

PROCESSO N.º 2.301

ACÓRDÃO

Naufração de iate, com perda de corpo e faculdades. Não havendo indício de culpa ou dolo, nem tampouco ficando caracterizada a causa da abertura de água que originou o sinistro, é este equiparado aos de fortuna de mar. Arquivamento.

Vistos, relatados e discutidos os autos.

O iate "Rio Almada", com o comprimento de 40,65m — bôca 7,40m — pontal 2,50m — calado máximo 2,74m — contôrno 12,00m — tonelagem bruta 254 — tonelagem líquida 189 — construção 1939 — material madeira — propriedade do Instituto de Cacau da Bahia — vistoriado em sêco e flutuando a 20-12-1951 e 1 de março de 1952 respectivamente, com processamento de transferência de propriedade para a firma Diaz Irmão & Cia. armadores (escritura de promessa de compra e venda lavrada a 6-8-1951 no Tabelião do 3.º Ofício da Cidade de São Salvador).

Sob o comando do mestre-de-pequena-cabotagem Alfredo João Gonçalves, zarpou do pôrto do Rio de Janeiro, no dia 30-4-1952, às 16,30 horas, com destino ao pôrto de Vitória, conduzindo carga geral.

Cêrca das vinte horas dêsse mesmo dia, quando navegava tendo no travês a Ponta Negra, mar de vagas de sul e vento fresco de SW, passou a lutar contra mar ainda mais forte, vagalhões quebrando por cima do navio e alagando completamente o convés.

O mestre, na impossibilidade de qualquer tentativa de arribada, prosseguiu viagem, quando em dado momento foi avisado pelo chefe-de-máquinas de que o navio fazia água, alagando a casa de máquinas, tendo sido postas em funcionamento tôdas as bombas para esgotar o navio.

Notando que o volume de água amentava cada vez mais e que o navio caía violentamente na cava do mar grosso, com fortes pancadas, o comandante, por deliberação unânime, resolveu alijar carga, para aliviar o navio, tentando abrigar-se no pôrto mais próximo, que era o de Cabo Frio.

As 22 horas a casa de máquinas foi invadida pelas águas, parando os motores, ficando o navio à deriva e completamente às escuras, tendo o comandante feito sinais de sôcorro, mandando acender tochas de pano embebidas em óleo e continuando a alijar carga.

As zero horas do dia 1.º de maio, foi deliberado o abandono do navio e sua carga; todos se muniram de colêtes salvavidas, arriados os escaleres e embarcados todos os tripulantes, sendo que o último a embarcar foi o comandante.

Após ter o navio submergido, ficaram muito tempo ao léu, lutando desesperadamente contra a fúria do mar, os botes completamente alagados; o bote onde estava o mestre com mais cinco companheiros, virou debaixo de um vagalhão, dispersando-se todos.

O mestre e mais dois companheiros conseguiram agarrar-se ao bote, até que foram socorridos por um barco-de-pesca, na altura

da ilha do Francês e, em seguida, levados para o Arraial do Cabo; os três outros desapareceram.

Todos os documentos de bordo se perderam, inclusive o diário de navegação e as cadernetas dos tripulantes.

O iate "Rio Almada" levava tripulação composta do comandante, três marinheiros, três moços, um cozinheiro, um taifeiro, dois motoristas e dois carvoeiros; total treze homens.

1.º bote — Antônio Cardoso — Artur Tony Leal — José dos Santos — Aluísio Serafim Leal — Haroldo Monteiro — (todos salvos).

2.º bote — Sérvulo Monteiro (2.º motorista); — Gumercindo Peixoto (desaparecido).

3.º bote — Alfredo João Gonçalves — Jeconias Gomes dos Santos — Hanoel Gomes (carvoeiro) — Manuel Serafim dos Anjos — Manuel Faria (môço) (desaparecido) — Nilton Alves de Oliveira (passageiro, desaparecido).

Mamede dos Santos (marinheiro) ficou entre os escombros de bordo.

Salvos: nove; desaparecidos: três; perecidos: dois.

Transportava o navio: 4.544 diversos volumes de carga com o peso de 278.533 kg mais 500 tambores de óleo e gasolina pesando 100.000 kgs.. Pêso total da carga: 378.533 kgs..

O iate "Rio Almada" estava segurado pelo valor de um milhão e quinhentos mil cruzeiros (Cr\$ 1.500.000,00), distribuídos:

Cr\$ 250.000,00 de responsabilidade dos armadores (Dias & Irmão).

Cr\$ 250.000,00 — Legal & General Assurance Society Ltda.

Cr\$ 250.000,00 — Cia. de Seguros Phoenix Pernambucana.

Cr\$ 250.000,00 — Pôrto Alegre Companhia de Seguros.

Cr\$ 200.000,00 — Atlas Assurance Company,

Cr\$ 200.000,00 — Coledônia Insurance Company.

Cr\$ 100.000,00 — Rochedo Companhia de Seguros Gerais.

Não constam nos autos documentos referentes ao seguro da carga.

Na ata de justificação feita por Alfredo João Gonçalves, mestre do iate "Rio Almada", perante o Cartório do 1.º Ofício de Justiça da Comarca de Cabo Frio, para efeito do protesto marítimo, foram ouvidas, além do mestre, as oito testemunhas, tripulantes sobreviventes do barco sinistrado.

Em todos os depoimentos consta que na altura de Ponta Negra já o navio viajava debaixo de mar forte, com vagas do sul e vento fresco de SW. Não sendo possível arribar, prosseguiu viagem; em seguida, o navio começou a fazer água, sendo então deliberado alijar carga.

As 22.00 horas a água invadiu a casa de máquinas, estancando os motores e ficando o navio às escuras e à deriva, ameaçando afundar. Foi então deliberado o abandono, distribuindo-se a guarda pelos três botes.

Afirmam todos que o navio estava em perfeitas condições de navegabilidade quando saiu do Rio de Janeiro.

Escritura de compromisso de compra e venda do iate-a-motor "Rio Almada", que entre si fizeram o Instituto de Cacau da Bahia e Díaz, Irmão & Cia.

No inquérito consta das declarações do mestre de pequena-cabotagem Alfredo João Gonçalves, que assumira o comando do iate "Rio Almada" a 14.1952, estando o navio atracado ao cais do pôrto.

Quando o navio havia saído da oficina onde sofrera reparos gerais de casco e de máquinas, grande parte da guarnição já estava embarcada, inclusive o chefe-de-máquinas.

Ao assumir o comando, foi o navio vistoriado pela Comissão de Vistorias da Capitania dos Portos, estando tudo em perfeito estado de conservação e funcionamento, tendo sido anteriormente feita a vistoria em seco. A agulha estava compensada e regulada.

A 27 de abril, iniciou o carregamento da carga destinada ao norte; o navio seguiria viagem até o porto de Vitória.

Concluído o carregamento no cais do porto, seguiu para a ilha Sêca, onde recebeu 500 tambores de gasolina e óleo, sendo que parte dessa carga foi estivada no porão e a restante em número aproximado de 200 tambores, no convés; que o navio com o carregamento recebido estava completamente carregado, com os porões atestados.

A guarnição foi completada e o navio devidamente despachado pela Capitania.

Largaram do porto no dia 30 às 16.30 horas, com tempo bom, mar calmo, com visibilidade, vento suave do sul. Depois de montar as ilhas Maricás, por dentro, pôs-se a caminho ao rumo SE 4½. E, assim, navegaram normalmente, ficando o comandante sempre no passadiço; às 20 horas do mesmo dia 30 de abril, o chefe-de-máquinas subiu ao passadiço, comunicando estar o navio fazendo água e em quantidade tal que as bombas postas em funcionamento não davam vazão.

Em face desta comunicação, mandou o comandante sondar o porão, tendo sido constatada uma altura de doze polegadas de água.

Às 19 horas o vento SW começou a refrescar e, em consequência, o mar passou a ficar agitado, com grandes vagalhões que batiam no navio por BE, provocando grande balanços e choques com o mar. A visibilidade até então era boa.

Na ocasião em que o chefe-de-máquinas fez a comunicação da existência de água na casa de máquinas, achava-se o navio de través com Ponta Negra a uma distância de três milhas, aproximadamente.

Em vista da situação, resolveu o comandante correr para Cabo Frio, que era o lugar abrigado mais próximo, em qualquer emergência.

O navio desenvolvia a velocidade de 12 milhas horárias, seguindo ao mesmo rumo, a ver se conseguia alcançar aquela localidade; as bombas em funcionamento não davam vazão à entrada da água e, nessa situação, foi deliberado alijar a carga ao mar, para aliviar o navio, tendo sido lançados à água tambores de gasolina, caixas de óleo e garrafas de oxigênio, da carga que estava no convés.

Às 22 horas, o tempo continuou a piorar e o navio a sofrer grandes balanços; devido à água existente na praça de máquinas, o motor principal estancou, parando, também, pelo mesmo motivo, às máquinas auxiliares de circulação e de luz.

A situação tornou-se grave, estando o navio praticamente à matroca, atravessado ao mar, recebendo fortes embates das vagas diretamente sobre os bordos, provocando bruscos e desencontrados balanços.

Passou à vista, e a uma distância de 2 milhas, um navio de grande porte, rumo ao norte.

O comandante não tendo outro meio de comunicação a bordo, mandou acender tochas, fazendo chamada para o referido navio, não sendo, entretanto, percebido, de vez que o navio se afastou do local, desaparecendo.

Na impossibilidade de qualquer outra providência sobre a situação em que se encontrava, a não ser o alijamento da carga do convés, faina essa que se prolongou até à meia-noite, mandou então o comandante arriar o 1.º bote que estava no convés, no qual, lançado à água, foram embarcados cinco tripulantes que conseguiram desembarcar a salvo na praia de Saquarema.

Em seguida, com dificuldade, foi arriado o 2.º bote por BB, o qual logo que pousou na água levou um golpe de mar, adernando e alagando-se.

Foi então providenciado arriar o 3.º bote e, quando estavam nessa faina, um forte golpe de mar fez correr parte da carga restante no convés para BB, adernando o navio completamente, tendo sido arremessado ao longe o 3.º bote.

Um vagalhão mais forte lavou o navio, projetando à água seis homens, inclusive o comandante.

Todos lutando contra as vagas, conseguiram atingir o 3º bote, nêle embarcando.

Dois outros homens conseguiram pegar o 2.º bote, sendo que um terceiro, o marinheiro Mamede Pereira dos Santos, foi vitimado pelo choque dos tambores que flutuavam em torno do navio.

Além dos treze homens da guarnição, viajava como passageiro com destino a Vitória, o funcionário da Empresa, de nome Nilton Alves de Oliveira, mandado para bordo à última hora e sem a competente licença da Capitania dos Portos.

No 3.º bote, onde viajava o comandante juntamente com mais cinco tripulantes, faleceram três pessoas.

O primeiro, o carvoeiro Manuel Serafim, que, em virtude de um golpe de mar, foi jogado fora do bote, desaparecendo.

O segundo, foi Manuel de Faria, môço que ficou completamente alterado, manifestando sintomas de loucura, sendo necessário ser segurado para que se mantivesse no bote, mesmo assim faleceu espumando como se tivesse sofrido um ataque.

As sete horas, quando já avistavam a praia Brava, um golpe virou o bote, levando o cadáver do môço Manuel de Faria, desaparecendo o passageiro Nilton Alves de Oliveira.

Do 2.º bote, só alcançou a praia um homem, dos dois que o guarneciam, tendo desaparecido o 2.º motorista, Gumercindo Peixoto.

O 3.º bote, onde se achava o comandante, arrastado pela correnteza, passava por fora da ilha do Francês, quando foi socorrido pelo barco-de-pesca "São José", sendo os seus três tripulantes levados para o Arraial do Cabo.

Declarou o comandante ter tido conhecimento pelo agente da Capitania em Cabo Frio, de que deram à costa, na praia Brava, grande número de tambores de óleo e gasolina e outros volumes.

Que atribua o sinistro a ter o navio aberto água e as bombas, conforme foi constatado pela comissão de vistorias desta Capitania, não darem vazão.

Não sabe a que atribuir o fato de ter o navio aberto água, pois o mesmo havia saído recentemente do estaleiro e completamente estanque. No pôrto nada sofreu, nem tampouco durante a viagem.

Que os botes dispunham de palamenta e a guarnição equipada com colêtes salva-vidas.

O navio possuía uma agulha de governo, mas não tinha odômetro, nem barquinha; dispunha de um jôgo completo de cartas da costa e um roteiro.

Dos depoimentos dos oito tripulantes consta que o navio abriu água em virtude do embate das águas, não sabendo fazer um juízo sobre êsse fato, de vez que o navio saíra recentemente das obras.

O navio levava muita carga no convés, não sabendo, entretanto, qual a quantidade.

O segundo-condutor-motorista Antônio Cardoso declarou, em seu depoimento a fls. 63-v, que o navio estava com carregamento normal, com a linha de seguro aparecendo.

Que não pôde ser localizado o ponto por onde entrava água, visto os porões estarem atestados, porém podia afirmar que o navio sofreu grandes embates de mar pelo costado de boreste, devido ao mau tempo reinante.

Na opinião do comandante e de outras testemunhas, o aparecimento da água nos porões e na praça de máquinas foi consequência de água aberta, em virtude do mau tempo reinante (grandes vagalhões que batiam no costado de BE, provocando grandes balanços).

Que a causa determinante dêste acidente, não obstante o grande esforço desenvolvido, não se conseguiu apurar devidamente, atribuindo-se única e exclusivamente ao fato alegado, uma vez que o navio estava em perfeitas condições de conservação e navegabilidade, conforme foi constatado pela Comissão de Vistoria da Capitania dos Portos, nas vistorias em seco e flutuando procedidas, respectivamente, a 20-12-1950 e 1-4-1951, tendo a comissão encontrado o navio em boas condições, com o casco, leme, hélice e bucha em bom estado.

Que não há, nos autos, o mais leve indício ou suspeita de crime, tudo indicando através das provas colhidas, que se deve o acidente, única e exclusivamente à fortuna de mar, não havendo pelo mesmo responsáveis diretos ou indiretos e para o qual dois fatores concorreram decisivamente: 1.º) água aberta, em virtude do mau tempo reinante, que muito castigou o navio; 2.º) paralisação das máquinas, em virtude de água nos porões e praça de máquinas, fato êste que privou o navio de locomover-se, ficando às escuras e completamente à matroca, atravessando-se ao mar, passando, em consequência, a dar bruscos e desencontrados balanços.

Com vista à Procuradoria, esta pelo dr. 2.º procurador, para sua melhor orientação, requereu à Capitania dos Portos informar, se concedeu autorização para o "Rio Almada" ser submetido a reparos, quais foram êsses reparos e em que oficina ou estaleiro foram feitos. Requereu também o boletim do tempo.

Satisfeitas as exigências (fls. 80) e (fls. 83) e com nova vista, concordou com as conclusões a que chegou o encarregado do inquérito e opinou pelo arquivamento do processo.

Isto pôsto:

1. O late-a-motor "Rio Almada", de 44,65 metros de comprimento; bôca 7,40 metros; pontal 2,50 metros; calado máximo 2,74 metros; contôrno 12,00 metros; tonelagem bruta 286; tonelagem líquida 182; construído em 1939; casco de madeira; motor Diesel, potência

de 360 cavalos; combustível, óleo. Vistoriado em sêco e flutuando, a 20-12-1951 e 1-4-1952; recebeu no pôrto do Rio de Janeiro a seguinte carga: 4.544 volumes diversos pesando 278.533 kg. e 500 tambores de gasolina e óleo, pesando 100.000 kgs.; pêsso total da carga 378.533 kgs..

Estava autorizado pela Capitania dos Portos a transportar, no convés, 100 tambores de gasolina ou óleo, com o pêsso de 20 toneladas (fls. 7). Transportava, entretanto, 200 tambores e ainda garrafas de oxigênio (fls. 56-57).

O carregamento era destinado ao pôrto de Vitória; o navio com uma guarnição de 13 homens, transportava, sem autorização da Capitania dos Portos, um passageiro.

2. O referido navio além de vistoriado em sêco e flutuando, foi ainda pela licença avulsa n.º 2.165 de 10-3-1952, autorizado pela Capitania dos Portos do Distrito Federal e Estado do Rio de Janeiro a fazer pinturas gerais e limpezas, serviços êsses que seriam executados na carreira do Estaleiro Industriais Reunidas Caneco, e, pela natureza dêsses serviços, não estava o iate em questão sujeito à vistoria, por não se enquadrar nas condições exigidas pelo art. 271 do Regulamento para as Capitánias de Portos (fls. 83).

3. Pela tonelagem líquida 128, constante do registro de propriedade marítima n.º 868 (fls. 17), a capacidade de carga do iate era de 455 toneladas, e o calado mínimo 1,21m.

Transportando o navio 378.533 kgs. não estava com excesso de carga.

No depoimento da testemunha (fls. 63-v) consta que o navio estava com o carregamento normal e com a linha de seguro aparecendo.

4. O iate deixou o pôrto do Rio de Janeiro com os porões estanques, em perfeitas condições de navegabilidade, não bateu em objeto submerso, nem encalhou em banco de areia.

Suspendeu às 16,30 horas e, às 19 horas, o mar passou a ficar agitado, com grande vagalhões que batiam no costado de BE, provocando grandes balanços e choques com o mar. A velocidade era de 10 a 12 milhas horárias.

Às 20 horas, quando navegava tendo pelo través a Ponta Negra e a uma distância de terra aproximadamente de 3 milhas, o chefe-de-máquinas subiu ao passadiço para comunicar estar o navio fazendo água, em quantidade tal que as bombas postas em funcionamento não davam vazão à água penetrada.

Na emergência, o comandante resolveu correr para Cabo Frio e, às 22 horas, devido à quantidade de água, o motor principal estancou, o navio ficou às escuras, a situação tornou-se grave com o navio à matroca e atravessado ao mar, recebendo fortes embates das vagas sôbre os bordos. Nessa ocasião, foi deliberado o abandono.

Nos autos não consta tivesse corrido a carga do convés, senão depois de grande parte ter sido alijada, o que leva à convicção de não ter sido o pêsso dessa carga para um bordo ou as pancadas dos latões que tivessem dado motivo ao aluimento do calafêto e consequente abertura de água.

5. O navio, depois do dia 10-3-52, estêve na carreira dos estaleiros Industriais Reunidas Caneco, para limpeza e pinturas; nada consta nos autos de ter sido ou não recorrido o calafêto.

Mas o fato de estar o navio estanque, depois de receber o carregamento e ter-se feito ao mar em perfeitas condições de navegabilidade, com o casco e bucha estanques, conforme atesta a Capitania dos Portos (fls. 72-v), leva-nos a presumir que a água aberta, no curso da viagem tenha sido motivada pelo cuspimento do calafêto do costado, em virtude do embate das vagas que se fazia sentir de modo acentuado por BE.

Uma vez estabelecidos os veios de água, com o pêsso da carga e com o navio em movimento, houve maior deslocamento do calafêto, invasão de água que engolfou os motores, ficou o navio à matroca, batido pelo mar, adernando em virtude de ter corrido a carga restante do convés e conseqüente soçôbro.

6. No sinistro, depois do abandono do navio, desapareceram os tripulantes Gumercindo Peixoto, 2.º motorista — Manuel Serafim dos Anjos, carvoeiro — Manuel Faria, môço — Pereceram: Mamede dos Santos, marinheiro e Nilton Alves de Oliveira, passageiro.

Salvaram-se o comandante e oito tripulantes.

Perdeu-se totalmente o navio e o carregamento.

O navio estava segurado por Cr\$ 1.500.000,00 em diversas companhias (fls. 89).

Do exposto:

Acordam os juizes do Tribunal Marítimo, por unanimidade: a) quanto à natureza e extensão do acidente: naufrágio nas circunstâncias e com as conseqüências descritas; perda de corpo e faculdades, inclusive o desaparecimento de quatro tripulantes e um passageiro; b) quanto à causa determinante: abertura de água, por causa não apurada; c) julgar o acidente resultante de causa não determinada, assemelhando-se à fortuna de mar e mandar arquivar o processo. — P.C.R. — Rio de Janeiro, 19 de maio de 1953. — *Gustavo Goulart*, almirante-de-esquadra, presidente — *Adolpho Martins de Noronha Torreção*, relator — *Agnello de Azevedo Mesquita* — *Carlos Lafayette Bezerra de Miranda* — *João Stoll Gonçalves* — *Francisco José da Rocha* — *Gerson Rocha da Cruz*. Fui presente: *Ulysses Gomes de Oliveira*, 1.º procurador.