

PROCESSO N.º 2.336

ACÓRDÃO

Naufrágio de navio por ação do mau tempo. Não ficando provada a imputação atribuída ao comandante, de má estivação da carga, julga-se o sinistro resultante de fortuna de mar e manda-se arquivar o processo.

Vistos, relatados e discutidos os presentes autos.

O vapor nacional "Maria Luiza", de propriedade da Companhia de Navegação São Paulo, largou do porto do Rio de Janeiro no dia 20 de junho de 1952, às 13,30 horas, com destino ao porto do Rio Grande, sob o comando do 2.º piloto Armando Dutra Filho.

Características do "Maria Luiza": 639,72 ton. bruta — 335 ton. líquida — peso máximo de carga 850,00 — comprimento 54,46m — boca 9,17m — pontal 3,66m.

O navio transportava muita carga, inclusive no convés.

No dia 25, à altura do farol de Torres, sobrevieram fortes ventos que variavam do quadrante SW ao quadrante NW. O mar agitou-se, formaram-se vagas, que passaram a lavar o convés. Em consequência, a carga do convés foi atirada ao mar, os encerados das escotilhas dos porões 1 e 2 rasgaram-se, arrancando os quartéis. Os porões ficaram inundados.

Todos os esforços para reparar as avarias e obstar a entrada d'água foram empregados, sem resultado. A força do mar impedia o trabalho. Tambores e vergalhões de ferro, impulsionados pelas ondas, não só punham em perigo a vida dos marinheiros, como avariavam o navio.

As 4 bombas de esgoto, embora funcionando bem, não davam vazão à água que entrava.

O comandante reuniu os oficiais e deliberou arribar à praia mais próxima. A situação do navio era precária; abicado e aderado para BE.

O farol da Conceição era visível às primeiras horas do dia 26. Entretanto, como a pôpa estivesse muito levantada, tornou-se impossível o governo do navio. O comandante ainda tentou equilibrar o navio com as máquinas, uma vez que o leme estava fora de ação.

As 3 horas avistou-se o farol do porto do Rio Grande, a cerca de 16'. Nessa ocasião, só a pôpa do navio estava fora d'água.

Soprava forte vento de NW, formando vagas alterosas. Uma delas suspendeu o navio, atirou os tripulantes ao mar e fez submergir a embarcação.

Durante os dias 24, 25 e 26 a guarnição tentara reparar os encerrados dos porões, sem nada conseguir, pois o mar os ameaçava e destruiu o material.

Um dos barcos salva-vidas, atirado ao mar, foi alcançado pelos tripulantes que nêle embarcaram.

As 8 horas, a cêrca de 500m, foram avistados três barcos de pesca. Apesar dos tiros disparados, não se aproximaram dos naufragos.

As 11,30 horas surgiu, no horizonte, o petroleiro americano "Texas Traider", que atendeu aos sinais, recolheu as vítimas e as conduziu ao porto do Rio Grande.

Aí, o comandante comunicou à Capitania as ocorrências.

A carga era composta de tambores, caixaria, vigas de ferro e gêneros alimentícios. Parte dela no convés (licença enviada pela Capitania, diretamente ao agente).

Não foi notada qualquer irregularidade quanto ao funcionamento de aparelhos, máquinas ou instrumentos. A estação rádio-telegráfica, entretanto, não funcionava, nem havia radiotelegrafista a bordo.

O encarregado do inquérito achou que a carga do convés fôra mal estivada, dificultando a locomoção dos tripulantes, com prejuízo dos serviços de proteção do navio. Assim, houvera desrespeito ao art. 143 do Regulamento das Capitânicas dos Portos.

A Procuradoria representou contra o comandante Armando Dutra Filho e o imediato, fundamentando a representação em má arrumação da carga e falta de estação radiotelegráfica.

No dia 12 de novembro de 1953, o Tribunal recebeu a representação contra o comandante e excluiu o imediato.

A defesa prévia oferecida pelo representado Armando Dutra Filho, comandante do "María Luiza", contém razões que levam a juízos favoráveis no que se refere à atuação dêsse oficial da Marinha Mercante.

Em primeiro lugar, acentui-se a violência do temporal que envolveu o navio durante três dias. Em segundo lugar, não havia sobrecarga. Além disso, o comandante obtivera licença para transportar carga no convés. Os documentos constam dos autos. Em terceiro lugar, é justo salientar que a viagem prosseguiu por impossibilidade de manobrar para inversão de rumo. A velocidade foi reduzida para diminuir os choques do mar contra o navio. Em quarto lugar, é perfeitamente verossímil que o mar forte, lavando o convés com violência, desarrumasse a carga, depois de partir os cabos de amarração e as peias.

Talvez a passagem pelo local dos tambores ficasse impraticável, desde que essa carga se desprendeou e passou a rolar pelo convés. Isso não quer dizer que estivesse mal estivada ou solta; apenas mostra a força das ondas que assoberbaram o navio.

É possível que a ação do mar tenha arrancado feixes de ferro, que foram lançados sobre as escotilhas do porão n. 1, rasgando os 3 encerrados.

Segundo depoimentos, a guarnição tentou refazer a cobertura do porão, mas a violência dos vagalhões punha em risco a vida dos marinheiros. Assim, a água foi penetrando no porão, alagando-o. Apesar do funcionamento imediato e constante das bombas de esgoto, a água continuou a subir de nível, molhando a carga. Pouco depois as bombas estancaram, provavelmente, avariadas pela mistura da água com açúcar da carga.

É preciso assinalar que não pôde haver alijamento da carga do porão, em consequência mesmo das condições reinantes.

Por fim, verificou-se o abicamento, a elevação do leme que determinou o desgoverno e a inação dos hélices, paralisando o navio.

Quanto à falta de estação radiotelegráfica nada há a imputar ao comandante, uma vez que consta dos autos a cópia da inscrição do navio, na qual se lê: "alterada a lotação deste navio com a diminuição do telegrafista e aumento de um moço e um carvoeiro, conforme requereu a Companhia proprietária. Capitania dos Portos do Estado de São Paulo, em Santos, 11 de Junho de 1951. (ass.) Fernando Hortala Riedel, capitão-tenente ajudante; Idalia Pontes Tozzi, escrev. dat. ref. 20".

A Companhia Rodolpho Souza Ltda. requereu e obteve admissão como assistente no processo.

Em sessão de 10 de julho de 1958 o Tribunal julgou o feito.

Considerando a ocorrência do mau tempo, e a violência de suas proporções;

Considerando que não ficou provada a má estiva;

Considerando que o comandante nada mais poderia fazer além do que praticou para salvar o navio, carga e tripulantes;

Considerando que as demais acusações não se mantiveram à vista das provas;

Considerando que as circunstâncias do acidente lhe deram o cunho de força maior;

Acordam os juizes do Tribunal Marítimo, por unanimidade: a) quanto à natureza e extensão do acidente: naufrágio; perda do navio e da carga; b) quanto à causa determinante: inundação dos porões e compartimentos pela água que entrou pelas escotilhas, em virtude do mau tempo; c) julgar o acidente como fortuna de mar e mandar arquivar o processo. Isentar de culpa o representado Armando Dutra Filho. — P.C.R. — Rio de Janeiro, 10 de julho de 1958. *José Espíndola*, almirante-de-esquadra, presidente — *Antônio Mendes Braz da Silva*, relator — *João Stoll Gonçalves* — *Carlos Lafayette Bezerra de Miranda* — *Francisco José da Rocha* — *Gerson Rocha da Cruz* — *Alberto Epaminondas de Souza*. Fui presente: *Gilberto Goulart de Barros*, 2.º adjunto-de-procurador.