

PROCESSO N.º 2 713

ACÓRDÃO

A causa do acidente (desprendimento de uma locomotiva), é de se atribuir à ruptura ou desgaste do tender respectivo; nada nos autos prova a culpa do capitão, quanto à vigilância na estivação, feita, aliás, por pessoal especializado. Fortuidade. Arquivamento.

Vistos, relatados e discutidos os presentes autos.

Naufragou no dia 14 de setembro de 1954, na altura do pôrto de Galinhas, litoral de Pernambuco, a chata-a-motor "SULAMITA", de propriedade de Sady Pradel Ribeiro e que estava sob o comando do mestre-de-pequena-cabotagem Euzébio dos Santos. Partira de Recife para Itajaí, com escala em Aracajú e transportava três locomotivas e pertences além de 854 caixas com doces. Diz o protesto que navegou sem novidade até às 21.30 horas do dia 13 quando, sob a ação do mau tempo, com mar grosso, desprendeuse do tender uma daquelas locomotivas, indo bater violentamente na proa da embarcação (rampa de desembarque), fazendo um sombo por onde a água passou a entrar.

Com a tripulação nos trabalhos de esgôto, foi deliberado arriar a Recife; durante toda a noite trabalharam as bombas, até que deixaram de funcionar, por ter a água atingido o motor. Naquele dia 14, a quatro milhas do pôrto de Recife, fez-se o abandono de bordo, conforme termo lavrado, salvando-se a tripulação (o mestre e mais quatro homens) numa baleeira presenciando, então, a submersão da chata. Esta estava inscrita sob n.º 2677 no pôrto do Rio de Janeiro e tinha as seguintes características: comprimento 34,85m — boca 9.79 — pontal 2.69 — calado máximo 1.28 — TB 193,450 — TL 154,400. Construída de aço, máquina (motor diesel) com 750 cv. Vistoriado em seco em 13-1-1953, flutuando em 5-1-1954.

Detalhes do acidente estão nos depoimentos. Diz o mestre que navegava sob mau tempo (vento sueste fresco e mar agitado), quando uma das locomotivas carregadas no convés, desprendeuse de seu tender e correu para a proa, causando um rombo na rampa de desembarque. Descreve as medidas de esgotamento, uma vez que havia forte entrada d'água e o adernamento que adveio. Acrescenta que o convés é apropriado para o gênero de transporte das locomotivas. Dos outros depoimentos verifica-se que, as ditas locomotivas, estavam estivadas uma ao centro do convés e as outras em seguida, uma em cada bordo, convenientemente peiadas e cunhadas sobre trilhos.

A fls. 24 comunicações dos agentes da chata sobre os seguros: casco no valor de Cr\$ 1.500.000,00, as locomotivas por igual quantia e o restante do carregamento (doces) por Cr\$ 525.247,80. A fls. também o manifesto (pêso da carga, 177 toneladas).

O relatório do inquérito, depois de informar que o navio era de construção apropriada para o transporte de carga pesada no convés

(antiga barcaça de desembarque), podendo carregar até 191 toneladas, atribui o desprendimento provavelmente ao fato de se ter desprendido o pino de engate de uma locomotiva que, esbarrando de encontro ao batente da rampa de desembarque, fez a chata abrir água e adernar. Mas embarcou algumas horas depois, já na altura de Boa Viagem, voltando em seguida a aparecer de carena para cima, quando livre da carga. Faz também referência ao estado do tempo que concorreu para aumentar os balanços e ao boletim de fls. (vento leste, com velocidade de 29 km por hora, atuando perpendicularmente à rota). Causas: inclinação excessiva por admissão d'água e desequilíbrio da carga pelo deslocamento de locomotiva que rompeu as peias. Acidente fortuito.

A Procuradoria concordou com as conclusões do inquérito, depois de expedido edital. Mas o Tribunal mandou representar contra o capitão "por ausência de lastro suficiente no fundo, o navio devendo estar em equilíbrio instável ou com tendência para tal, com o decorrer do consumo de combustível e água; peamento insuficiente".

A defesa do capitão, por seu advogado, refuta essas presunções. Diz que a locomotiva se desprende, por ter soltado um pino do engate e que a estiva era a regular; que as locomotivas estavam presas a estais, que lhe asseguravam o máximo possível de estabilidade em ambos os sentidos, longitudinal e horizontal. Que inúmeras viagens foram feitas transportando, nas mesmas condições, locomotivas de maior porte sem qualquer acidente.

O representado prestou seu depoimento pessoal na instrução. Declarou que a carga só podia ser recebida no convés, pois o chamado porão era constituído de tanques para água e óleo, em número de trinta e tantos (3 ocupados por óleo e os de água com vinte e poucas toneladas). Que nunca notou nenhuma influência na estabilidade, navegando sempre nas condições acima (há quatro anos comanda assim entre Rio, Bahia, Rio Grande e portos do norte), sendo aliás a chata uma das mais seguras no seu gênero. Que o acidente, na sua opinião, se deve atribuir ao defeito no engate, que não mais foi encontrado e não ao sistema de peias. Por fim, que a estiva foi feita (com auxílio de uma cábreia), pelo pessoal de porto e da Estrada de Ferro. Juntou a defesa oito fotos da chata mostrando como se faz o carregamento e os trilhos que vão de terra e seguem para dentro da embarcação, através da porta aberta à pópa. Nas suas razões finais ainda chama a atenção para o fato de, justamente a locomotiva deslocada, ser a que menos poderia sofrer os efeitos de balanços pois que estava praticamente localizada no centro de gravidade (foto 5).

As razões do despacho de fls., nas quais se fundamentou a representação, foram feitas porque as circunstâncias faziam presumir, de fato, desleixo ou imprudência no que se referia à estabilidade do navio.

A instrução teve porém a virtude de esclarecer, eficientemente, as razões do sinistro. O depoimento do representado mostra e ratifica a segurança da estivação que, note-se, foi feita pelo pessoal do porto, com o auxílio, os conselhos, a prática e assistência do pessoal da Estrada de Ferro (Rede Ferroviária do Nordeste): estiva em série longitudinal, cunhas, peias etc., vindo as locomotivas já engatadas em seus tenders. Vê-se mais dos depoimentos, que essas cunhas e peias só cederam após a corrida de uma das locomotivas e a opinião generalizada concentrou-se assim, no rompimento do engate.

Por isso seria improcedente transportar a causa do fato à oscilação do navio, nem esta se poderia atribuir a um equilíbrio instável, que decorreria, do fato de só existir carga no convés, provado como está, que o porão só era utilizado para o combustível e água, e não

comportava a estivação de fazendas. Era embarcação apropriada para o transporte nessas condições e assim sempre navegava, sem perigo ou ameaça. E não se poderia falar em equilíbrio instável, pois o espaço único existente para a carga, que é no convés, comporta 194 toneladas (que é o peso máximo da carga, conforme certificado de arqueação a fls.).

Nestas condições,

Considerando que ao representado não se poderá, com justiça, atribuir culpa no ocorrido, fruto de fato imprevisível ante os cuidados e vigilância ordinários e que é de se atribuir o desprendimento em questão, tão somente, à eventual ruptura ou desengate junto ao tender, como afirmam e reafirmam os depoimentos e relatório,

Acordam os juízes do Tribunal Marítimo, por unanimidade: a) — quanto à natureza e extensão do acidente: naufrágio em arribada, nas circunstâncias dos autos; b) — quanto à causa determinante: ruptura da proa, pelo choque de carga deslocada e invasão d'água, provocada pela alteração de equilíbrio com o desprendimento da dita carga por motivo imprevisível (admissível ruptura ou desengate de uma locomotiva de seu tender); c) — julgar o fato inicial resultante de vício oculto, de manifestação inevitável por escapar à vigilância e cuidados ordinários, improcedente a representação e ordenar o arquivamento do processo, por ser fortuito o ocorrido. — P. C. R. — Rio de Janeiro, 28 de dezembro de 1960. — *Paulo Mário da Cunha Rodrigues*, almirante-presidente — *João Stoll Gonçalves*, relator — *Francisco José da Rocha* — *Gerson Rocha da Cruz* — *Alberto Epaminondas de Souza* — *Antônio Mendes Braz da Silva* — *Álvaro Cesar Beduschi* — Fui presente: *Gilberto Goulart de Barros*, 2.º adjunto-de-procurador.