

PROCESSO Nº 4821

ACÓRDÃO

Encalhe e conseqüente naufrágio. Costa do Rio Grande. Erro de navegação. Falta do necessário resguardo na determinação do rumo. Má avaliação da posição do navio e dos fatores que interferem na derrota. Negligência. Condenação.

Vistos, relatados e discutidos os autos.

Quando empreendia viagem de Itajaí para o pôrto do Rio Grande, o navio "Belisco" encalhou no litoral, entre Cidreira e Solidão, no dia 29 de outubro de 1963, vindo posteriormente a se perder.

Propriedade da firma Diogo & Cia. Ltda., e comandado pelo segundo piloto Gelmirez Cardoso Lameira Ramos, tinha as seguintes características principais: comprimento 99,92ms., boca 15,25, pontal 7,65 e uma arqueação bruta de 2.201,31 toneladas. Equipado com dois motores e propulsionado por duas hélices. Casco de aço, construído nos Estados Unidos em 1944. Era registrado no Tribunal Marítimo sob número 3.050. Viajava em lastro, calando 7 x 12 pés.

De conformidade com o depoimento do comandante a navegação se fazia aos 16 graus da agulha de governo (igualmente na padrão), correspondendo-lhes o rumo de 202 graus verdadeiro, com uma variação total de 14 graus oeste, sendo 9 graus de declinação magnética e 5 graus de desvio oeste, havendo marcado e assim obtido a posição do navio, que foi a última, o farol de Cidreira no través, na distância de 4,5 milhas, às 3,13 hs., traçando daí a derrota para passar a 7 milhas do farol de Solidão. As 5,40 hs., encontrando-se êle no camarim de navegação, foi avisado pelo imediato, mestre de pequena cabotagem José Raimundo Cota, então de quarto, de que o navio estava encalhado (fls. 9/13). Disse ainda que

levava em conta os efeitos da correnteza, por isso que, no dia anterior, pela marcação de Tórres, verificara um abatimento para boreste, pelo que abriu o rumo de cinco graus para bombordo (fls. 9/13).

Valendo-se da escrituração do Diário Náutico, pelas cópias de fls. 36/37, verificamos que até o través de Tórres, às 18,08 hs. do dia anterior, 28, o rumo era de 230 graus na agulha de governo e 232 graus na padião, sendo de 217 graus o rumo verdadeiro. Do través desse farol, na distância aproximada de 5 milhas, passou a navegar aos 222 graus na agulha de governo (sem indicação do rumo padrão ou verdadeiro), observando um caimento da ordem de 5 graus para bombordo, isto é, para fora. Às 19 horas outra marcação de Tórres aos 25 graus magnéticos (não indicado igualmente o desvio), mudando o rumo para 216 graus (padião o governo), correspondendo-lhe o rumo de 202 verdadeiro.

Outra marcação ainda foram feitas: às 22 horas farol de Capão da Canoa por 248 magnéticos; às 23,03 pelo través, na distância aproximada de 4,5 milhas; à 0,56 hs. do dia 29 Cidreira por 230 magnéticos; às 3,13 de través, na distância de 4,5 milhas, passando nessa ocasião a navegar aos 214 graus, padrão e governo, ao qual correspondia o rumo verdadeiro de 200 graus.

Nota-se que as últimas marcações estão referidas apenas ao norte magnético, como o rumo que assumiu a partir de Tórres, de 222 graus, referido apenas a agulha de governo, o que denota falta de zelo e cuidado nos apontamentos fundamentais para o exame perfeito da navegação seguida. Dados técnicos que o capitão tem o dever de apresentar com retidão sob pena de serem tomados como prova contra si.

Sobre o rumo que efetivamente seguia ao encalhar, disse o timoneiro, mção de convés Francisco de Assis Pereira, fls. 17, que era de 240 graus na agulha de governo. O seu companheiro de quarto, o marinheiro José Bez, que esteve no leme das 4 às 5 horas, disse que ao passar-lhe o leme, às 5 horas, governava ao rumo de 225 graus (fls. 21).

Prosseguindo no relato do acidente, colhe-se que logo após o encalhe o navio começou a fazer água na porão 6 e nos tanques de lastro, e pouco tempo depois na praça de máquinas, deixando os motores de funcionar às 8 horas da manhã, isto é, os motores propulsores, e às 10,50 as máquinas auxiliares. Comunicados os armadores pela fonia de bordo. No dia 30, pela manhã, com a presença do armador, foi abandonado, salvando-se todos os documentos de bordo, cronômetro, sextante e objetos de uso dos tripulantes. Coordenadas do encalhe: Latitude 30° 28' e Longitude 50° 18' 5. Condições do tempo registradas: Dia 28: Instável. Vento SW 3. Mar SW 2 a 4. Dia 29: Instável. Vento SW moderado. Vagas SW.

Inquérito aberto em Porto Alegre, concluindo pela responsabilidade do capitão, por imperícia e imprudência com que conduziu o navio, de vez que, embora verificando o abatimento para a costa, continuou navegando muito próximo, fazendo pequena alteração no rumo, ademais utilizando uma carta de longo trecho (n° 90, nacional, de Santa Catarina e Maldonado), em que não podia precisar com segurança os detalhes. Tinha ainda contra si o estar em lastro, com trim desequilibrado, a proa bastante fora d'água, sofrendo com mais intensidade os efeitos dos ventos. Que seguia uma derrota sobre a linha de sondagem de dez metros onde há um alto-fundo de areia, o banco Berta, devidamente assinalado.

A Procuradoria (2º adjunto Gilberto G. Barros), decorrido o prazo do edital sem manifestação de interessados, representou contra o capitão, com fundamento nas conclusões do encarregado do inquérito, considerando como causa do encalhe o erro de navegação apontado.

Citado por carta, foi esta devolvida pelo correio com a informação de ser o citando desconhecido no enderêço. Citado então por edital não atendeu, pelo que recebeu o patrocínio do advogado de ofício José Maria Coutinho Nevares, cujas razões de defesa estão a fls. e fls. Nenhuma prova se produziu na instrução.

Fôlha de antecedentes negativa.

Do exposto, se verifica, pela análise da navegação seguida a partir de Tórres, às 18,08 do dia 28, véspera do encalhe, quando esse farol foi marcado pelo través, na distância de 5 milhas, que não se dispensava o necessário cuidado às observações, cu então que as marcações e os rumos consignados no Diário não exprime o que realmente ocorreu, sendo meramente produto de registros posteriores para justificar o erro grosseiro cometido.

Vejamos: Tomando-se a marcação de Tórres, feita às 19 horas, e cruzando-se com a anterior, quando no través, às 18,08, portanto com intervalo de 52 minutos, ver-se-á que, a serem corretas as duas observações, o navio teria montado o aludido farol a uma distância aproximada de 1,3 milhas e não de 5, como se registrou, havendo percorrido entre uma e outra marcação 5,4 milhas, com a marcha que até então desenvolvia, calculada entre Tórres e Capão da Canoa.

Ora, tal não parece provável, dado que assim estaria excessivamente ensacado, se bem que poderia suceder desde que houvesse passado por dentro dos recifes, onde não há sondagens assinaladas nas cartas, o que constituiria imprudência. E a distância para deixar os recifes por bombardeio teria que ser inferior a uma milha.

Nesta hipótese, saltando o rumo verdadeiro de 202 graus, iria passar, aproximadamente, a 5 milhas de Capão da Canoa e de Cidreira, sendo portanto insignificante o abatimento, logo que a distância registrada foi de 4,5 milhas, não havendo possibilidade de encalhar. O rumo de 202 graus é mais ou menos paralelo à costa e as condições de tempo se conservaram as mesmas desde Tórres, como já se disse: Vento de SW moderado e vagas da mesma direção, o que tenderia a abrir e não a encostar. A corrente na costa do Rio Grande corre geralmente para o Sul, puxando para a costa com vento de SE (Ver Roteiro), e isto não acontecia.

O caso, tudo indica, é de se abandonar tal suposição por não se ajustar às conclusões técnicas.

Partam's então do ponto às 19 horas, obtido, não pelo cruzamento com a reta do través transportada (marcações sucessivas do farol de Tórres), porque a segunda marcação, indicada no Diário como sendo de 25 graus magnéticos, de duas uma: ou não foi feita, ou, se o foi, está erradamente consignada, mas sim de um ponto conseguido simplesmente pela estima, com o número de milhas percorridas entre uma e outra marcação, cerca de 5,4 milhas (tempo de navegação 52 minutos).

Sendo assim, ter-se-ia um abatimento entre Tórres e Capão da Canoa de 4,5 milhas, com a média de 0,9 milha por hora de incidência, encontrando-se para a velocidade do navio 5,7 nós (dist. entre os dois pontos 28' — tempo 4,9 horas).

Continuando (ainda no mesmo caso) a navegação para o Sul, se tudo fôsse realmente como o representado procurou figurar no Diário,

vamos ver que, de Capão da Canoa a Cidreira, trecho subsequente, não teria havido nenhum caimento, o que é inaceitável, porque o tempo não se modificou, como vimos.

Nesse trecho referido — Capão da Canoa a Cidreira — cuja distância é de 25,5 milhas, a marcha do navio foi de 6,1 milhas horárias (tempo de navegação 4,2 m.).

Prosseguindo ainda na derrota, notamos o disparate e a falta de verossimilhança dos elementos consignados pelo capitão, a começar pela marcha do navio, cuja média, agora, de Cidreira ao ponto do encalhe, se apresenta exageradamente em discordância com as anteriores, chegando a 7,9 milhas por hora, havendo percorrido 19,3 milhas, que é a distância contada desde aquêle farol (Cidreira), em 2,45 horas, como pelo abatimento que o cálculo acusa, de 3,5 milhas, dando a velocidade horária de 1,4 milhas.

Ora, nem uma coisa nem outra podem exprimir a verdade. Primeiro, com relação à correnteza, pelos motivos já expostos, isto é, condições de tempo inalteradas. Segundo, porque a marcha seria mais ou menos uniforme, por se tratar de navio a motor, não sujeito à variação de pressão.

Nada confere com a realidade dos fatos. Não encontramos sentido nas reconstituições processadas com o fim de avaliar a navegação seguida pelo representado. Os dados foram evidentemente simulados, não se pode admitir de outra forma. Conduziu-se com desacerto no cumprimento de obrigações indeclináveis, manifestando imperdoável negligência, e depois procurou justificar-se, mas foi traído pelo subconsciente e se desdisse por escrito, em documento oficial, fazendo constar do Diário que no través de Tórres observara um caimento para bombordo, isto é, para fora, ao mesmo tempo que pouco depois abria de cinco graus o rumo.

Por outro lado, os elementos da prova testemunhal com que mais devia contar (os depoimentos dos dois marinheiros de serviço), por serem de mais pêso, são igualmente contra si. José Bez, fls. 21, timoneiro das 4 às 5 horas, disse que, ao passar o leme o rumo era de 225 graus. O que governava na ocasião do encalhe disse que o rumo era de 240 graus. Rumos que correspondiam, no padrão, a 227 e 242 graus, respectivamente (212 e 227 Verd.). Nenhum se referindo ao rumo consignado e declarado pelo representado.

Podemos com isso comprovar que as anotações do Diário, na sua maior parte, foram preparadas após o acidente para encobrir o erro de navegação.

Assim, nos é dado concluir, à vista do estudo da derrota, subsidiado pelos elementos da prova testemunhal, que o rumo seguido a partir de Tórres foi, de fato, de 207 graus verdadeiros, correspondendo a 222 graus na agulha de govêrno, não tendo sido mudado às 19 horas, mesmo porque não havia motivo para fazê-lo, se, pouco antes, o capitão, no través, obtendo a distância de 5 milhas, soltara o rumo conveniente (207°).

Antes, navegava aos 217 graus verd., e no través de Tórres alterou para 207, a fim de acompanhar o contórno da costa, próximo da qual navegava. Mais tarde então, de acôrdo com o seu entendimento, achando que havia "caimento para bombordo", puxou ainda para terra, governando por fim aos rumos que os marinheiros declararam.

Desta forma é que foi em direitura ao banco Berta, onde o navio encalhou e se perdeu. Mesmo porque, nas circunstâncias, com o rumo de 207 verd. iria direitinho àquele ponto, sem precisar encostar mais, salvo se a corrente puxasse mesmo para fora.

Por esses motivos, e pelo que mais dos autos consta,

Acordam os juizes do Tribunal Marítimo, por unanimidade: a) — quanto à natureza e extensão do acidente: encalhe e consequente perda do navio, salvando-se apenas alguns instrumentos, papéis de bordo e objetos de uso pessoal dos tripulantes; prejuízos não avaliados; b) — quanto à causa determinante: erro de navegação, não dando o resguardo necessário ao determinar o rumo a seguir; má observação da posição do navio e dos fatores que poderiam influir na derrota; negligência; c) — julgar culpado o representado, Gelmi-rez Cardoso Lameira Ramos, segundo piloto, comandante do navio, aplicando-lhe, como incurso na letra "a" do artigo 124 da Lei nº 2 180 de 1954 as penas acumuladas, de vinte mil cruzeiros (Cr\$ 20.000) de multa e de seis meses de suspensão do exercício da profissão marítima. Custas na forma da Lei. O exmo. juiz Jorge Gomes agravava para um ano a pena de suspensão aplicada. — P.C.R. — Rio de Janeiro, em 16 de junho de 1966. — *José Moreira Maia*, almirante de-esquadra, juiz-presidente — *Gerson Rocha da Cruz*, relator — *Alberto Epaminondas de Souza* — *Antônio Mendes Braz da Silva* — *Mário Rebello de Mendonça* — *Jorge Gomes*.

Fui presente: *Gilberto Goulart de Barros*, 2º adjunto-de-procurador.