

PROCESSO No. 74

***Naufrágio. Embarcação rebocada e sem tripulante. Fôrça maior
Não pôde ser responsabilizado o comandante do navio rebocador que
empregou todos os recursos aconselhados para evitar o sinistro.***

Vistos, relatados e discutidos os presentes autos.

O navio *Curitiba*, da Cia. de Navegação Lóide Brasileiro, partiu do pôrto do Rio de Janeiro a 27 de outubro de 1935, sob o comando do capitão de longo curso Manuel Dias de la Vega Gomez, conduzindo, a reboque, para o pôrto de Fortaleza, com escalas, a chata *Naveloide 4*, de 21 metros de comprimento, 6,30m de bôca, 2,20m de pontal e 120 toneladas brutas, e de propriedade da referida Companhia.

No dia 6 de novembro, quando o mencionado navio, já tendo deixado o pôrto de Macció, navegava nas coordenadas 9.º 41' de latitude sul e 35º 40' de longitude oeste (posição determinada pelas mercacões simultâneas, verdadeiras, da Ponta Verde e do farol de Macció, respectivamente de 17º nordeste e 30º noroeste), a embarcação rebocada abriu água e, em consequência, naufragou.

Instaurado a respeito o inquérito administrativo, na Capitania dos Portos do Estado de Alagoas, nele foram ouvidas, além do comandante, quatro testemunhas, que em resumo declararam: que a embarcação sinistrada era de madeira, mas estava em boas condições de estanqueidade, sendo conduzida sem tripulação; que, ao sair do pôrto de Macció, começara ela a abicar, despertando suspeitas de ter aberto água; que o sistema de

reboque consistia num cabo de arame, de 4½ polegadas de bitola e 204 metros de comprimento, e numa corrente de igual bitola e 44 metros, manilhada àquele, com uma de suas extremidades fixadas no cabeço de pôpa da chata, com o primeiro elo apropriado a receber a manilha do cabo de reboque, estendendo-se a corrente na direção da proa, em cujas bancadas dava volta redonda e abotoava no cabeço, seguindo o restante proa a fóra, em fôrma de esparrêla; que a referida embarcação não tinha leme nem convés; que a marcha máxima do navio era aproximadamente de 5 milhas horárias, encontrando-se devidamente preparado o reboque para o alto mar; que apesar de haver vento fresco e vagas, o mar permitia a navegação a reboque; que, finalmente, o acidente não foi devido à imperícia, mas casual, havendo o comandante conduzido com prudência e boa técnica a embarcação, tendo, por último, empregado os recursos possíveis para salvá-la.

A Procuradoria Especial, depois da juntada da cópia autêntica dos assentamentos constantes do Diário de Máquinas do navio rebocador, representou contra o comandante, alegando que este “que tinha ordem de robocar a chata, o fez imprudentemente, sem as precauções necessárias, de vez que deixando-a sem vigia, ao sair do pôrto de Maceió, com algum mar, deu sinal de tóda fôrça à máquina de seu vapor, assim navegando até as 16 horas e meia, quando verificou que o reboque que trazia, fazia água”, pelo que, apontando-o como diretamente responsável pela ocorrência e suas conseqüências, requereu, após a audiência de instrução da causa, fossem, afinal, impostas ao culpado as penalidades de ordem administrativa em que o mesmo incidiu.

Citado o capitão de longo curso Manuel Dias de La Vega Gomez, este, respondendo aos termos da representação (fls. 52-56), alegou ter recebido a chata regularmente despachada pela Capitania dos Portos, bem assim o navio com a documentação legal, este com a guarnição constante do rôl de equipagem e aquela com o respectivo passe, para ser rebocada sem vigia. Em sua defesa declarou ainda o Suplicado que a cobertura da referida chata formava ângulo *diedro*, cujas extremidades, também cobertas, deixavam livres à proa e à pôpa uma passagem de 0,25m aproximadamente, espaço tão reduzido que não dava para acomodar e abrigar convenientemente um vigia, cuja vida, de certo, correria risco, quando a embarcação fôsse sacudida pelo mar.

Acrescentou o comandante que, chegando ao primeiro pôrto de escala — Vitória — verificou que o fôrro de cobre do fundo da chata tinha largado em parte, por efeito do mar, deixando o calafeto a descoberto, o que comunicou à Cia., sendo por tal vistoriada a citada embarcação, em Maceió, e reforçada a sua cobertura, que era de tábua de fôrro (fls. 53). Disse ter suspenso ferro dêste último pôrto, estando a chata amarrada ao costado de BE do navio, lado sotavento, manobrando cautelosamente a máquina devagar, com intervalos extremamente pequenos.

Alegou, ainda, que achando-se o navio fundeado e aproado ao vento fresco de NE e demorando o farol de Maceió por 2º NE e o da Ponta Verde por 90º NE (marcações magnéticas), próximo dos recifes que se estendem na direção N-S, na distância de cerca de 150 metros — dar sinal de tóda fôrça adiante seria sacrificar o navio, que, sem passagem suficiente, iria fatalmente de encontro aos aludidos recifes, o que evidentemente não se deu, confirmando-se assim o acêrto da manobra executada.

Posto o navio em franquia, continuou o Suplicado (fls. 54), isto pelas 15 horas e 20 minutos, com a máquina ainda parada, foi dado início à manobra de arriar a chata, largando-se vagarosamente o cabo de reboque por meio de uma boça de corrente para evitar que o cabo ganhasse cócas e ficasse inutilizado. Em seguida, tudo livre à pôpa, foram consecutivamente dados os sinais de máquina adiante devagar, meia fôrça e tóda fôrça adiante, à proporção que os diversos seguimentos impulsionaram a chata, e às 16 horas foi passada a bóia do Peixe Pau (extremo sul dos recifes do pôrto), verificando-se ter feito então o navio percurso de apenas uma milha, o que torna improcedente a asserção de haver partido êle a tóda fôrça.

“Sofrendo a embarcação os embates impetuosos do mar” — prosseguiu o comandante — que, quebrando de encontro às suas amarras, galgava a cobertura, pelas 16 horas e 45 minutos observei que a referida embarcação mergulhava, parecendo ter água aberta, pelo que passei a navegar com marcha mais moderada. Confirmando-se a suposição, veri-

fiquei mais ter o mar quebrado a cobertura a BB. Ato seguido, convoquei a junta de oficiais e tripulantes, tendo todos acordado em arribar ao porto de Maceió, o que fiz, tomando as precauções aconselháveis no caso, navegando com marcha reduzida e manobrando convenientemente afim de trazer a embarcação próxima da pôpa, e recolhendo o cabo de reboque; aconteceu, entretanto, arrebentar o cabo de arame de duas polegadas, que servia de retenida. Observando a esteira da embarcação, enquanto a luz diurna permitiu a visibilidade, e, depois, na escuridão da noite pela tensão do cabo de reboque, que a força de dois guinchos conjugados não conseguia vencer, nestas condições cheguei ao porto de Maceió, pelas 19 e 30 minutos do mesmo dia. Recolhido o cabo — concluiu o comandante — verificou-se ter a chata se libertado da amarração, trazendo a mão do reboque somente a corrente com o cunho da embarcação abotoado”.

Ouvidas, em prova, as testemunhas arroladas, confirmaram elas o articulado acima, e suas declarações também não discreparam do que se contém no depoimento pessoal prestado pelo comandante de La Vega Gomez.

A Procuradoria, encerrada a dilação probatória, nada argüiu contra o indiciado, razão por que esse deixou de representar alegações finais, tão somente declarando nada acrescentar (fls. 89).

À vista do exposto;

Considerando que, apenas dois meses antes do acidente, a chata *Naveloide 4*, minuciosamente examinada, foi reconhecida em boas condições, podendo ser empregada com segurança, durante o prazo regulamentar, no serviço a que se destinava (doc. de fls. 18);

Considerando que, pedida permissão à autoridade competente para que a mesma chata pudesse seguir sem tripulante e a reboque do vapor *Curitiba*, para o porto de Fortaleza, onde ia servir, essa permissão foi concedida, de acordo com o parecer da Comissão de Vistorias e a informação oficial de que a embarcação em aprêço estava “devidamente preparada para reboque em alto mar, podendo viajar sem tripulante”, o que foi pessoalmente verificado (doc. de fls. 17).

Considerando que o comandante do vapor *Curitiba* estava legalmente autorizado a dar reboque à chata *Naveloide 4*, do porto do Rio de Janeiro ao de Fortaleza, (doc. de fls. 19), e “uma vez por ele verificada a impossibilidade de continuar a dar esse reboque, tomou as medidas aconselhadas a evitar o sinistro”, conforme se positiva dos autos e reconhece a Procuradoria Especial a fls. 88;

Considerando que, segundo a prova colhida, a saída do porto de Maceió obedeceu às precauções prescritas, em face das condições de navegabilidade do local, do estado do tempo e do mar, da estrutura da embarcação como da cobertura desta, levado em conta o enfraquecimento do material pelo uso, dada a sua qualidade;

Considerando o mais que dos autos consta:

Acórdam os Juizes do T. M. A., fixando como naufrágio e perda total a natureza e extensão do acidente ocorrido com a chata *Naveloide 4*, e determinado por mar grosso, como causa direta, atenta a estrutura da embarcação e sua relativa vetustez, em isentar da culpa e responsabilidade o capitão do longo curso Manuel Dias de la Vega Gomez. P. I. C. R. Sala das sessões do T. M. A., aos 10 de março de 1937. — *Dario Paes Leme de Castro*, Presidente; *Carlos Lafayette Bezerra de Miranda*, Relator; *Joaquim Santos Maia*. — *Silvio Borges de Souza Mota*. Fui presente, *Carlos Américo Brasil* — Procurador.