



Kollision s/s CLAUDIA M mit s/s EIGER am 9. Oktober 1946 in Santos, Brasilien

ciro

(U.P.) —
Mago Maior do
do ofereciam
a adido militar
General Cordeiro de
pa, compareceram alas
argentinias, além dos
militares junto a numero-
embatidas;

A TRIBUNA

SANTOS — Quinta-feira, 10 de Outubro de 1946

GRAVES AVARIAS SOFRIDAS PELO NAVIO NACIONAL "CLAUDIA M"

Supõe-se, entretanto, que a carga não tenha sido grandemente atingida — Procedidas ontem todas as diligências legais relativas ao acidente — Considerados ligeiros os danos sofridos pelo navio suíço "Eiger"



As fotos apresentam três detalhes das avarias sofridas pelo cargueiro nacional "Claudia M", no abalroamento ocorrido às primeiras horas da noite, no estuário, com o navio suíço "Eiger"

Continuam notícias ontem, ontem, na tarde de anteontem, no estuário, um acidente marítimo, o segundo a se verificar, aliás em locais e m. próximas, em duas semanas apenas.

O vapor "Eiger" abalroou com o nacional "Claudia M", produzindo-lhe avarias danas. O vapor nacional foi imediatamente encalhado, afim de prevenir qualquer possibilidade de afundamento, e para que mais facilmente se pudessem proceder à verificação da extensão dos danos sofridos.

O "CLAUDIA M" FEZ AGUA

Como aliás já informamos em nossa notícia de ontem, o "Claudia M", logo após o choque, começou a fazer água, o que determinou a providência imediata do seu encalhe. Supunha-se que a água tivesse invadido os porões 1 e 2. Contudo, a nossa reportagem apurou ontem, entretanto, a penetração de água não passou do porão n. 1, parecendo ainda que não chegou a atingir a carga, limitando-se ao espaço existente entre a cobertura inferior e o catramento.

A CARGA

O "Claudia M" rim em suas porões carga geral destinada à exportação de cabotagem, notadamente, principalmente de lousas, ferros, e xarqua. Assim, a única mercadoria suscetível de se deteriorar com a água é o xarqua. Aerolização, por esse motivo, que, mesmo que a água tenha atingido a cobertura, os danos sofridos pela carga tenham sido diminutos.

OS DANOS SOFRIDOS PELO BARCO

Sabemos, contudo, que os danos sofridos pelo barco sejam consideráveis, com a abertura de brechas no casco, cuja reparação se tornará dispendiosa, pois terá o mesmo de ser transportado para o Rio de Janeiro, se será rebocado a dique seco para se consertar que necessitar.

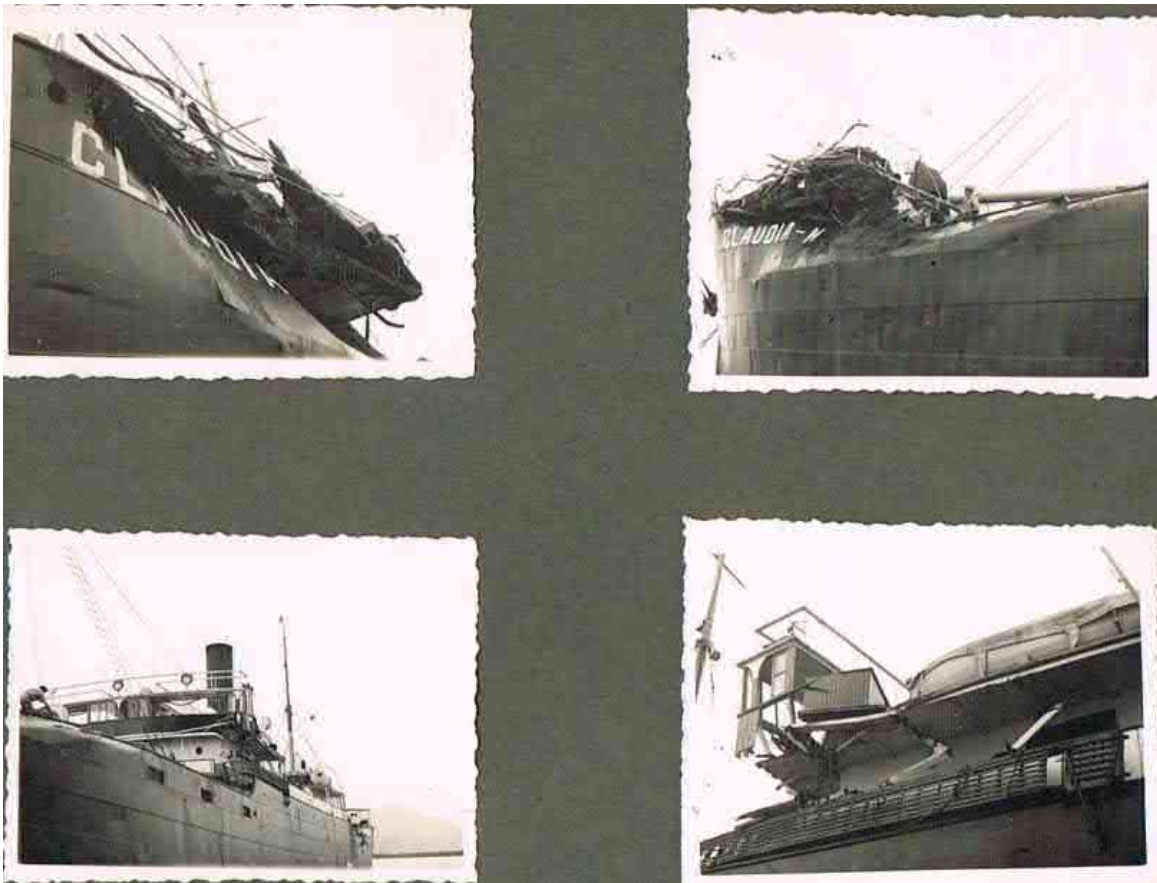
Não se sabe, ainda, com exatidão, a extensão desses danos, nem se será necessário transbordar a carga.

Ontem, foram realizadas sondagens no porão afetado, não tendo sido possível, entretanto, chegar-se a uma conclusão definitiva a respeito, o que a peritagem deverá determinar.

No clichê que publicamos com estas linhas, aparece uma vista dos danos causados no convés do "Claudia M", os quais atingiram, como se pode observar, a ponte de navegação. Apesar de impressionantes, estes efeitos não são de mais grave, pois não ameaçam a estabilidade do barco, sendo-me no fácil de reparar. Os danos mais graves, como se sabe, são os que porventura tenham sido causados ao casilado abaixo da linha d'água.

MEASURES LEGAIS

Por iniciativa da Flota das Indústrias Reunidas S. Matuzaruza (Departamento de Navegação), foram tomadas ontem as necessárias providências legais, tais como o protesto marítimo, a declaração de avarias grossas. Foi também instaurado o competente inquérito, que correrá pela Capitania do Porto.





TRIBUNAL MARÍTIMO

PROCESSO N.º 1.371

ACÓRDÃO

Abalroamento. Forte correnteza leva navios a se chocarem, quando um deles manobrava rebocado para atracar ao cáis e o outro demandava a saída do canal.

Navegação portuária. Acidente resultante de força maior, como indicam as circunstâncias.

Vistos, relatados e discutidos os presentes autos baseados no inquérito instaurado pela Capitania dos Portos do Estado de São Paulo, relativamente ao abalroamento entre o navio “Eiger”, de nacionalidade suíça e o nacional “Cláudia M”, quando aquêle manobrava para atracar ao cais, nas proximidades do armazém n.º 26, no pôrto de Santos, ocorrido a 9 de outubro de 1946, consta o seguinte:

O comandante do “Cláudia M”, capitão-de-longo-curso Marcos Oto, levou ao conhecimento da Capitania dos Portos, que seu navio tendo desatracado às 17 horas e 20 minutos do dia 9-10-46, encontrando-se a bordo o práctico do pôrto, Aquiles Facão, demandava a barra, quando às 17 horas e 43 minutos, próximo ao armazém 25, foi violentamente abalroado pelo vapor de bandeira suíça “Eiger”, que o atingiu a BB. Em virtude do inesperado fato e desconhecendo-se a extensão das avarias, fundeou próximo ao Pau Grande, a fim de verificar os danos, bem como alijar algumas barrilonas de ácido que se haviam espatifado por ocasião do choque. Na mesma ocasião procedeu-se às sondagens nos porões, verificando-se que os mesmos encontravam-se estanques. Às 18 horas e 15 minutos suspendeu sob orientação do práctico, demandando o fundeadouro: feitas novas sondagens, havia (1,066m) 3’06” de água no porão n.º 1, a BE. Foram postas a funcionar as bombas e crdenado que se procedessem a sondagens periódicas; às 19 horas e 5 minutos fundeou próximo à volta do Paquetá, permanecendo aguarnição em regime de viagem, para qualquer eventualidade, continuando as sondagens a intervalos de uma hora.

A firma Wilson Sons & Co. Limited comunicou que o vapor suíço “Eiger”, de sua consignação, fôra abalroado pelo vapor nacional “Cláudia M”, que, sem pressão, manobrava para atracar ao cais, nas proximidades do armazém n.º 26, para onde era transferido, em obediência às determinações da Companhia Docas.

Para os mesmos fins, comunicou que a bordo se encontrava o práctico Paulo Ribeiro Torres, que dirigia as manobras. O práctico Aquiles Facão levou ao conhecimento do práctico-mor que após desatracar o navio “Cláudia M” seguia com destino à barra. Depois de dobrar a volta do Paquetá avistou um navio que pela posição dos rebocadores estava sendo rebocado pela pôpa. Para chamar a atenção, deu um apito longo. Quando já em frente ao armazém n.º 18, reconheceu ser o “Eiger”, que manobrava mais ou menos em frente ao armazém n.º 26, na margem do canal oposta ao cais. Deu então um apito curto, indicando que guinava a BE: como não obtivesse resposta, deu devagar à máquina, leme todo a BE. Em frente ao armazém n.º 22, deu novamente um apito curto e desta vez, obteve resposta, tanto do “Eiger” como do rebocador que se encontrava na pôpa, que deram um apito curto cada um.

Com surpresa, viu que o “Eiger”, em vez de entrar para BE, com a pôpa, vinha dominado pela maré, atravessado no canal. Percebendo que o choque seria inevitável, pois não podia guinar mais a BE, por já ter o pontão do casco do “Britt Marie” pela proa, parou a máquina, dando atrás-a-tôda-fôrça; foi quando o “Eiger”, que trazia algum seguimento para ré, abalroou o “Cláudia M”, primeiro na proa e em seguida na altura do passadiço, avariando-o, isto às 17 horas e 43 minutos.

Para evitar um novo choque na pôpa, deu máquina tôda-fôrça adiante, estando o leme todo a BB. Com o choque recebido na proa, o “Cláudia M” desgovernou mais para BE, isto é, para o lado do cais. A fim de evitar uma avaria no pontão do “Britt Marie” ou num vapor inglês atracado, o * práctico empreendeu uma série de manobras de máquina e leme, passando entre os dois, sem mais acidentes. Em seguida fundeou junto à bóia do Pari e, assim que constatou não haver mais perigo, manobrou, indo fundear no ancoradouro de franquia.

Na inquirição das testemunhas foram ouvidas, do navio suíço, o Sr. Fritz Gerber, comandante, que declarou se achava, no passadiço por ocasião do acidente, estando também presentes o práctico, o 3.º oficial e o timoneiro. Que dera ordem ao rebocador “Netuno” para dar fôrça, a fim de safar a pôpa e que esta ordem foi cumprida pelo rebocador. Que, por ocasião do choque, supôs que o “Cláudia M” estivesse navegando a tôda velocidade, em vista do bigode que fazia e pela grande inclinação sofrida por aquele navio para BE, na ocasião do choque.

Perguntado se ao ser avistado o “Cláudia M”, continuou a manobrar ou parou, para continuar após a passagem do outro navio. Respondeu que continuou a manobra, não só porque o navio estava se deslocando vagarosamente, levado pelos rebocadores, como estava com o sinal internacional de manobra içado (duas bolas pretas no tope do mastro de vante, a BB), havia muito espaço para o “Cláudia M” passar a seu BB, e adiantou que o seu navio estava praticamente parado, pois a maré vazando com muita fôrça, obrigava a manobra a ser feita muito cuidadosamente. Que o seu navio foi levado tocar com a pôpa no vapor norueguês “Montevideú”, atracado, porque, com o choque do “Cláudia M” (conforme o croquis) resultou o navio ser levado de encontro ao cais, tie pôpa, apesar do rebocador “Netuno” ter dado tôda a fôrça adiante, contrariando êste efeito, ainda tocou com a pôpa, de leve, na popa dum navio norueguês, que se achava atracado ao armazém n.º 25. Que o acidente ocorreu às 17 horas e 45 minutos, não sabendo precisar qual a fôrça da maré, mas devido às dificuldades com que os rebocadores manobravam, julgava ser muito forte de vazante; que meia hora antes havia muito vento e chuva, mas no momento do abalroamento, o vento havia acalmado e a visibilidade era entre moderada e boa.

Daniel Brackmann, imediato do “Eiger”, encontrava-se na proa do navio; que os rebocadores que puxavam era o “Saturno” na proa e o “Netuno” na pôpa; que avistou o “Cláudia M” aproximando-se com grande velocidade e em rumo de colisão e notou que o “Netuno” dava tôda fôrça adiante, a fim de evitar o choque com o “Eiger”; que apesar de todos os esforços foi êste abalroamento pelo “Cláudia M” e, em seguida, devido ao choque, caiu sobre o cais, tocando de raspão a pôpa do “Montevideú”;

que a maré vazava fortemente; que o “Cláudia M” fôra avistado a uma distância bastante grande e não fêz qualquer manobra para evitar a colisão; que a posição do seu navio, no momento em que foi avistado o “Cláudia M”, era próxima do meio do canal, mais perto do armazém 26 do que da outra margem; que ouviu o apito do “Cláudia M”, quando êste se achava a uma distância mais ou menos de um navio da pôpa do “Eiger” e que se lembra de ter ouvido apitos dados pelos rebocadores e que o seu navio não podia apitar, porque estava sem pressão; que o rebocador “Netuno” dava adiante, antes de se* ouvido o apito do “Cláudia M” e que o “Saturno” não realizava qualquer manobra, tendo notado que as espias que ligavam o navio ao rebocador estavam em seio.

Alberto Vogel, 3.º oficial, fêz declarações semelhante, ouviu o apito curto do “Cláudia M” e não se lembrava de ter ouvido apitos dos rebocadores: que seu navio estava a proa estava a cerca de 50 metros do pontão do “Britt Marie”; que apesar do rebocador da pôpa contrariar a tendência desta para o cais, havia caído mais para terra, ficando o pontão a uma distância de 20 metros da proa. Que seria uma proeza arriscada o “Cláudia M” passar safo; finalmente, declarou que a pôpa do “Eiger” roximava se rapidamente do cais e que o rebocador “Netuno” somente algum tempo depois é que conseguiu ir diminuindo esta velocidade, não sabendo afirmar categoricamente se a pôpa estava parada ou em movimento, na ocasião do acidente. Tunto aos autos, o protesto marítimo <fls. 27-28>’. croqui folhas 281 e requerimento de Fritz Gerber, comandante o “Eiger”, solicitando ao Capitão do Porto a inquirição de mais testemunhas {fls. 30).

Foram ouvidos ainda Berna Ileiazbreit, timoneiro do “Eiger*”, que declarou que o leme estava carregado a BB. e que nesta posição continuou até o momento do abalroamento.

Thorstein Niensel, 1.º piloto do vapor “Montevideu”, atracado por BB ao armazém n.º 25, declarou que o “Eiger” tinha as duas esferas pretas içadas, indicando que estava de máquina parada; que ouviu o piloto do “Eiger” apitar para o rebocador da pôpa agüentar e que se aproximava lentamente do meio do cínal; viu o rebocador Netuno, que estava prolongado com a pôpa, ir para BB, e dar adiante, mas parecia não ter fôrça para impedir que a pôpa do “Eiger” se aproximasse do cais; que o “Cláudia M” deu uma guinada para BB., parecendo que pretendia passar por BB. do “Eiger”, mas em seguida retificou a manobra e aprofundou para passar entre êste e o “Montevideu”; causou-lhe admiração o “Cláudia M” não ter diminuído de velocidade; que não viu sair vapor do apito do “Eiger”, nem fumaça pela chaminé.

Jaardits Klevan, 1.º maquinista do “Montevideu”, declarou ter visto as esferas pretas içadas no mastro do “Eiger”; que o “Cláudia M” navegava com marcha de 8 a 10 nós; que ouvira o apito curto do “Cláudia M”, respondido pelo “Eiger” com outro apito curto. Foram ouvidos ainda, Alfred Henry e Allen John Percy, tripulantes do rebocador “Empire Mary” (fls. 50).

Da parte do “Cláudia M” foram ouvidos:

Marcos Oto, comandante, que declarou ter suspenso às 17 horas e 20 minutos do armazém 2, seguindo em direção à barra sob a direção do práctico Aquiles Facão, tendo dado antes da volta do Paquetá o apito longo convencional e que logo ao dobrar a ponta avistou um navio rebocado pela pôpa, defronte ao armazém número 26, na margem oposta ao cais, tendo nesse momento dado um apito longo de advertência; quando estava em frente ao armazém 18 reconheceu ser o outro de bandeira suíça: deu então um apito curto, indicando que guinava a BE; como não obtivesse resposta, deu devagar à máquina, entrando para BE; em frente ao armazém, deu novamente um apito curto, e desta vez obteve resposta, tanto do vapor suíço como do rebocador que se encontrava à sua pôpa. um apito curto dado por cada um deles; que, com surpresa, viu que o vapor suíço em vez de entrar para BE atravessou-se no canal; percebendo que o choque era inevitável, pois não podia guinar a BE. por ter o pontão do “Britt Marie” pela proa, parou a máquina, dando em seguida atrás-tôda-fôrça: o navio suíço, que trazia algum seguimento à ré e quando o “Cláudia M” já tinha passado 3 metros da sua pôpa, foi abalroar o castelo, a BB., e, em seguida, na altura do passadiço; para evitar novo choque na pôpa, ordenou máquina tôda-fôrça-adiante e leme a BB.; com o choque da proa o “Cláudia M”, desgovernou para BB: para evitar um choque com o pontão ou com o navio inglês atracado ao armazém 27,

empreendeu uma série de manobras de máquina e de leme, a fim de passar entre o pontão e o navio inglês; que o navio suíço estava rebocado pela pôpa, deslocando-se canal acima:

que, tôda a manobra, desde que o seu navio suspendeu, esteve afeta ao prático; que calcula estivesse seu navio a 5 nós pela máquina e. quando passou para máquina devagar, devido ao seguimento e à maré, devia estar a 3 nós, velocidade a que se deu a colisão:

que o suíço deslocava-se rapidamente, quando se achava a cerca de 100 metros dêste, ainda julgava passar safo da sua pôpa; nada sabia com relação à manobra de leme, antes da abalroação, porque o encargo da manobra estava com o prático; não havia passagem suficiente entre o “Eiger” e o Montevidéu para o “Cláudia M” passar; entretanto, antes do acidente não guinou a BB: vinha para passar entre o “Eiger” e o pontão do “Britt Marie”. Foram ouvidos ainda: Bartolomeu Neves Siqueira, imediato do “Cláudia M”, que declarou supor que passaria safo do “Eiger”, entretanto quando se encontrava nas imediações do armazém 23, notou que apesar da fôrça que fazia o rebocador de pôpa, para evitar que a pôpa do “Eiger” chegasse para perto do cais, esta se deslocava rapidamente para o centro do canal e pouco depois ouviu o prático do seu navio mandar leme a BB, pois já se achava bem perto do navio atracado ao cais, e quando a proa já havia passado a pôpa do “Eiger”, veio esta chocar-se com a amura de BB. do seu navio, a cerca de 3 metros da proa e resvalou pelo costado, até o passadiço; em seguida fizeram-se manobras para impedir novo choque com navios atracados ao cais, prosseguindo-se até Pau Grande, onde fundeou; não viu sinais içados no mastro do “Eiger”.

Plínio Nápole, 1.º pilôto do “Cláudia M”; Wilson Moraes Pessoa Muniz, 2.º pilôto; Francisco Freire da Rocha, timoneiro (fls. 68), carregou o leme 10º para BE, até o momento do choque; João Mateus dos Santos, chefe de máquinas, Leopoldo Afonso Bock, 2.º maquinista, fizeram declarações semelhantes.

Do depoimento de José Costa, mestre do rebocador “Netuno”, consta: rebocava o “Eiger” pela pôpa com dois cabos de manilha; veio descendo o canal, estando o navio com duas esferas pretas içadas no mastro de proa, a BB.; navegou ao lado do navio, por BB, até a altura do armazém 26, quando foi agüentar a pôpa do navio, que descia o canal, impulsionado pela correnteza; o rebocador não conseguiu vencer o seguimento do navio e somente na alutra da bacia do Macuco é que conseguiu iniciar o regresso canal acima, até o armazém 26: veio paralelamente ao cais, junto à margem oposta até o armazém 25, e daí por diante, a manobra do rebocador se resumiu a agüentar a tendência da pôpa em aproximar-se do cais, levado, pela correnteza, pois junto ao armazém 26 a maré puxa para o cais; ouviu um apito curto dado pelo “Cláudia M”, que se aproximava, então na altura do armazém n.º 16; continuou obedecendo às ordens do prático, agüentando a pôpa e somente quando o “Cláudia M” deu um outro apito curto, já no armazém n.º 22, apito respondido pelo “Eiger”, foi que o prático ordenou-lhe que fôsse mais para BE., puxando a tôda a fôrça para BB do “Eiger”, perpendicularmente ao cais; no momento do choque a pôpa do “Eiger” estava praticamente parada.

Nelson Francisco Silveira, mestre do rebocador “Saturno” fêz declarações semelhantes.

Paulo Ribeiro Tôrres, prático que praticava o “Eiger”, confirmou declarações anteriores e disse que o navio encontrava-se entre os armazéns 25 e 26, mais ou menos paralelo ao cais, junto «o mangue, com os rebocadores disparados por BB., permitindo que a maré fôsse levando o navio para o cais onde ia atracar, quando avistou o “Cláudia M” na volta do Paquetá: ouviu apenas um apito curto do “Cláudia M” quando êste estava a cerca de 40 metros da pôpa do seu navio, o qual se encontrava mais ou menos o meio canal, com a pôpa distante uns 40 metros da proa do “Montevidéu” atracado ao armazém 25 e que a proa distava 30 metros do flutuante do “Britt Marie”; não tomou providências antes de ouvir o apito do “Cláudia M”, porque julgava que, com o rumo a que vinha, o “Cláudia M” passaria somente após o “Eiger” estar junto ao armazém 26; na ocasião em que ouviu o apito do “Cláudia M”, deu imediatamente um apito curto para o rebocador que se encontrava na pôpa, mandando chegar um pouco a BE, e dar tôda a fôrça possível, a fim de agüentar o “Eiger”, o que conseguiu, pois a pôpa estava parada, quando o “Cláudia M” chocou.

Aquiles Facão, prático do “Cláudia M” declarou que, depois de descrever a curva do Paquetá, avistou um navio que vinha rebocado de pôpa, na altura do armazém n.º 26, junto à margem esquerda. Para chamar atenção deu um apito longo, pois ignorava qual o destino daquele navio. Não obteve resposta. Continuou seguindo a meio canal; mais ou menos em frente ao armazém 18, vendo que o navio ainda se conservava na margem esquerda, deu um apito curto, para preveni-lo que iria deixá-lo por BB., ainda desta vez não obteve resposta; mandou que pusessem máquina devagar e guinou todo a BE, e quando estava no afastamento de 100 metros do cais, mandou marcar “assim”; mais adiante, em frente ao armazém 22, deu novamente um apito curto, pois viu que o “Eiger” vinha se atravessando, isto é, caindo de pôpa para o cais; desta vez obteve resposta ao apito, resposta esta que foi acusada tanto pelo “Eiger”, como pelo rebocador “Netuno”, com um apito curto; continuou sua derrota, certo que passaria safo por BE do “Eiger”. Vendo, porém, que o “Eiger” vinha cada vez mais se atravessando no canal e com caimento à ré, entrou mais para BE, ficando nesta ocasião com um afastamento dos navios atracados ao cais de uns 50 metros, tendo já pela proa o flutuante do casco do “Britt Marie”, não podendo mais entrar para BE., em risco de abalroar navios atracados; nesta ocasião estava em frente ao silos do armazém 26, quando o “Eiger” abalroou; mandou parar a máquina e em seguida dar adiante tôda a fôrça, para não abalroar outros navios.

Declarou ainda que somente percebeu que o “Eiger” ia atracar ao armazém 26, após a colisão, esclarecendo, entretanto, que começou a perceber que a pôpa caía para o meio do canal, quando o “Cláudia M”, passava em frente ao armazém 23 e que não foi feita nenhuma marcação para verificar se os dois navios estavam em rumo de colisão; a maré vazava fortemente e junto ao armazém 26 tende a atirar os navios sôbre o cais; não teve tempo para efetuar qualquer manobra de emergência; ignorava que o “Eiger” não tivesse máquina, pois não viu o sinal indicativo. Tinha certeza de que o “Eiger” no momento preciso daria máquina adiante, bem como que o rebocador o agüentaria, permitindo passagem livre.

Devido à pouca fôrça da máquina do “Cláudia M” e dada a violência da maré, era impossível fundear ou “matar” (quebrar) o seguimento, por isso seguiu ao mesmo rumo e não aumentou a velocidade, pela proximidade dos navios atracados, sujeitos a terem os cabos partidos pelo deslocamento provocado pela “Cláudia M”. Tinha certeza de passar antes que o “Eiger” lhe barrasse o caminho, porque era esta a única manobra que podia fazer. Na ocasião em que passava defronte ao armazém 23, viu o rebocador “Netuno” dando tôda a fôrça adiante, isto é, puxando, procurando agüentar a pôpa do “Eiger” no meio do canal, diminuindo o seguimento mas sem conseguir parar e teve certeza que o apito dado foi em resposta ao seu, porquanto é costume no pôrto manobrar com os rebocadores pelo apito de bôea, quando o navio está sem máquina.

Junto aos autos, a fls. 77. cópia do diário de navegação com a ata de deliberação e protesto marítimo do “Cláudia M”. A fls. 79, a cópia do diário de máquinas, onde *nada consta* sôbre manobras efetuadas pela máquina no quarto de 16 às 20 horas, quando ocorreu o acidente. A fls. 81 consta a cópia do diário de máquinas do “Eiger”, estar uma caldeira acesa e com 150 libras de pressão. Do diário de navegação consta: (folhas 82v): o vapor “Eiger” estando sem fôrça para mover as máquinas, içou *duas bolas* (esferas) *pretas*, bem visíveis, no mastro de proa, assinalando, conforme a lei, que o navio não se movia com a própria fôrça. A fls. 85, informações meteorológicas, onde se observa que a maré foi bastante sensível, pois sofria influência da lua cheia (dia 10) e dos ventos do sul que sopraram durante todo o dia. A fls. 87, as velocidades acusadas pelo diagrama do medidor da correnteza, localizado dois metros abaixo da superfície livre as águas, num ponto entre a ilha Barnabé e o armazém 1, conjugado ao marégrama do pôsto junto à tôrre grande, no pôrto de Santos 3-10-1940.

A fls. 88 e 89 — Os autos dos exames periciais realizados no “Cláudia M” e no “Eiger”, após o acidente; Os peritos não tiveram elementos para fazer à avaliação dos danos.

A fls. 97 e 129 — manifestos da carga do “Cláudia M” e a fls. 131 e 132 — as vistorias em sêco e flutuando.

Do relatório do inquérito firmado pelo capitão-tenente Haroldo Gonçalves Pereira, entre outros detalhes, consta o seguinte:

que o vapor “Eiger”, conduzido pelo práctico e assistido por dois rebocadores, deixara o armazém 8, seguindo canal abaixo, até as proximidades da entrada da bacia do Macuco, pois devido à forte maré vazante, não conseguira parar em frente ao armazém 26; levavam-no de pôpa, canal acima, até a altura do armazém 25, junto à margem leste e neste ponto, aproveitando a maré vazante, que ali empurra para a margem oeste, iniciou-se a travessia, controlando o caimento avante e à ré, com os dois rebocadores, a fim de atracar ao armazém 26. Na qualidade de navio alcançado, pois realmente ia ser alcançado pelo “Cláudia M”, sem máquina, a reboque de dois rebocadores, manobrando em lugar apertado, julgou pertencer ao “Cláudia M” toda a manobra e não se preocupando com aquele navio, foi-se deixando que a maré o levasse para a margem oposta. Quando ouviu o último apito, o práctico do “Eiger”, notou a iminência do choque e ordenou ao “Netuno” toda a força adiante, não evitando o choque, mas atenuando-o bastante.

Quanto ao “Cláudia M”, declara que este navio a princípio propôs-se a realizar uma manobra bastante viável, mas à medida que se aproximava do outro, a manobra ia-se tornando arriscada, porque não só o “Eiger”, como também o rebocador “Netuno”, levados pela maré, iam lhe fechando o canal; mesmo assim prosseguiu o “Cláudia M”, e mais tarde, quando verificada a impossibilidade de passar sem bater, a distância entre os dois navios já era bastante pequena e, talvez, outra manobra de emergência quem o a realizada pelo “Cláudia M” (navio de uma só máquina), tivesse piores consequências.

Concluiu: que o acidente foi devido à maré, que vazando fortemente e puxando para a margem oeste do canal, nas imediações do armazém 26, tornou bastante difícil a manobra de cruzamento dois navios e praticamente anulou os esforços que ambos fizeram para evitar o choque que, em consequência do acidente, houve danos nos dois navios, constantes dos autos de exame pericial; que era responsável direto pelo acidente a *viaré* e indiretos os Srs. Marcos Oto, comandante do vapor “Cláudia M”, e Aquiles Facão, práctico pertencente à Corporação de Práticos do Estado de São Paulo, em Santos.

Ainda junto aos autos, um croqui apresentado pelo capitão-tenente encarregado do inquérito, referente ao trecho do canal de Santos, mostrando como ocorreu a abalroação (fls. 136).

O capitão-de-mar-e-guerra, capitão dos Portos do Estado de São Paulo, divergindo das conclusões a que chegara o encarregado do inquérito, achou que se a corrente da maré impelindo o “Eiger” para as vizinhanças do cais, impedia o “Cláudia M” de prosseguir no rumo que julgava safo, mudando assim a situação, competia ao práctico e ao comandante, providenciarem rapidamente para ser alterado o rumo, de forma a passar entre o pontão fundeado próximo ao “Britt Marie” e o cais, como de fato passou, depois do abalroamento; ao invés, deixaram o navio prosseguir, só carregando o leme 10° para BE, quando estava a 150 metros do “Eiger”, para finalmente carregar o leme todo a BE, na ocasião do choque (depoimento do timoneiro, fls. 63); considerando que quem está no mar com a responsabilidade de manobra, tem o dever de não cingir-se a um plano determinado que arquitetou, mas modificá-lo de acordo com as circunstâncias e em tempo útil, pelo que considerou o comandante do “Cláudia M” e o práctico que o assistia, respectivamente, Sr. Marcos Oto e Aquiles Facão, responsáveis pelo acidente.

A Procuradoria, pelo dr. 2.º procurador, concordando com as conclusões a que chegara o capitão dos portos, representou contra o comandante e o práctico, como responsáveis pelo abalroamento.

Recebida a representação e expedido o mandado de citação compareceu o dr. José Figueira de Almeida em defesa de Marcos Oto, cujas razões de defesa prévia estão a fls. 151 a 162, acompanhadas de um croqui demonstrativo da colisão (fls. 165). O dr. Paulino Jaques, veio em defesa de Aquiles Facão, cujas razões estão a fls. 172 a 176.

Em nova vista, a Procuradoria reportou-se à prova colhida nos autos. Em nova vista ao 1º e 2.º representados, êstes nada acrescentaram, Encerrada a instrução e dada vista à Procuradoria para alegações finais, (fls. 179), manteve a promoção anterior.

O dr. Luís Jorge Ferreira de Sousa oficiou ao Tribunal Marítimo sôbre a pretensão do dr. Edmar Porchat de Assis, advogado do comandante do navio suíço “Eiger”, para intervir no feito na qualidade de litisconsorte da Procuradoria.

Por êste motivo o andamento do processo foi sustado por 8 dias, de acôrdo com a lei, para a habilitação do comandante Fritz Geiber, a-fim-de intervir no feito, e dando-se-lhe vista para alegações finais.

A Procuradoria nada opôs ao pedido. Concedido o prazo de 20 dias para os advogados dos representados apresentarem razões finais, compareceu Dr. Edmar Porchat de Assis, na pessoa do dr. Luís Jorge Ferreira de Sousa, para a defesa do comandante do vapor “Eiger”, cujas razões de defesa estão a fls. 140 a 157. O comandante Marcos Oto, por seu advogado, apresentou razões finais (fls. 100 a 172).

Isto pôsto:

Considerando que o vapor “Cláudia M”, descia o canal do pôrto de Santos pela margem que lhe competia, quando avistou o navio “Eiger” rebocado de pôpa e subindo o canal pela margem esquerda e que nesta ocasião o “Cláudia M” deu os sinais de apito convencionais, indicativos da sua presença no canal e um apito curto indicando estar guinando a BE; em seguida, quando passou junto ao armazém 22, deu novamente um apito curto, respondido pelo “Eiger” e pelo rebocador “Netuno”, os quais deram um apito curto cada um, indicativos da guinada do navio rebocado com a pôpa para BE, isto é, no sentido da margem esquerda do canal;

Considerando que, apesar de terem dado ordens ao rebocador “Netuno” para puxar com tôda a fôrça de máquinas, a fim de conduzir a pôpa do “Eiger” para o meio do canal, a intensidade da maré de vazante na ocasião era tão forte e suprepujou a potência do rebocador, levando o “Eiger” a atravessar no canal;

Considerando que o comandante e o prático do “Cláudia M”, em conseqüência da troca de sinais de apito, continuaram a navegar em direção à barra, em marcha devagar, certos de que o rebocador “Netuno”, teria a fôrça necessária para agüentar a pôpa do “Eiger”, e assim passaria safo pelo “Cláudia M”, deixando o pontão do casco do “Britt Marie” a BE;

Considerando que, ao ser percebido que o “Eiger” descia sôbre o cais, arrastando o rebocador Netuno” e fechando a passagem ao “Cláudia M”, os dirigentes dêste navio, apesar de terem parado a máquina e dado atrás tôda a fôrça, não tiveram mais tempo, nem lazeira para executar outra manobra, senão aquela de dar adiante a tôda-a-fôrça. Nesta ocasião, o “Cláudia M”, bateu com a bochecha de BB e com o costado, na altura do passadiço, e na pôpa do “Eiger”, resultando avarias em ambos os navios;

Considerando que, as avarias sofridas pelo “Eiger” sendo na linha mediana da pôpa, conforme consta do laudo de exame pericial, verifica-se que encontrava-se atravessado no canal. A circunstâncias de ter o BB do “Cláudia M” batido na pôpa do “Eiger” e, pela natureza da abalroação resultante do choque, só poderia resultar ter sido o “Cláudia M” levado para cima do cais e o “Eiger” para o meio do canal. Entretanto, a forte corrente da maré de vazante atuando preponderantemente sôbre o “Eiger” e seu rebocador, depois do acidente com o “Cláudia M”, fez ainda com que a sua pôpa fôsse levada a bater na pôpa do vapor norueguês “Montevideú” atracado por BE ao cais do armazém n. 25, sem haver avarias;

Considerando, finalmente, tudo o que consta do alegado e provado nos autos:

Acordam os juizes do Tribunal Marítimo: a) quanto à natureza e extensão do acidente: abalroação nas circunstâncias descritas nos autos: prejuízos não avaliados; b) quanto à causa determinante: ação de forte correnteza de vazante, levando os navios a se chocarem na ocasião em que o navio suíço “Eiger”, manobrava rebocado pelo rebocador “Netuno” para atracar ao armazém n 26 e o nacional “Cláudia M”, demandava a saída do canal; c) considerar o acidente como conseqüente de *fôrça maior*, indeferir a representação da Procuradoria contra o capitão-de-longo-curso Marcos Otto, comandante do vapor “Cláudia M”, e contra o prático da Corporação de Práticos do Pôrto de Santos, Aquiles Facão, que praticava o mesmo navio, e mandar arquivar o processo. —

P. C. R. — Rio de Janeiro, 25 de novembro de 1947. Gustavo Goulart, vice-almirante, presidente — Adolpho Martins de Noronha Torrezão, relator — Américo de Araújo Pimentel — Raul RomêoAntunes Braga — Carlos Lafayette de Miranda — João Stoll Gonçalves — Francisco José da Rocha. Fui presente: Ulysses Gomes de Oliveira, 2.º procurador



s/s EIGER and s/s CLAUDIA M docked at Niterói, Brasil

