

PROCESSO N.º 3.354

ACÓRDÃO

Encalhe e naufrágio. Litoral sul do Brasil. A sondagem constitui medida essencial em navegação sem horizonte e é auxílio imprescindível numa costa de declive regular, capaz por si só de evitar uma surpresa ao navegante, e com outras providências indicadas pela prática marinha, proporciona a segurança que deve prover o capitão. Derrota negligente. Condenação.

Vistos, relatados e discutidos estes autos de processo número 3.354, originários da Capitania dos Portos do Estado do Rio Grande do Sul, pela sua delegacia em Porto Alegre, com representação do dr. adjunto Gilberto Goulart de Barros contra Primitivo Erácilo Cabrera Villareal.

O navio uruguaio "Clara Y", propriedade da Naviera Olimar Sociedade Anônima, e comando do ora representado, capitão-de-fragata reformado da Marinha daquele país, saiu de Paranaguá para Montevideu, às 21 horas do dia 10 de junho de 1957, com 400 toneladas de erva mate, em perfeitas condições de navegabilidade, no dizer dos tripulantes, e fez rumo a passar a oito milhas de Arvoredo, marcando este ponto no través às 15,45 horas, do dia 11, na distância aproximada de nove milhas.

Navegando à vela e a motor, sem avistar mais nada a partir daí, foi mudar de rumo quando a estima, calculada pelo odômetro a sete milhas, acusou haver montado Santa Marta, desfechando rumo em demanda do cabo Polônio, tendo o comandante puxado para terra uns cinco ou dez graus às 24 horas do dia 12, por achar que o navio estava muito fora, conforme declarou às fls. 13. Às 3,15 horas do dia 13 encalhou na praia, num ponto situado a 11 milhas ao norte do farol de Solidão. Pela manhã, como o navio já fizesse muita água, e achando o capitão que seria perigoso nele permanecer com a guarnição, ordenou o abandono, isto se dando exatamente às sete horas.

No extrato do diário náutico (fls. 24/25) está consignado desde zero hora do dia 11, o rumo verdadeiro de 180 graus, correspondendo a 196º padrão, e 201º governo (declinação magnética 12º NW e desvio 4º W). Inopinadamente, o dia 12 se inicia com outro rumo: 214º verdadeiros, 229º padrão e 231º governo (dec. mag. 11º NW e dv. 4º W), não se sabendo, ao certo, a hora em que foi mudada a proa que tinha antes. Não há referência a sondagens no diário, conquanto o imediato, que fez o quarto de 18 às 24 horas do dia anterior, haja referido, no seu depoimento, à execução de tal medida no decorrer do seu serviço sem que o prumo de mão tocasse fundo, sendo porém certo que, a partir da meia noite, esse instrumento não foi de nenhum modo utilizado, conforme o próprio testemunho dos marujos de serviço (fls. 18 e 19).

O inquérito considerou responsável o capitão porque, navegando à vela e a motor, com vento de SE, portanto de través, era de esperar grande abatimento, exigindo precauções especiais, o que não fez, e sobretudo devia usar o prumo, que lhe daria a precisa indicação da sua posição, sendo com isso alertado ao chegar perto da isobática de 20 metros, que corre paralela à costa, dispondo, assim, dos meios de evitar o acidente, fundamentos pelos quais a Procuradoria contra ele representou, depois do chamamento no Diário Oficial.

Citado por edital, com o prazo de 90 dias, por ter residência no estrangeiro, não atendeu e assim foi-lhe dado advogado-de-ofício, cujas razões de defesa de fls. e fls. atribuem o evento à visibilidade nula, vento largo e forte correnteza desconhecida. Na instrução, nenhuma prova produziu-se, pronto assim o processo para ser julgado.

Nos assentamentos do Tribunal Marítimo nada contra o representado.

Isto pôsto:

Está provada a representação. É culpado o acusado pelo encaixe e naufrágio conseqüente, isto porque, de fato, a costa, pela sua regular declividade, oferecia condições bastantes favoráveis para as observações pelas sondagens, denunciando com precisão a aproximação do litoral. Sem posição há mais de trinta horas, omitiu, nas circunstâncias, com forte nevoeiro, uma medida essencial, e que ainda mais se tornava imperativa ao puxar para terra

algumas horas antes do evento, diligência que seria terminante para prevenir o acidente. Esse meio disponível e indicado pela prática para proporcionar a segurança é, também, o que o Roteiro recomenda, advertindo, ao mesmo tempo, ao navegante, sobre a isobática de 20 metros que, sem horizonte, não deve ser ultrapassada.

Especificamente, a falta de sondagem foi mesmo a causa geradora do evento, porque seria providência por si só capaz de evitá-lo, mas outros erros e falhas cometeu o acusado, em concorrência, evidenciando, no conjunto, a navegação descuidada que fazia, a falta da necessária precaução de que fala a promoção e que na avaliação da culpa pesam como motivos agravantes.

Entendeu o capitão que o navio estava fora e sem motivo, porque a tendência era contrária de nenhum modo se podendo admitir um calamento a barlavento de um navio com três velas enfunadas. A lógica indicava outra coisa e, no entanto, sem razão que o apoiasse, fechou o rumo para a praia, com isso abreviando o desfecho do sucesso e excluindo de uma vez a possibilidade de encontrar o seu engano.

Duas eram as forças que arrastavam para terra e que ao capitão não ia bem desconhecê-las: a correnteza, devida ao vento de sueste, e o andamento lateral produzido pelo pano com amuras a bombordo. A primeira, a carta e o Roteiro consignam e a consulta ajudaria se faltasse o tirocínio necessário; a segunda, está nos compêndios da arte marinheira e é matéria objeto de estudo e se acaso não contava com a prática, teria em suprimento a teoria, se fôsse homem diligente.

Havia ainda um outro efeito, o do rumo mal correto, resultante da declinação magnética, que varia em grande escala na região, e que foi aplicada sem exame mais detido, dando-se-lhe os valores de 12 e 11 graus quando não ia além de 10 e 9, respectivamente, com diferença de 2 graus na proa para oeste, e assim, em vez de ir como pensava, seguia realmente com um rumo mais chegado para a costa.

Ia o navio como Deus era servido, conduzido pelos fados, e a estrêla nêsse dia não era boa e foi à praia. Isto vê-se mesmo no diário, que é sempre preparado a dar feição conveniente ao acidente, de tal forma mal escrito, nêste caso que, não possibilitou reconstituir a derrota do navio, para poder apreciar o calamento. Seguindo a certo rumo, registra de repente outra proa sem nenhuma referência à posição ou qualquer hora da mudança, detalhe, aliás, sem importância, no resumo do apurado, provado à evidência como está a ausência absoluta das medidas na emergência aconselhadas para o resguardo de corpo, vidas e faculdades.

Por êsses motivos, e por mais tudo o que está nos autos,

Acorda o Tribunal Marítimo, por unanimidade: a) quanto à natureza e extensão do acidente: encalhe e conseqüente naufrágio; perda total de corpo e faculdades; prejuízos não avaliados; b) quanto à causa determinante: navegação descuidada sob forte nevoeiro, pela ausência absoluta das mais rudimentares medidas de cautela; c) julgar culpado o representado, Primitivo Eréclio Cabrera Villareal, comandante do navio, incurso na letra "i", do artigo 124, da Lei n. 2.180, de 1954, aplicando-lhe a pena de ... Cr\$ 10.000,00 de multa e custas. — P.C.R. — Rio de Janeiro, 9 de junho de 1959. *Paulo Mário da Cunha Rodrigues*, almirante, presidente — *Gerson Rocha da Cruz*, relator — *João Stoll Gon-*

galves — Carlos Lafayette Bezerra de Miranda — Francisco José da Rocha — Alberto Epaminondas de Souza — Antônio Mendes Braz da Silva. Fui presente: Gilberto Goulart de Barros, 2.º adjunto-de-procurador.