

PROCESSO Nº 3.526

ACÓRDÃO

Encalhe de navio no litoral fluminense. Evento atribuído à fortuidade, como indicam as circunstâncias.

Vistos, relatados e discutidos os presentes autos.

O navio "Camboinhas", propriedade da Companhia Navegação e Comércio Panamericana, com 4.129 toneladas brutas, 2.595 toneladas líquidas, comandado pelo capitão-de-cabotagem Gilberto Gonçalves Leite, largou do porto de Santos com destino ao porto do Rio de Janeiro, em lastro, no dia 27-5-1958, pelas 10,00 horas, após ter descarregado óleo a granel.

Na latitude 23° 18' S e longitude 43° 49' W, o chefe-de-máquinas comunicou ao comandante que estava aparecendo água no óleo e que os maçaricos estavam apagando. Em consequência, era necessário parar a máquina para que a pressão não se esgotasse totalmente.

Foi, por conseguinte, parada a máquina.

O tempo estava bom, mar de pequenas vagas, vento de NE fraco, visibilidade boa. Estudada a situação, ficou resolvido tirar óleo do tanque, a baldes. Tôda a guarnição trabalhou nessa faina, inclusive os oficiais.

Não dando resultado a providência, resolveu o comandante pedir um rebocador à empresa proprietária. Isso foi feito imediatamente.

O comandante mandou fundear com o ferro de BE, 5 manilhas de filame. Sob a ação do mar e do vento o ferro garrou e o navio caiu em direção às pedras de Guaratiba. Queimando quartéis das escotilhas, conseguiu o comandante safar o navio e navegar devagar. Antes tentara fundear próximo às Tijucas. Partiu-se a amarra, entretanto.

Às 21,00 horas chegou o rebocador "Falcão", às 23,45 horas foi passado o cabo de reboque de 180 metros de comprimento (cabo de aço, de uma polegada de diâmetro). Nessa ocasião as condições de tempo haviam mudado, tornando-se desfavoráveis. A operação iniciou-se em direção à barra do Rio de Janeiro, sob a ação de mar grosso e vento forte de SW. O navio, completamente descarregado, balançava muito.

Na altura da bóia de proa do navio "Madalena", o navio atravessou. O rebocador não conseguiu aproá-lo à barra. O cabo de reboque partiu-se, às 02,10 horas do dia 29. O navio ficou à matroca: sem propulsão, sem vapor, sem governo. Comunicou-se com o rebocador, pela fonia, e lhe disse que dispunha de um cabo para o reboque, pedindo ao rebocador que se aproximasse. Este só poderia fazê-lo, como replicou, depois de colhêr o cabo partido. Declarou o comandante que não arriara um ou dois ferros porque perdera um nas proximidades das lajes das Tijucas, onde o arriara para não ser

atirado de encontro às pedras. Havia um ferro no convés, porém sem amarra suficiente. Assim, o navio foi atirado à praia de Itaipu, onde encalhou e passou a sofrer os impactos do mar.

Ao partir-se o cabo de reboque, mandou lançar um S.O.S., apareceu a corveta "Angustura", da Marinha de Guerra, à qual nada pôde fazer nessa ocasião em virtude do mau tempo. Durante 24 horas a guarnição do "Camboinhas" tentou atar o cabo do "Angustura", sem o conseguir, por ser muito pesado.

Após um dia inteiro de trabalho, o comandante do "Angustura" passou um cabo de manilha no cabo de reboque e, por meio de retorno, conseguiu levar o cabo de aço do "Camboinhas" para o seu bordo. Por ser noite avançada e estarem as guarnições muito cansadas, ficou determinado reiniciar-se o trabalho na manhã do dia seguinte (dia 30 às 12,00 horas). Às 12,00 horas teve início o serviço, sob as piores condições climatéricas. Pouco depois, o "Angustura" também encalhava a cerca de 250 metros do "Camboinhas".

As guarnições conservaram-se a bordo, sem, entretanto, poderem agir, dadas as circunstâncias em que se achavam os navios e as condições de tempo.

O depoimento do chefe-de-máquinas, 1º maquinista José Francisco Sales, muito importante, informa, apesar de se tratar de um navio velho, suas máquinas funcionavam normalmente; no dia 28, às 09,10 horas, o 4º maquinista Otaviano dos Santos, de serviço, mandou comunicar-lhe que os maçaricos haviam apagado porque o óleo não queimava: desceu à praça de caldeiras e verificou que o óleo estava endurecido pela quantidade excessiva de parafina, o que dificultava a passagem para os maçaricos; mandou adicionar ao óleo, como é das instruções, certa quantidade de "Solvente", o processo não deu resultado; o navio não dispunha de aparelhagem para aquecimento de óleo nos tanques de serviço, sendo o aquecimento feito por irradiação do calor das caldeiras; que o abastecimento dos tanques de serviço é feito através de transferência dos tanques do fundo duplo para os referidos tanques (capacidade de 15 toneladas), serviço feito de 12 em 12 horas; que, nessa transferência, o óleo passa por uma serpentina de vapor colocada nos tanques de fundo duplo, junto à aspiração, levando em média duas horas o enchimento do tanque de consumo; em virtude da baixa temperatura, estando o óleo pastoso pela refrigeração, o serviço demandou 16 horas, sem que ficasse terminado, uma vez que ocorreu o apagamento dos maçaricos; o acidente sobreveio na ocasião da transferência de queima de um tanque para o outro; como a bomba não aspirasse, passaram a fazer a transferência do óleo a balde, em faina geral; os maçaricos continuaram apagados; foram empregados, então, na queima das caldeiras, pranchões dos quartéis dos porões, a fim de manter alguma pressão (60 lbs.); a pressão obtida era insuficiente para fazer virar a máquina. O navio possuía, ao sair de Santos, 70 toneladas de óleo combustível, quantidade suficiente para chegar ao Rio, pois consumiria, em 24 horas, 21 ou 22 toneladas.

Este acidente vem ocorrendo com certa freqüência. Ainda uma vez ficou provado que “a espessura e viscosidade do óleo não permitiram a sua pulverização no maçarico”.

Realmente, de acôrdo com parecer técnico emitido pelo Instituto de Tecnologia e juntado aos autos, tal fenômeno pode verificar-se.

Assim, fica justificada a irregularidade de funcionamento da caldeira, uma vez que o pessoal de bordo nada poderia fazer para impedi-lo.

As manobras foram bem executadas; as providências postas em prática, embora prejudicadas por acidentes fortuitos, como a ruptura dos cabos de reboque, foram acertadas. O mau estado do mar causou, em grande parte, tais acidentes.

Não houve de parte da tripulação, qualquer ação ou omissão geradoras dos acidentes que deram origem ao inquérito.

Assim:

Acordam os juízes do Tribunal Marítimo, por unanimidade: *a)* quanto à natureza e extensão do acidente: avaria na máquina; sua paralisação; reboque, ruptura do cabo; conseqüente encalhe; *b)* quanto à causa determinante: endurecimento do óleo, em virtude da grande quantidade de parafina, dificultando a passagem para os maçaricos, que se apagaram; *c)* considerar o acidente equiparado aos resultantes de caso fortuito e mandar arquivar o processo. Foi voto vencedor o do exmo. juiz Carlos Lafayette Bezerra de Miranda. P.C.R. — Rio de Janeiro, 2 de junho de 1960. *Paulo Mário da Cunha Rodrigues*, almirante-presidente — *Antônio Mendes Braz da Silva*, relator — *Francisco José da Rocha* — *Gerson Rocha da Cruz* — *Alberto Epaminondas de Souza*. Fui presente: *Gilberto Goulart de Barros*, 2º adjunto-de-procurador.