

PROCESSO Nº 3.781

ACÓRDÃO

Desaparecimento de navio no mar, em circunstâncias que as pesquisas aéreas, de superfície e submarinas, não puderam comprovar. Balsa e bóia salva-vidas encontradas ao largo da costa sul-riograndense, decorridos quarenta e um dias. Ignorado o paradeiro do navio e suas faculdades, passageiro e tripulação. Esgotados os recursos de investigação, o processo foi mandado arquivar.

Vistos, relatados e discutidos os autos do processo referente ao desaparecimento, sem notícias, do navio brasileiro "Tata", após a saída do pôrto do Rio de Janeiro, em direitura ao de Salvador (Bahia), a 23 de agosto de 1959, o que foi objeto de inquérito na Capitania dos Portos do Distrito Federal e do Estado do Rio de Janeiro, e de intensas buscas, ao longo da rota provável, por intermédio de aviões da Força Aérea Brasileira e de belonaves e mergulhadores (homens-rãs) da Marinha Brasileira.

Registrado no pôrto do Rio de Janeiro, pertencente à Companhia de Navegação Marítima Netumar, comandado pelo capitão-de-longo-curso César Miranda Pessoa Lins, era o ex-dinamarquês "Jelling" e fôra adquirido recentemente da A/S Kobenhavns Bunkerkul Depot, de Copenhagen.

Construído em 1958 pela N. V. Scheepsbouwwerf, de Dagerad, Woubrugge (Holanda), tinha as seguintes principais características: cargueiro monoélice, do tipo de máquina na pôpa — casco de aço — comprimento de fora-a-fora ou total 66m — comprimento de sinal ou entre perpendiculares 60m — boca 9m — pontal 4m — calado máximo 3,53m — tonelagem bruta e líquida 499 e 322, respectivamente — expoente de carga ou porte bruto 907 toneladas — porão corrido, arqueando 1.154,414m³ (40.792 pés cúbicos) para cargas de grãos a granel e 1.038,978m³ (36.713 pés cúbicos) em fardos — motor Diesel, fabricante Klockner — Humbolt-Deutz, potência de 750 cv — marcha de cruzeiro 11 nós e máxima 12 nós — aparelhado com govêrno automático, radar, ecobatímetro e rádiotelefonía — superestrutura do passadiço, da casa do leme e de navegação, assim como as duas baleeiras, construídas de alumínio.

Carga diversa totalizando 7.344 volumes, pesando 811.657 quilos, ia estivada no porão e no convés de vante; era constituída de caixaria contendo fósforos de segurança, artigos de curtume e de indústria

téxtil, produtos de metal, perfumarias, cola, cerveja, silicato de sódio, drogas, tintura de favas, papel, velas, marmelada, tintas, óleo vegetal, sardinhas, azulejos, papelão, ferragens, artigos elétricos e goma; barras, lâminas e tubos de aço; tambores de carbureto de cálcio (manifesto de carga, fls. 24/25).

Com permissão da Capitania do Pôrto, 180 tubos pesando ... 87,000 quilos, foram estivados no convés (licença avulsa, fls. 38).

Da inscrição no Serviço Consular da Embaixada dos Estados Unidos do Brasil, em Copenhague, vê-se que o navio tinha o valor FOB de um milhão quinhentas e cinqüenta e duas mil e duzentas coroas dinamarquêsas (DKr. 1.552.200,00) e valia, na data da inscrição (6 de julho de 1959), quatro milhões de cruzeiros (Cr\$ 4.000.000,00) (fls. 29).

A proprietária-armadora informou que o havia segurado no Lloyd's por trinta e três milhões e seiscentos mil cruzeiros (Cr\$ 33.600.000,00), sendo que cinco milhões e seiscentos mil cruzeiros (Cr\$ 5.600.000,00) como desembolso (fls. 23).

Capitão, imediato, três maquinistas, dois marinheiros, moço, carvoeiro, cozinheiro, ajudante-de-cozinheiro e um taifeiro, constituíam a tripulação (fls. 26).

No decorrer do inquérito soube-se que José Enedino da Silva, viajava como passageiro, de favor.

Ariosto Mesquita Amado, um dos diretores da Netumar, estava na Cidade de Salvador, para providenciar carga de retorno; no dia 27 de agosto, em vista de o navio ainda não haver chegado ao destino, telegrafou para a sede da empresa, no Rio de Janeiro, indagando notícias (fls. 21).

A 11 de setembro, a Netumar, pelo diretor José Carlos Leal, comunicou ao capitão-dos-portos do Distrito Federal e do Estado do Rio de Janeiro, que até a data, o navio não havia surgido no pôrto de destino (fls. 9).

Instaurado o inquérito na Capitania, foram ouvidas as declarações do diretor Ariosto Mesquita Amado; funcionário da Capitania, João Cândio de Souza e do capitão Jarbas Pinheiro Jobim, comandante do n/m "Bárbara Ann", pertencente à mesma armadora.

O capitão Jobim disse que, tendo partido de Salvador às sete horas do dia 23 de agosto, na viagem direta a Santos, às dezesseis horas, defrontando Camamu, comunicou-se com o "Tata", pela radiotelefonia, sabendo pelo imediato, que o navio saía da barra da baía de Guanabara, navegando bem, ficando combinada nova comunicação para as vinte e uma horas, o que foi impossível, supondo o capitão Jobim que o imediato se esquecesse da combinação, por isso que, as comunicações de rotina, eram às dez e às dezesseis horas, diariamente.

Nos dias subseqüentes e nas horas regulamentares, repetiram-se as tentativas para estabelecer comunicação radiotelefônica com o "Tata", sempre sem resultado, o que gerou a presunção de estarem os aparelhos de fonia desarranjados.

Quando o "Bárbara Ann" aportou a Santos no dia 28, soube-se que não dera notícias, após a partida do Rio de Janeiro.

A 30 de junho de 1959, estando no pôrto de Copenhague, o "Tata" foi vistoriado em sêco e flutuando, depois de sofrer alguns reparos, tendo o perito A. S. Hansen atestado que o navio estava em perfeitas condições de navegabilidade e na classe "% 1.3/1.1.1. —A & CP" do Bureau Veritas, fazendo jus ao preço de £ 80.000 (oitenta mil libras esterlinas) fls. 30/31).

A fotografia do navio atracado a uma doca, principais características, planos longitudinais e transversal dos pavimentos do convés, tombadilho de ré e castelo, constam do folheto de (fls. 32/32v).

Nos autos, ainda os seguintes documentos originais ou por cópias: ofícios da Netumar dirigidos à autoridade naval encarregada do inquérito; telegrama; manifesto da carga; certidão da Comissão de Marinha Mercante; título de inscrição; termo da vistoria flutuando a que o navio foi submetido no pôrto do Rio de Janeiro, no qual os peritos atestam, que as duas estações de radiotelegrafia podiam funcionar alternadamente, emitindo sinais "S.O.S.", por meio de um dispositivo automático; documentação diversa oriunda da Capitania dos Portos.

Em extenso e detalhado relatório, o encarregado do inquérito relata o que resumidamente ficou dito acima, recorda os fatos relacionados com a viagem e as providências prontamente postas em prática pelas autoridades dos Ministérios da Aeronáutica e da Marinha, fazendo sair aviões, navios e mergulhadores à procura do "Tata", ao longo da rota provável, tão logo a falta de notícias causou apreensão.

Chegados os autos do inquérito a êste 'Tribunal', foi expedido o edital de notificação a possíveis interessados no navio e sua viagem, seguindo-se a publicação no "Diário Oficial", terminando o prazo sem que alguém se apresentasse.

Seguindo os autos à Procuradoria, para o pronunciamento legal, chegaram ao Tribunal autos de inquérito, a que vinham anexados farta documentação e um segundo relatório, para serem anexados no primeiro inquérito, inclusive o que fôra instaurado na Delegacia da Capitania dos Portos do Estado do Rio Grande do Sul em Pôrto Alegre, aonde haviam sido entregues pelo capitão do n/m "São Sebastião", uma balsa e uma bóia salva-vidas encontradas no mar, ao largo de Tôrres, ao cair da tarde de 4 de outubro de 1959 e que pareciam pertencer ao "Tata".

Depondo no inquérito, o capitão César da Costa Marroig, do "São Sebastião", declarou que às dezoito horas e trinta minutos, em 29° 41' de latitude sul e 42° 29' de longitude oeste, o chefe-de-máquinas avistou por boreste e distante cêrca de cem metros, uma caixa a que estava prêsa uma bóia salva-vidas circular.

Evoluindo para aproximar-se dos objetos avistados, recolheu uma balsa a que estava amarrada uma bóia que tinha a inscrição "Tata", ocorrência da qual tentou dar notícias a outros navios, usando a

onda radiotelegráfica de socorro, sem ser atendido.

Na passagem pela rada do porto do Rio Grande, onde estacionou somente para embarcar o práctico da Lagoa dos Patos e receber o passe, oficiou ao capitão-dos-portos, comunicando o que encontrara no mar, o que fêz por intermédio do despachante Feijó.

Chegado a Porto Alegre, fêz nova comunicação ao delegado da Capitania, entregando a balsa e a bóia.

Estes objetos foram remetidos para o comando do 1º Distrito Naval, no Rio de Janeiro, seguindo depois para a Capitania dos Portos e finalmente para o Tribunal Marítimo.

No inquérito suplementar a que procedeu, a autoridade encarregada ouviu José Carlos Leal, um dos diretores da Netunar e que viajara no "Tata" de Vitória para Rio de Janeiro; ao lhe serem mostradas a balsa e a bóia, reconheceu imediatamente esta, o mesmo não podendo fazer quanto àquela, declarando, entretanto, que a empresa proprietária-armadora havia telegrafado aos agentes em Copenhague, para que obtivessem informações do fabricante Merman, se a balsa tendo as letras "XII PRS" pertencia ao "Tata"; que o marítimo José Fernandes, ex-tripulante, que viera da Europa, na primeira viagem, talvez pudesse dar melhores informações.

Intimidado a comparecer, José Fernandes, ajudante-de-cosinheiro, reconheceu a bóia salva-vidas como sendo uma das que pintara de branco durante a viagem, abrindo em preto as palavras "Tata" e "Rio"; os nomes "Jelling" e "Kobenhavn" em letras pretas, na face oposta da bóia, haviam sido cobertas com tinta branca; quanto à balsa, não reconheceu-a, alegando que não prestara atenção às que havia a bordo.

Otto Nielsen, de Copenhague, respondeu a 15 de outubro, declarando que examinara cuidadosamente o assunto de que fôra encarregado e juntava a declaração do capitão E. Bertram Hansen, que comandara o "Jelling" de 29 de outubro de 1958 até 26 de junho de 1959, e que informava serem os coletes salva-vidas de bordo, do tipo "Merman 6", forrados de tecido amarelo, conforme a gravura e a amostra que anexava; a balsa já não era da cor vermelha que a estampa diz, porque se descorara pela ação da luz solar e pelos ventos; era de madeira, com as dimensões 114 x 134 x 15c, com capacidade para doze pessoas, conforme a indicação "XII PRS", que tinha gravada.

A The Brazilian Coal Co. Ltd., agentes do Lloyd's no Rio de Janeiro, comunicaram à Companhia de Navegação Marítima Netunar, que a 6 de outubro de 1959, havia recebido comunicação do chefe do Departamento de Investigação do Lloyd's, que o Comité, na sessão de 30 de setembro, declarara o "Tata" como navio desaparecido ("missin vessel") (cópia fotostática da carta, fls. 75).

A bóia salva-vidas e a balsa foram examinadas minuciosamente; a primeira tinha sinais evidentes de haver pertencido ao "Tata", pois tinha este nome pintado na parte superior e o do porto de registro "Rio", na parte inferior; na face oposta, o antigo nome do navio

"Jelling" e o pôrto de registro "Kobenhavn", em cima e em baixo, respectivamente, que estavam visíveis, por haver desaparecido, parcialmente, a tinta branca que os cobria, provavelmente por efeito das vagas.

A balsa, cujo tipo e dimensões coincidem com os indicados na gravura e as informações do construtor, constantes dos autos, tinha o revestimento de lona dilacerado nos dois pisos, ficando a descoberto o revestimento de massa branca.

É estranho que a bóia e a balsa estivessem ligadas pelos seios das linhas de salvação, não sendo perceptíveis outros indícios que trouxessem algum esclarecimento sôbre o que teria acontecido, pois nenhum tripulante ou naufrago apareceu para trazer a chave do enigma.

Com vista dos autos, o dr. 2º adjunto-de-procurador requereu o arquivamento do processo, por isso que, desconhecidas as causas que concorreram para o desaparecimento do navio, tudo fazia crer que houvesse naufragado, perdendo-se corpo e faculdades e as vidas de bordo.

Em sessão de 7 de abril de 1960, ao conhecer dêste parecer, o Tribunal decidiu converter o julgamento em diligência, para a colheita de elementos para melhor julgar.

Neste sentido oficiou-se à diretoria da Netumar, para que fizesse apresentar a êste Tribunal o encarregado do serviço de carregamento do "Tata", comparecendo o conferente Antônio Ribeiro Pontes Filho que, interrogado pelo relator, disse ter sido a carga estivada a preceito e os tubos estivados no convés representavam a quantidade e o pêso autorizados pela Capitania; a altura da barda atingia as proximidades dos descansos dos paus de carga; terminado o embarque, presenciou o capitão ordenar ao chefe-de-máquinas que metesse sessenta e oito toneladas de água do mar nos tanques de lastro, o que pôs o navio um pé e meio (457m) derrabado; os tubos estivados no convés foram peados com cabos de arame de aço rondados a macaco pela tripulação; não notou qualquer oscilação do navio, quando atracado ao cais, que denunciasse falta de estabilidade inicial; as caixas de fósforos foram estivadas nos intervalos da estiva do porão e arrematando o abarrote (fls. 98/99).

Compareceram e foram interrogados, os contramestres-estivadores Antoneli da Silva Proença e Durval de Oliveira, que confirmaram as declarações do encarregado do embarque (fls. 110/115).

Tendo o vespertino "O Globo", de 12 de agosto de 1959, publicado uma entrevista referente às bombas de profundidade lançadas ao mar por aviões do navio-aeródromo inglês "Albion", nas demonstrações que a Fôrça-Tarefa da Armada Inglesa realizou ao largo do litoral do Estado do Rio de Janeiro, uma das quais não explodiu, oficiou-se ao almirante-de-esquadra Jorge da Silva Leite, Chefe do Estado Maior da Armada Brasileira, solicitando fôsse o Tribunal Marítimo informado se a bomba, que não explodira, podia vir à superfície do mar, com risco para algum navio que com ela

colidisse, e se os navegantes foram avisados de evitar passar na zona possivelmente perigosa à navegação.

Respondendo à solicitação, S. Exa. dignou-se de informar, em resumo, o seguinte:

- a) — os navegantes foram avisados de que, no dia 6 de agosto de 1959, entre onze e quinze horas, seria feito um lançamento de bombas nas proximidades das ilhas Maricás e, posteriormente, da existência de uma bomba submarina não detonada, nas proximidades das mesmas ilhas, devendo ser evitada a passagem na zona limitada por um círculo de quinhentos metros de raio, tendo como centro o ponto de coordenadas: latitude 23° 17' 30" S — longitude 42° 52' W;
- b) — as bombas de profundidade, de fluatibilidade sensivelmente negativas, são constituídas, além do detonador e da carga de escorva, de carga explosiva numa carcaça de ferro estanque;
- c) — consideradas sua constituição e características, as bombas de profundidade não poderão vir à superfície, depois de lançadas, não representando, portanto, risco para os navios;
- d) — foram tomadas providências quanto à natureza e a segurança do tráfego marítimo (fls. 121).

A posição indicada dista dezesseis e meia milhas do arquipélago das Maricás e dezoito milhas da costa.

Os navios brasileiros que saem da baía de Guanabara para o norte, costumam navegar entre as ilhas Pai e Mãe, e daí aos 93° verdadeiros, entre o arquipélago das Maricás e o litoral, até montar o farol de Cabo Frio na distância de uma milha, passando no máximo, a cinco milhas da costa, ao defrontarem a praia de Massambaba, variando a profundidade de 26 a 100 metros no percurso.

Intimidado, compareceu o capitão César da Costa Marroig, ex-capitão do n/m "São Sebastião", a fim de explicar em que condições estavam amarradas a balsa e a bóia salva-vidas que encontrara no mar, e que lhe foram mostradas.

Informou estarem ligadas pelo nó que as linhas de salvação de ambas formavam; a única alteração que notava, era de a balsa não apresentar a craca que lhe estava aderente quando a recolheu a bordo.

Em nova vista, para conhecer do que acrescera aos autos, o dr. procurador manteve o parecer que emitira.

De tudo o que consta do processo, verifica-se que o "Tata" era navio novo, dotado de aparelhagem moderna, para facilidade e segurança da navegação, inclusive duas estações de radiotelefonia, com dispositivo automático para a emissão de sinais de socorro.

A única informação que há do "Tata", depois de haver zarpado do Rio de Janeiro, é a fornecida pelo capitão do "Bárbara Ann".

Decorridos quarenta e um dias, apareceram e foram pescadas ao largo de Tôrres, costa do Estado do Rio Grande do Sul, a balsa e a bóia salva-vidas, amarradas uma à outra, único vestígio positivo do navio, dados os sinais que apresentavam, sendo estranha a circunstância de estarem ligadas pelos seios das linhas de salvação, gerando a presunção de que foram utilizadas.

É óbvio que, havendo carga no convés, toda a investigação se orientou no sentido de conhecer as condições da estiva e da estabilidade do navio, quando terminado o carregamento.

As cargas de convés, em certos casos, diminuem a estabilidade do casco, em consequência de deslocamento do centro de gravidade para o alto, acarretando a redução da altura metacêntrica e do momento de restabelecimento ou de adriçamento, pondo em risco a flutuabilidade, se a banda atingir o ângulo crítico da estabilidade, podendo ocorrer o emborcamento e o soçobro.

No caso da espécie, admitindo como verdadeiras as informações, quanto ao peso da carga estivada no porão e no convés, e às boas condições de estivação, corroboradas pelas declarações de pessoas que presenciaram e trabalharam no serviço de carregamento, planejado e fiscalizado por um capitão veterano e competente, não é de ser considerado excessivo o peso dos tubos que iam estivados no convés, representando 10,7% do total da carga, a altura da barda não excedia de um terço da boca do navio, nem 2,20m, que é o máximo, elementos estes admitidos pela experiência marinheira e pelas regras práticas da boa estiva de navios, em consonância com o conhecimento que cada capitão deve ter das condições de estabilidade e do comportamento do navio que comanda e da zona e época em que vai navegar.

No desaparecimento de um navio no mar, é sempre difícil concluir, com certeza, quanto à verdadeira causa do sinistro, desde que não haja prova plena do que ocorreu ou informação testemunhal.

Levando na devida conta o relato do capitão do "Bárbara Ann", que falou com o imediato do "Tata" pela fonia, e considerando a marcha de onze nós, é de presumir que o navio tenha desaparecido no trajeto entre a barra do Rio de Janeiro e Cabo Frio, por um acontecimento excepcional e instantâneo, sem dar tempo a que a guarnição se passasse para as baleeiras, ou fossem emitidos os sinais automáticos de socorro pela radiotelefonia.

No mar, ocorrem, por vezes, fenômenos de natureza imprevisível e inevitável, como a onda ou vagalhão solitário, ou em sucessão, considerados de origem sísmica, o que não se tem notícia de haver acontecido ao longo da costa brasileira, e cujos efeitos, asoberbando os navios, podem pô-los a pique, alagando-lhes subitamente os compartimentos.

Meteoritos, bólides, aerólitos e o raio podem destruir navios, haja visto o citado pelo dr. Karl Loyd, a fls. 35 de "Curiosidades Científicas", de o navio inglês "Eclipse" ter soçobrado em poucos

minutos, ao ser atingido por um meteorito, em alto mar, no ano de 1927, salvando-se, porém, todos os passageiros.

No dia em que o "Tata" saiu da Guanabara, eram boas as condições de tempo, visibilidade, mar e vento.

Não há informação de que algum derelito tivesse sido encontrado nas vizinhanças da rota provável, nem que ocorresse abalroamento, ou que a bordo houvesse carga explosiva, inflamável ou rádio-ativa.

Muitas hipóteses poderiam ser aventadas como possíveis causadoras do desaparecimento do navio, tal como a fratura do casco, o que tem acontecido a alguns navios que puderam alcançar porto a salvamento.

Considerados os elementos de prova constantes dos autos, e não obstante se afigure a possibilidade de o navio ter desaparecido em circunstâncias de força maior, fortuna de mar ou caso fortuito, as diligências e investigações não conseguiram comprovar o que pudesse ter acontecido, nem o aparecimento da balsa e da bóia prova ter havido naufrágio, menos ainda a fortuna de mar ou a força maior, para o que seria essencial determinar a causa, imprevisibilidade, inevitabilidade e a irresistibilidade;

Considerando, finalmente, tudo o que dos autos consta:

Acordam os juízes do Tribunal Marítimo, em votação unânime: a) quanto à natureza e extensão do acidente: desaparecimento de navio, sem notícias; doze tripulantes e um passageiro estavam a bordo; carga diversa pesando 812 toneladas; b) quanto à causa, determinante: ignorada; c) conseqüentemente, mandar arquivar o processo, na forma do parecer do dr. 2º adjunto-de-procurador. P.C.R. — Rio de Janeiro, 25 de outubro de 1960. *Paulo Mário da Cunha Rodrigues*, almirante-presidente — *Francisco José da Rocha*, relator — *João Stoll Gonçalves* — *Gerson Rocha da Cruz* — *Alberto Epaminondas de Souza* — *Antônio Mendes Braz da Silva* — *Álvaro Cezar Beduschi*. Fui presente: *Gilberto Goulart de Barros*, 2º adjunto-de-procurador.