pude apreender dos autos, as precauções para navegar à noite, próximo às Tijuucas, não foram devidamente consideradas.

A singradura em cujo final ocorreu o sinistro, teve como ponto de partida a marcação do farol da ponta do Boi ao norte verdadeiro, a 2 milhas de distância.

O rumo dado foi de 62° verdadeiro, a passar meia milha ao norte de Palmas.

O roteiro das linhas de navegação do Lóide Brasileiro estatui o rumo de 63° isto é, um grau mais afastado da costa.

É interessante verificar a influência dessa diferença entre os dois rumos.

Pelas coordenadas do farol da ponta do Boi fornecidas pela lista oficial dos faróis da costa brasileira, o ponto de partida tinha para coordenadas os seguintes valores:

$$\varphi = 24^{\circ} 00'S \quad \lambda = 45^{\circ} 15' W$$

para o $R = 62^{\circ}$ e uma singradura de 121 milhas, o ponto de chegada seria:

$$\varphi = 23^{\circ} 03',2 S \quad \lambda = 43^{\circ} 18',5 W$$

e para $R = 63^{\circ}$ e a mesma singradura

$$\varphi = 23^{\circ} 05',1 S \quad \lambda = 43^{\circ} 17',4 W$$

como o navio encalhou na posição:

$$\varphi = 23^{\circ} 02',7 S \quad \lambda = 43^{\circ} 18',6 W$$

as diferenças de posição serão as seguintes:

$$\begin{array}{ll} \text{para } R = 62^{\circ} & \Delta\varphi = 0',5 \quad \Delta\lambda = 0',1 \\ \text{para } R = 63^{\circ} & \Delta\varphi = 2',4 \quad \Delta\lambda = 1',2 \end{array}$$

o que mostra que o rumo 62°, fazendo o "Magdalena" passar a cerca de meia milha de pedras perigosas, era um rumo ousado, para não dizer imprudente, tendo em vista que êsse perigo seria alcançado ainda em noite escura.

Nos autos se encontra uma cópia fotostática da carta inglesa que foi utilizada no "Magdalena", na navegação de quem demanda o porto do Rio de Janeiro; nela se encontra o traçado gráfico da derrota entre ponta do Boi e Tijucas.

Devido, talvez, a pequenas divergências de cartas ou das coordenadas do farol, o ponto de partida da singradura se encontra a 0,4 ou 0,5 de milha mais ao sul, dando a ilusão de um maior afastamento correspondente ao perigo das pedras das Tijucas.

Pode parecer que eu estou especulando teóricamente sobre pequenas diferenças para explicar o desastre, tendo em vista que uma derrota costeira pode ser controlada pelo avistamento de faróis; de fato assim é e, na realidade, assim foi feito a bordo do "Magdalena".

Isso, entretanto, não me parece que seja razão para se tirar um rumo tangencial a um perigo, porque há sempre a possibilidade do navio ficar envolvido por uma cerração.

Como então corrigir uma derrota, pondo o navio no bom caminho, se, como no caso em causa, as linhas de sonda da carta não dão uma suficiente indicação?

Durante a travessia que se iniciou na altura de ponta do Boi, foram feitas sucessivas marcações de faróis, algumas das quais não foram registradas no diário de navegação.

Por essas marcações verificou-se que o "Magdalena" estava tendo um certo caimento em direção à costa.

As 2h 30m constatou-se que o navio já estava 2',5 fora da rota.

O piloto Andrew, que estava de serviço, levou o fato ao conhecimento do comandante, capitão Lee, sugerindo a mudança do rumo para 66°.

O capitão Lee, sem deixar as suas acomodações, sem examinar a situação do navio na carta, aceitou a sugestão.

Esse rumo 66°, como o anterior, foi tirado a passar a meia milha ao norte de Palmas; com êle a situação do navio ficou seriamente agravada:

a) porque iniciado de um ponto interno em relação ao antigo rumo, iria passar ainda mais próximo das pedras das Tijucas e já agora com escassas oportunidades para retificar a posição do navio, o que de fato aconteceu;

b) porque o piloto Andrew negligenciou o abatimento a ser dado ao rumo, para compensar o caimento que o navio estava tendo em direção à costa;

c) porque foi nesse quarto de meia-noite às 4 horas, do piloto Andrew, que se constatou a existência de um desvio de quase um grau para W, na agulha giroscópica, o que fez o navio navegar praticamente ao rumo 65° em vez de 66°.

Era fatal que o navio iria em cima das pedras.

É de reconhecer que além do erro da giroscópica, também concorreu para o caimento do navio, a corrente na região.

O Roteiro oficial brasileiro assinala para quem demanda o Rio de Janeiro, vindo do norte, a existência de correntes em direção à costa, mas silencia a respeito, para o trecho compreendido entre o Rio e Santos.

Outros Roteiros também silenciam.

Quando se me oferece dúvida sobre a navegação em nossa costa, eu me socorro do Roteiro francês, que é um desenvolvimento atualizado das antigas instruções do Almirante Mouchez, que passou grande parte da sua existência fazendo a hidrografia da costa brasileira:

“Les courants au large suivent généralement la direction du vent quant on est près des côtes. Avec de forts vents de NE, le courant sud atteint parfois une vitesse de 2 milles à l'heure. En général le courant porte à 1°50 le long de la côte, vents de la partie est étant les vents dominants”.

O sr. Almirante Dario de Castro, antigo presidente deste Tribunal, publicou nos Anais Hidrográficos da Diretoria de Navegação, um trabalho intitulado “Desastres Marítimos no Brasil”.

Nesse trabalho, que foi depois republicado no vol. I dos “Subsídios para a História Marítima do Brasil”, depois de catalogar os sinistros ocorridos em nossa costa, o autor analisa as circunstâncias de navegação que podem ter concorrido para êsses desastres marítimos.

Eis o que diz na parte relativa à ponta do Boi:

“Os navios vindo do NE (do Rio de Janeiro) procurando contornar o extremo suboriental da ilha (S. Sebastião), montando o farol da ponta do Boi, têm frequentemente verificado regular caimento para a costa, capaz de os ensacar perigosamente”.

Foi o que ocorreu com o "Magdalena", mas navegando em direção oposta.

Parece-me oportuno fazer agora algumas considerações sobre o emprego ou a não utilização de alguns instrumentos de navegação.

Agulhas — Como navio moderno, o "Magdalena" dispunha de agulhas giroscópicas e magnéticas.

Essas agulhas reciprocamente se controlam.

Eram freqüentes as suas comparações, o que pude verificar na parte do diário de navegação, desde Santos até o ponto do encalhe, em cerca de 13 horas de navegação.

Consta dos autos que a repetidora do tijupá havia se desarranjado na travessia de Montevideu a Santos.

Como elemento de controle, as agulhas magnéticas não podiam inspirar confiança nesta viagem, que era a inaugural do "Magdalena".

Na realidade havia a considerar:

a) a redução do magnetismo subpermanente, resultante do tempo que o navio esteve imobilizado na carreira de construção e, depois, amarrado a um cais, para conclusão das obras;

b) pela carência de dados para compensar devidamente a parte variável do coeficiente B, conseqüente à imantação por indução do ferro doce vertical, pela variação do componente vertical do magnetismo terrestre.

As agulhas foram compensadas na Escócia; daí a Buenos Aires, há uma grande diferença de latitude; ignoro se houve retificação da compensação, ao atravessar o equador magnético.

Os desvios observados no setor de 62° a 90°, único existente nos autos, foram de 3 a 4° na padrão, zero a 1° na de governo, o que, a meu ver, é uma anomalia; provavelmente esta última estava melhor dosada com a barra de Flinder.

Em certa ocasião, as agulhas magnéticas variaram de 1° na comparação com a giroscópica; outros deveres, durante o pouco tempo que o processo esteve sob as minhas vistas, impediram que eu verificasse se essa diferença era resultante do aumento gradual da declinação magnética ou se do desvio de quase 1° observado na agulha giroscópica.

Radar — Na saída de Santos, o radar foi utilizado nas marcações da Moela e dos Alcatrazes, em plena luz do dia, a pouco mais de 1 e 22 milhas, respectivamente.

Meras observações de rotina.

O radar não foi utilizado nas proximidades das Tijucas.

Alegou o comandante a pouca altura das ilhas.

O radar é utilizado especialmente para assinalar navios próximos, debaixo de cerração.

A ilha Redonda, que é bastante alterosa, se encontrava a cerca de 7 milhas.

Alegou o oficial do quarto dalva, que o radar estava com defeito e que precisava de 7 minutos para aquecer.

Não parece que esta última razão seja convincente, de vez que poderia ser preparado com a necessária antecedência.

Demais, informou o comandante em seu depoimento, o radar ficava pronto a funcionar no fim de 2 minutos.

Odômetro — O odômetro não foi pôsto a funcionar durante a viagem; não houve ordem do comandante, alegou-se nos autos.

A velocidade do navio era determinada pelo número de rotações dos hélices.

Não resta dúvida que, para um certo número de rotações, corresponde uma certa velocidade, mas para se ter a distância navegada, há necessidade de que esse número de rotações se conserve constante.

Contribuem também para desarmonizar esses dados, o compasso do navio e a existência de vagas.

O fato é que o oficial do quarto dalva declarou que a velocidade real do navio havia sido superior à estimada pelas rotações, pois o encalhe ocorreu antes da hora em que imaginava montar as pedras das Tijucas.

Sou de parecer que, na navegação costeira, a velocidade do navio, ou melhor, o caminho navegado, deve ser obtido com a possível precisão; sou assim de opinião que o odômetro não deve ser dispensado.

É natural que só se empregue esse instrumento na navegação oceânica, quando os perigos existem a mais de 1.000 milhas?

Mas aí há sempre a possibilidade de retificar a posição estimada, salvo se ocorrer o que aconteceu a Sumner que, depois de vários dias sem observação, pôde calcular uma longitude com uma latitude precária.

Precisando fazer a aterragem na costa inglesa, esse navegante teve a inspiração de fazer variar a latitude estimada, obtendo assim pontos situados em uma mesma reta.

Estava aberto o caminho para as curvas e retas de posição com que Sumner entrou para a história da navegação.

Passo agora a tratar das responsabilidades no desastre do "Magdalena".

Comandante — capitão Lee: Não ponho em dúvida a sua competência: a sua infelicidade merece todo respeito.

Não faço carga no seu rumo de 62°, fortemente criticável, de vez que houve oportunidade para corrigi-lo.

Mas não compreendo que, despertando às 2h 30m e avisado de que o navio se encontrava aterrado, não subiu ao passadiço, não examinou a carta e aceitou um novo rumo, sem verificar.

Despertado quando da marcação do farol da Guaratiba, ainda se deixou ficar no camarote, sem curiosidade para examinar a situação do navio.

Acordado às 4h 30m, conforme sua ordem, quando talvez já era tarde, ainda demorou 11 minutos para subir ao passadiço e assistir ao desastre.

Tenho-o como responsável por omissão ou negligência, deixando de cumprir o seu dever, *maxime* nas proximidades do pôrto de chegada.

1.º oficial Cyril James Senior, de serviço no quarto dalva.

Reconheço que recebeu o quarto em uma situação embaraçosa, com a Rasa encoberta pela Redonda, com o único farol de Guaratiba à vista.

Sabia que o navio tinha tido caimento para a terra, pois reconheceu em seu depoimento a razão da mudança do rumo de 62° para 66°.

Sabia que o navio estava com um desvio de quase um grau para W.

Verificou na carta que o rumo levaria o navio a passar próximo das pedras, no entanto, com tôdas essas circunstâncias desfavo-

ráveis à segurança da navegação, deixou de chamar o comandante, por ter ordem de só o fazer às 4h30m.

Declarou-se surpreendido às 4h15m, por ainda não poder marcar o farol da Rasa, o que só conseguiu às 4h25m; parece não ter percebido que esse aumento de tempo sobre o que estimava para deixar o setor obscuro do farol, significava que o navio estava aterrado.

Tendo feito uma dupla marcação da Rasa e Corcovado, verificou que o navio estava aterrado; se a posição assim obtida era duvidosa, por não ter certeza de haver identificado o Corcovado que, a rigor não é uma marca de navegação, na contingência em que se encontrava, devia considerar a pior das hipóteses e assim providenciar.

Nada fez.

Considero-o culpado por negligência.

Piloto Andrew Millar Ferguson, de serviço no quarto de meia noite às 4 horas.

Consta dos autos que sugeriu ao comandante um novo rumo que levava o navio muito próximo do perigo e já então em precárias condições para ser retificado.

Para esse rumo, negligenciou o caimento que o navio estava tendo em direção à costa e a existência de um desvio na agulha giroscópica.

Tenho-o como tendo concorrido para o acidente, por negligência.

Raul Romão Antunes Braga.