

TRIBUNAL MARÍTIMO
PROCESSO Nº 812/1943
ACÓRDÃO

B/P “CHANGRI-LÁ”. Naufrágio de barco de pesca, com a perda total da embarcação e a morte de dez tripulantes: José da Costa Marques, Deocleciano Pereira da Costa, Otávio Vicente Martins, Ildefonso Alves da Silva, Manoel Gonçalves Marques, Manoel Francisco dos Santos Júnior, Otávio Alcântara, Zacarias da Costa Marques, Apúlio Vieira de Aguiar e Joaquim Mata de Navarra. Oficiar à Diretoria de Portos e Costas e ao Serviço de Documentação da Marinha com o teor desta decisão, para as medidas competentes. Ataque pela artilharia do submarino alemão U-199, durante a 2ª Guerra Mundial.

Vistos, relatados e discutidos os presentes autos.

O Diretor do Museu Histórico Marítimo de Cabo Frio, Sr. Elísio Gomes Filho, enviou um ofício, datado de 09 de setembro de 1999, onde o referido pesquisador invoca a atenção das autoridades para o fato do B/P “CHANGRI-LÁ”, desaparecido desde julho de 1943, quando pescava no litoral de Cabo Frio, RJ, ter sido afundado pelo submarino alemão U-199, em operação de guerra na costa brasileira, no dia 23 de julho de 1943. Tal afirmação, segundo o historiador, mereceria uma análise aprofundada; desta forma, resolveu dirigir-se à Procuradoria Especial da Marinha para que esse órgão, exercendo o seu mister, buscasse perante o Tribunal Marítimo a verdade sobre esse importantíssimo acontecimento.

O mesmo pesquisador argumenta que o desaparecimento do B/P “CHANGRI-LÁ” foi julgado pelo Tribunal Marítimo, através do processo nº 812 de 1944, sem que os juízes possuísem elementos confiáveis para a designação da causa

determinante do desaparecimento do “CHANGRI-LÁ”. Assim, mesmo aventando-se a hipótese de um ataque inimigo, a Corte decidiu que não foi apurada a causa determinante do desaparecimento do barco e de sua tripulação, já que àquela época eram escassas as informações a respeito do misterioso sumiço daquela embarcação.

Contudo, argumenta o historiador, este quadro de incertezas sobre o destino do pesqueiro mudou. Afirma que, após exaustiva análise de documentos, entrevistas e de pesquisas confrontadoras, o B/P “CHANGRI-LÁ” foi covardemente bombardeado e afundado pelo submarino alemão U-199, ação hostil perpetrada em 23 de julho de 1943, durante a Segunda Guerra Mundial. Para chegar a esta conclusão, utilizou os interrogatórios dos tripulantes sobreviventes do submarino, afundado por uma ação conjunta entre aviões brasileiros e americanos na costa do Rio de Janeiro, em 31 de julho de 1943.

Alega o requerente que este episódio da participação brasileira na guerra precisa sair do anonimato e, por questões humanitárias, a memória de todos os tripulantes mortos deve ser resgatada para que os mesmos, saindo do esquecimento, sejam reconhecidos como heróis de guerra. Acrescenta que o ato homicida perpetrado pelos alemães contra a tripulação do “CHANGRI-LÁ” supera o número de perda de vidas de outros quinze navios brasileiros. Ressalta que tal prática covarde do submarino desconsiderou todas as regras de guerra, contrariando a proibição de evitar os horrores, sofrimentos desnecessários e danos inúteis. No caso do “CHANGRI-LÁ”, além de tratar-se de um alvo civil, seu afundamento não resultou em nenhum benefício para os alemães.

O Diretor do Museu Histórico Naval de Cabo Frio afirma que coincidem perfeitamente a data e o local onde encontrava-se o pesqueiro brasileiro desaparecido e

o relato dos tripulantes do U-199 sobre o ataque a uma pequena embarcação civil brasileira. Acrescentou que a única dúvida que havia quanto ao fato do U-199 ter afundado o “CHANGRI-LÁ”, era em relação à declaração dos tripulantes do submarino de que haviam afundado um barco com uma vela na popa, desfigurando-se a característica de um pesqueiro; contudo, provou-se tratar de uma prática comum para os barcos de pesca da época, chamada de “vela de fortuna”, que auxiliava a propulsão.

Assim, concluiu que o B/P “CHANGRI-LÁ” encontrava-se pescando nas coordenadas do submarino, no dia do seu desaparecimento, além do fato de que os próprios tripulantes do U-199 reconheceram que atacaram um barco naquele dia e naquele local e, além de tudo, não houve nenhum outro navio abatido naquele dia e naquele local.

A Procuradoria Especial da Marinha recebeu a documentação enviada, analisou-a, providenciou diligências e concluiu que realmente o B/P “CHANGRI-LÁ” foi torpedeado pelo U-199, durante a Segunda Guerra Mundial.

Desta forma, apresentou recurso inominado em face da decisão prolatada no Processo nº 812, de 11 de fevereiro de 1944, deste Tribunal Marítimo, que julgou o desaparecimento do B/P “CHANGRI-LÁ” e de sua respectiva tripulação como de origem desconhecida, considerando o surgimento de provas novas capazes de alterar, por inteiro, o rumo traçado na sentença recorrida.

Requeru a PEM que o Tribunal Marítimo considerasse como causa determinante do desaparecimento do referido pesqueiro o impacto direto de disparos em ataque do submarino alemão U-199, classe XI D-2. de 1.200 toneladas, efetuado pelo canhão de 105mm, em ação de guerra. E mais, requereu que fosse atribuída responsabilidade ao Capitão-Tenente alemão Hans Werner Kraus pelo ato de guerra, em flagrante violação à Convenção de Genebra e, por fim, que fossem identificados os

tripulantes do pesqueiro assassinados e oficiada à Diretoria de Portos e Costas da Marinha para que os seus nomes fossem incluídos como ex-combatentes de guerra.

A Procuradoria Especial da Marinha embasou suas razões de pedir na comunicação formal feita pelo Sr. Elísio Gomes Filho, na análise de novas provas apresentadas e por entender que trata-se de uma questão de justiça: reescrever-se esta página da história da participação brasileira na Segunda Guerra Mundial, além de homenagear-se a memória de pobres pescadores, sacrificados por ato de guerra.

Argumentou a PEM que muitas embarcações mercantes e de guerra sofreram ataques durante a 2ª Guerra no litoral brasileiro; contudo o B/P “CHANGRI-LÁ” foi injustamente excluído desde rol, certamente pelo desconhecimento da documentação que ora se anexa. Argumenta a PEM que o Decreto-Lei nº 4.830/42 transferiu a jurisdição das colônias de pesca ao Ministério da Marinha, que passaram a ser seus associados, empregados como forças auxiliares das forças navais na vigilância e na defesa das águas brasileiras.

Destaca que o mercante “CABEDELO” foi considerado perdido por ação do inimigo embora nada, absolutamente nada, nem indícios, nem sinais, possa sustentar que seu desaparecimento tenha se dado por força do inimigo; só a sua presença em cenário de guerra fora o bastante para incluí-lo no rol.

Em relação aos fatos, alega que o B/P “CHANGRI-LÁ”, de propriedade de João Ferreira de Jesus, inscrito sob o nº 735 na Capitania do Distrito Federal e do Estado do Rio de Janeiro (CPDFERJ), despachado em 26 de junho de 1943, suspendeu do porto do Rio de Janeiro, em 28 de junho de 1943, com destino ao norte do litoral de Cabo Frio. Devido às más condições de tempo, arribou em Arraial do Cabo, em 04 de julho, suspendendo posteriormente para reiniciar suas atividades de pesca naquela costa.

Contudo, após essa data, não houve novas notícias sobre a embarcação, até seu proprietário, em 15 de julho, ter comunicado por escrito, à CPDFERJ, seu desaparecimento.

Conclui a Procuradoria que, dos autos do processo nº 812/43, extraem-se as seguintes conclusões:

A) o B/P “CHANGRI-LÁ” era um barco solidamente construído e não seria qualquer mau tempo capaz de destruí-lo com facilidade;

B) era um barco bem aparelhado e dotado de diversos recursos suficientes de salvação;

C) a embarcação foi despedaçada, tendo alguns de seus destroços, que foram recolhidos e identificados, confirmado que a embarcação não foi partida ao meio ou coisa semelhante, parecendo ter havido uma explosão, de dentro para fora, provando, segundo a PEM, a materialidade forte e robusta do evento;

D) não foram encontrados restos humanos;

E) os prejuízos computados foram a perda da tripulação, e o valor do barco, cerca de CR\$16.000,00 da época; e

F) sobre os tripulantes desaparecidos, o relatório faz referência a documentos dos autos e permite que se chegue à seguinte relação dos que estavam à bordo quando do sinistro:

a. José da Costa Marques, mestre, Cad.64.259;

b. Deocleciano Pereira da Costa, c.motorista, Cad.75.071

c. Ildefonso Alves da Silva, Cad.71.022

d. Manoel Francisco dos Santos Júnior, Cad.77.044

e. Otávio Vicente Martins, Cad.1337

f. Manoel Gonçalves Marques, Cad. 65.265

g. Apúlio Vieira de Aguiar, Cad. 955

h. Joaquim Mota Navarro, Cad. 1342

i. Zacarias da Costa Marques, Cad. 1913

j. Otávio Dancata.

Considerando as informações chegadas, a PEM concluiu que, por volta do dia 22 de julho de 1943, o submarino alemão U-199 patrulhava na superfície, à noite, quando avistou, por bombordo, um vulto de embarcação, que foi identificada pelo submarino como um veleiro ou um barco que tivesse uma vela à ré. O Comandante alemão decidiu afundá-lo com tiros de canhão. Após errar o disparos com o canhão de 37mm, atirou sete vezes com o canhão de 105mm, tendo os dois últimos disparos logrado êxito, destruindo a embarcação. O submarino buscou por sobreviventes durante algum tempo, nada encontrando. Abandonou, então, a busca, permanecendo na superfície até o nascer do dia.

Tal ocorrência foi descrita sucintamente no extrato de Relatório da Marinha Americana, que contém declarações de prisioneiros alemães pertencentes ao U-199, recolhidos pelo USS BARNEGAT, após seu afundamento por um PBY CATALINA da FAB, em 31 de julho de 1943, no litoral do Rio de Janeiro. Tais prisioneiros foram os doze sobreviventes do citado afundamento do U-199, entre os quais incluía-se o comandante. Dadas as modestas proporções da embarcação, não existe registro formal de tal afundamento.

A PEM entende que, embora as localizações de áreas seguidas pelo U-199, em sua patrulha, não são informadas com precisão – o submarino inclusive alterou as zonas que lhe eram atribuídas, buscando tráfego junto à costa – os fatores de tempo e distância

envolvidos permitem admitir como certo que o “CHANGRI-LÁ” foi a embarcação afundada pelo inopinado e traiçoeiro ataque inimigo, ainda mais por inexistir registro de qualquer embarcação que tenha sido atacada ou desaparecido na área marítima (litoral fluminense) e período (mês de julho) considerados.

Quanto à existência de uma vela de fortuna na popa do B/P CHANGRI-LÁ”, por ocasião do ataque, entende a PEM que tal fato é perfeitamente possível e explicável. Por exemplo, seria natural, no caso de algum defeito no único motor diesel de baixa potência, que usava para sua propulsão, ou por um desejo natural de economia de combustível, conforme admitido por marinheiros da época, ou, ainda, como habitualmente usavam para aumentar a velocidade, uma lona, como vela improvisada na popa.

Ressalta a PEM, o episódio vivido pelo N/M “CABEDELO”, de bandeira brasileira, em viagem da Filadélfia/EUA, de onde suspendeu em 14 de fevereiro de 1942, para Cabedelo, carregado de carvão, desapareceu no mar sem que houvesse ocorrência de mau tempo, constituindo o fato um mistério para os anais marítimos. Malgrado pesquisas efetuadas, nada se apurou, tendo sido o navio afundado pela ação do inimigo. Embora no caso “CABEDELO” não houvesse fatos ou circunstâncias que, no episódio “CHANGRI-LÁ” estão a apontar para o seu provável afundamento pelo U-199, o “CABEDELO” foi incluído nas perdas da marinha mercante brasileira, demonstrando o seguinte fato: os submarinos alemães consideravam qualquer embarcação (de guerra, mercante, pesqueira, à vela etc ...) como inimiga. Daí conclui-se, como perfeitamente lógico e factível, que a perda do B/P “CHANGRI-LÁ” e de seus tripulantes seja atribuída à ação submarina inimiga, como bem sustentam e caracterizam

os elementos informativos novos ora levados à apreciação deste Tribunal, de modo a alterar-se a conclusão do processo nº 812, a fim de se restabelecer a verdade e a justiça.

Diante desta fundamentação, o Exmº Juiz Presidente do Tribunal Marítimo recebeu em caráter excepcional o recurso.

Distribuídos, o primeiro esforço empreendido pelo Tribunal foi o de recuperar os autos do processo nº 812, de 1943. Felizmente, o Tribunal Marítimo, demonstrando mais uma vez a sua eficiência e organização, conseguiu reconstituir, através de seu sistema de microfilmagem, todas as peças do processo e trazer de volta a integralidade daqueles autos (fls. 13\86), que podem ser resumidos da seguinte forma:

O inquérito, realizado pela Capitania dos Portos do Distrito Federal e Estado do Rio de Janeiro, instaurou-se devido à comunicação do proprietário do B/P “CHANGRI-LÁ” – João Ferreira de Jesus – sobre o seu desaparecimento desde o dia 28 de junho de 1943. Dessa forma, foi o primeiro a ser ouvido. Do seu depoimento, extrai-se:

“Que o barco saiu do porto do Rio de Janeiro, no dia 28 de junho de 1943, com o objetivo de pescar ao norte do litoral de Cabo Frio. Sendo que, depois de sua saída, somente teve a notícia, através do proprietário do B/P “VILLAR”, que o “CHANGRI-LÁ”, no dia posterior a sua saída, esteve em Arraial do Cabo e que os tripulantes estiveram em terra. Além disso, foi informado que a embarcação, no dia 03 de julho, retornou para Arraial, forçada a arribar devido a um forte vento sudoeste e que um dos tripulantes, de nome Deocleciano Pereira da Costa, mandou dizer ao mestre da embarcação que havia ficado acamado na cidade do Rio de Janeiro e que ficasse despreocupado, pois estavam fazendo uma boa pescaria, já tendo enchido uma urna do barco. Mandou dizer, ainda, que aguardariam em Arraial do Cabo até que o tempo

melhorasse, retornando ao mar assim que as condições climáticas o permitisse. Acrescentou que teve notícia do desaparecimento do pescueiro por comentários no cais e que posteriormente foi avisado por vários tripulantes de embarcações de pesca que diversos pedaços da embarcação estavam dando na praia de Cabo Frio e que, entre os mesmos, encontrava-se uma tábua da embarcação que, inclusive, encontrava-se na Capitania sendo mostrado ao carpinteiro, que a pouco havia realizado um conserto no “CHANGRI-LÁ”, tendo aquele profissional reconhecido nela o seu trabalho. E mais, ele próprio, proprietário, reconhecia aquele destroço como do barco sinistrado. Disse que pelo que sabia a tripulação era formada de sete pessoas e, dessas, ele só conhecia pessoalmente o motorista, já que tinha o hábito de deixar para o mestre a escolha da tripulação. Afirmou que o mestre não embarcou porque estava doente e que ouviu falar que, ao arribar em Arraial, um dos tripulantes desembarcou doente. Ao ser perguntado sobre as condições estruturais do B/P “CHANGRI-LÁ”, afirmou categoricamente que todos reconheciam sua sólida construção e que nenhum pescador da região poderia acreditar que o pesqueiro tivesse sossobrado devido a algum temporal. Asseverou que o profissional que substitui o mestre adoentado tinha carta de patrão de pesca e a prática de mais de trinta anos no mar, que a embarcação era bem aparelhada, possuía um bote para oito pessoas, dez ou onze salva-vidas ingleses além dos salva-vidas comuns. Por fim, perguntado sobre o que poderia ter causado o seu desaparecimento, respondeu que achava que foi uma mina que chocou-se com a embarcação e provocou a sua explosão.”

A segunda testemunha ouvida foi Seraphim Joaquim da Silva Júnior, pescador e mestre do B/P “CHANGRI-LÁ”, tendo o mesmo relatado que, mesmo sendo o mestre do pesqueiro sinistrado, não embarcou naquela funesta viagem porque achava-se adoentado, conforme atestado médico, que anexou ao seu depoimento (fls.31), datado de

19 de junho de 1943, diagnosticando ser o mesmo portador de cancro venéreo (ducrey) com bubão inguinal flegmático, sendo-lhe recomentado tratamento e repouso. Acrescentou que antes da embarcação fazer-se ao mar comunicou seu estado ao patrão de pesca José da Costa Marques. Disse que o barco foi despachado no dia 26 de junho, mas só deixou o porto no dia 28 e que a pescaria seria realizada no local de rotina, ou seja, ao norte do litoral de Cabo Frio. Relatou que ouviu dizer que a embarcação recolheu-se em Arraial do Cabo, devido a um forte temporal e que já tinham uma urna cheia de peixe. Disse que encontravam-se embarcados todos os nomes constantes no rol, menos ele como mestre, devendo-se portanto acharem-se a bordo sete tripulantes. Ao ser questionado porque além do sete tripulantes havia outros quatro homens a bordo, sendo seus nomes lidos, respondeu que não saberia explicar como aqueles outros apareceram a bordo e que ouviu dizer que um tripulante desembarcou, sendo possivelmente o Gabriel Soares Cardoso. Disse que reconhecia o pedaço de madeira, encontrado no mar e trazido pelo mestre do barco “TRÊS-IRMÃES”, como sendo do B/P “CHANGRI-LÁ”. Perguntado se o tripulante que o substituiu tinha condições de fazê-lo, respondeu que sim, pois além de ter a habilitação formal, possuía mais de trinta anos de navegação naquela área. Afirmou que o pesqueiro sinistrado era solidamente construído e que nos sete meses que o mestrou pôde constatar a sua capacidade de enfrentar o mar “largo”, tendo comprovado a sua resistência na prática em diversas ocasiões. Acrescentou que não acreditava que a embarcação pudesse ter naufragado em virtude de um temporal e, mesmo que isso acontecesse, os corpos seriam encontrados, como de hábito acontece nessas situações. E mais, caso a mesma naufragasse, seriam encontrados os seus tripulantes, já que possuía um bote e vários coletes salva-vidas. Disse que a embarcação era bem aparelhada para a hipótese de um naufrágio e que a pescaria era realizada em

cima da própria embarcação com uma linha chamada de parqueira, sendo o bote utilizado apenas para o deslocamento para a terra ou pela necessidade de algum serviço. Perguntado a que atribuía o desaparecimento da embarcação, disse que acreditava em uma fatalidade, já que não aceitava a hipótese da embarcação ter afundado por mau tempo.

Armando Duarte, mestre do B/P “TRÊS-IRMÃES”, declarou que ao chegar no porto de Arraial do Cabo teve a notícia do desaparecimento do “CHANGRI-LÁ”, sendo-lhe entregue por um pescador de apelido Nico uma peça de madeira que supunha ter pertencido ao pesqueiro sumido para que o mesmo a entregasse à Capitania, o que foi feito. Disse que ouviu falar que um dos tripulantes havia ficado em terra, quando do retorno do pesqueiro à Arraial. Acrescentou que o “CHANGRI-LÁ” costumava pescar ao norte de Cabo Frio e era uma embarcação bem aparelhada para aquele mister, inclusive dotada de bastante solidez. Disse que conhecia o pescador que substituiu o mestre e poderia ser qualificado como um a pessoa preparada para tanto, devido aos seus muitos anos de experiência naquela costa. Por fim, respondeu que talvez um temporal violento tivesse causado o naufrágio da embarcação, mesmo reconhecendo ser ela muito bem aparelhada para essas circunstâncias.

Acostaram-se aos autos do inquérito:

A)A comunicação do desaparecimento do pesqueiro assinada pelo seu proprietário;

B)Rol de equipagem datado de 26/06/43, contendo os seguintes nomes:

b.1) Serafim Joaquim da Silva Júnior, mestre;

b.2) Deocleciano Pereira da Costa, condutor motorista;

b.3) Manoel Francisco dos Santos Júnior, pescador;

b.4) Otávio Vicente Martins, pescador;

b.5) Manoel Gonçalves Marques, pescador;

b.6) José da Costa Marques, pescador;

b.7) Ildefonso Alves da Silva, pescador;

b.8) Gabriel Soares Cardoso, pescador.

C)Atestado do Ambulatório da Clínica dos Pescadores;

D)Ofício nº 198 da Agência da Cabo Frio ao Capitão dos Portos, informando que o CHANGRI-LÁ não deu entrada no porto e, segundo as famílias dos tripulantes, era tripulado por:

d.1) Deocleciano Pereira da Costa, condutor motorista;

d.2) Ildefonso Alves da Silva, pescador;

d.3) Manoel Gonçalves Marques, pescador;

d.3) José da Costa Marques, pescador;

d.4) Apúlio Vieira de Aguiar, pescador;

d.5) Joaquim Mota Navaro, pescador;

d.6) Zacarias da Costa Marques, pescador;

d.7) Otávio Dacanta

Além dos tripulantes acima referidos, haviam mais dois que, não sendo residentes na jurisdição daquela agência, têm seus nomes desconhecidos.

E)Ofício nº 200 do agente de Cabo Frio à Capitania do Rio, afirmando que o pescador Gabriel Soares Cardoso, pertencente à guarnição do pesqueiro sinistrado, encontrava-se em Arraial do Cabo, onde reside.

No relatório do encarregado do inquérito, concluiu-se, em síntese, que:

1ª) Que o B/P “CHANGRI-LÁ” deixou o porto do Rio no dia 28/06/43, tendo depois arribado, devido a um forte vento sudoeste, em Arraial do Cabo, no dia 04/07/43, tendo desembarcado o tripulante Gabriel Soares Cardoso e embarcado outros quatro pescadores, que não constavam no rol de equipagem, não havendo, a partir desta data, qualquer outra informação sobre o pesqueiro, presumindo-se inicialmente que ele havia naufragado.

2ª) Surpreendentemente, não foram encontrados os restos mortais dos tripulantes nem o bote de salvação, contudo, pedaços da embarcação foram dar na praia de Arraial do Cabo, sendo categoricamente reconhecidos como pertencentes ao barco desaparecido.

3ª) As testemunhas ouvidas, que conheciam muito bem a embarcação sinistrada, são enfáticas ao afirmar que o pesqueiro não teria naufragado com facilidade, desacreditando inclusive nesta hipótese, uma vez que era solidamente construída, além de muito bem mestrada e aparelhada.

4ª) Foi indiscutivelmente caracterizado o fato da embarcação ter sido despedaçada, uma vez que tábuas do corrimão da borda deram na praia, em Arraial do Cabo, sendo inclusive reconhecida pelo próprio carpinteiro que a confeccionara, como também pelo proprietário e o mestre do barco.

5ª) Ao se examinar atentamente o corrimão da borda, não se encontrou nenhum vestígio de que a embarcação tivesse sido partida ou quebrada no meio, como poderia se esperar; ao contrário, o que se constata é que houve uma explosão, de dentro para fora, e que o corrimão teria sido atirado para cima, pela força da expansão dos gases.

6ª) Por fim, não se poderia apontar responsáveis, já que muitas poderiam ser as causas do desaparecimento do pescador, principalmente no estado de guerra em que se encontrava o país.

Enviado ao Tribunal Marítimo, o inquérito mereceu autuação sob o nº 812, sendo distribuído para o Exmº Juiz João Stoll Gonçalves.

Dada a palavra ao Ilmo. Procurador Junto ao Tribunal Marítimo, Dr. Ulysses Gomes de Oliveira, este opinou pelo arquivamento dos autos, uma vez que entendeu que o evento teria sido decorrente de fortuna do mar.

Em diligência determinada pelo Exmº Juiz-Relator, a Capitania juntou a ficha de inscrição do B/P “CHANGRI-LÁ”, onde consta que a embarcação foi inscrita em novembro de 1942 com o nome “SÃO MARTINHO”, classificada na classe “C”, divisão “2”, subdivisão “K”, sendo um barco a motor, destinado à pescaria costeira de pequena cabotagem. Possuía um motor semi-diesel, com potência de 28 cavalos, um hélice propulsor, velocidade máxima de 7 milhas, enquanto a velocidade econômica era de 5 milhas. Capacidade de 500 kg em dois tanques, casco de madeira, 9,5 metros de comprimento, 2,85 metros de boca, 1,10 metros de pontal. Equipagem de seis pessoas, carga de 5.000 Kg. Posteriormente, em 31/10/42, foi inscrita na agência de Cabo Frio, sendo verificadas e retificadas informações pela comissão de vistorias, passando à propriedade de João Ferreira de Jesus, sob o nome de “CHANGRI-LÁ”, não possuindo qualquer tipo de seguro.

Na sessão de julgamento, em 11/02/1942, o juiz relator apresentou o seu voto, tendo o mesmo originado a seguinte decisão do Tribunal:

A) Quanto à natureza e extensão do acidente: desaparecimento de barco, com perda da vida de todos os que se encontravam a bordo.

B) Quanto à causa determinante: não apurada em face da absoluta impossibilidade de obtenção de quaisquer elementos.

C) Decisão: considerar o evento como fortuito e ordenar o arquivamento do processo, conforme requereu a procuradoria.

Divergiram os votos dos Juízes Carlos de Miranda, Romeu Braga de Miranda e Américo Pimentel; o primeiro quanto ao item “a” da decisão, votou como “desaparecimento de barco com a presumida perda das vidas dos que se achavam a bordo”. O segundo divergiu quanto aos itens “a” e “c” da decisão, como segue: “desaparecimento da embarcação com os tripulantes e mandar arquivar o processo. O terceiro divergiu quanto ao item “c” na forma do voto do Juiz Romeo Braga.

Do acórdão, proferido pelo Tribunal, pode-se destacar as seguintes conclusões: a) o barco sinistrado apresentava ótimas condições para lançar-se ao mar, dentro de suas atividades de pesca, possuindo todos os equipamentos de salvatagem; b) o rol previa uma tripulação de seis pessoas, contudo, a pescaria era realizada com dez pessoas, quatro a mais do número previsto no rol; c) que o mestre do pesqueiro deixou de sair para a viagem já que encontrava-se adoentado, tendo o mesmo acontecido com um outro tripulante, de nome Gabriel, que deixou a embarcação quando a mesma atracou em Arraial do Cabo, portanto, no momento do acidente, havia nove tripulantes a bordo; d) que a embarcação realmente perdeu-se, como restou demonstrado quando do reconhecimento de uma de suas tábuas do costado, contudo, nenhum elemento de prova foi recolhido para que se pudesse chegar à causa determinante do evento; e) que os depoimentos colhidos levam à conclusão de que a embarcação sofrera um ato ataque de guerra, contudo, não houve provas que o confirmassem; e f) que não houve nenhum temporal, nem alguma mudança climática importante na região onde habitualmente

pescava o “CHANGRI-LÁ”, como também não existe qualquer indício que houve um explosão a bordo.

Constam ainda nos autos do referido processo, arquivado desde 5 de junho de 1945, ofícios de sinistro marítimo da Capitania dos Portos à Diretoria de Marinha Mercante e ofício do Presidente do Tribunal Marítimo ao Instituto de Aposentadoria e Pensões dos Marítimos.

Assim, encerrou-se o processo nº 812, que julgou indeterminada a causa do desaparecimento do B/P “CHANGRI-LÁ”.

A Procuradoria Especial da Marinha fez juntar ao seu expediente:

a) a comunicação original do Diretor do Museu Histórico Marítimo de Cabo Frio;

b) o Anuário de Jurisprudência do Tribunal Marítimo, com a seguinte ementa: “Desaparecimento de barco de pesca. Nenhum elemento autoriza a fixação da causa. Meras conjecturas de temporal ou ação do inimigo.”, publicada às fls. 28 do referido anuário;

c) relação das embarcações brasileiras atacadas no decurso da 2ª Guerra Mundial, com 24 atingidas em 1942 e nove em 1943, listando um número de 502 vítimas;

d) Documento do Escritório do Departamento Naval do Chefe de Operações Navais de Washington, Arquivo do Comando – 2ª Guerra Mundial – contendo relatório do interrogatório dos sobreviventes do U-199, afundado em 31 de julho de 1943, com tradução livre às fls. 96/97. O documento traz informações a respeito das atividades empreendidas pelo submarino na costa brasileira, sob quatro títulos que podem ser assim resumidos: Retorno à Área de Operações - parte em que a tripulação do submarino

comunica que seu comandante- Kraus - tinha receio de que os inimigos descobrissem a sua localização, depois do ataque que acabavam de empreender contra um navio, assim, guinou para o sul para alcançar as áreas de operações previamente atribuídas; Mudança da Área de Operações - parte em que o comandante do U-199 pediu formalmente autorização ao Comando dos Submarinos para iniciar procedimentos mais próximos à terra, já que o comandante estava convencido de que a única oportunidade que possuía para afundar navios inimigos consistia em operar mais próximo da linha da costa; Segundo Ataque - trecho em que afirma que, no dia 22 de junho, o U-199 estava em patrulha, à noite, navegando na superfície, quando foi divisada uma silhueta, na direção do porto. Prisioneiros disseram ter isso, subsequente, provado tratar-se de um barco à vela ou uma embarcação que possuía uma vela na seção de ré. Kraus decidiu afundar o navio a tiros de canhão e iniciou a ação, abrindo fogo com a metralhadora de 37 mm, até que o canhão de 105mm pudesse ser guarnecido. Dos disparos com a primeira nada resultou. Sete tiros foram feitos com o canhão de 105 mm, dos quais apenas os dois últimos lograram êxito, afundando o alvo. O U-199 continuou em patrulha na área, por algum tempo, mas nenhum sobrevivente foi encontrado. Ele, então, abandonou a busca e continuou navegando na superfície até o crepúsculo (Nota do O. N. I.: este acidente pode não ter ocorrido, mas, devido ao pequeno porte do navio atacado, não há registros de tal afundamento); e Terceiro Ataque: relata o ataque e a destruição do N/M “HENZADA” por três torpedos do U-199, no dia 25 de julho de 1943, na posição 25º 15’S e 44º 08’W, tendo a ataque sido comunicado dias depois do sucesso, para que a posição do submarino não fosse descoberta;

e) O livro : História Naval Brasileira, quinto volume, editado pelo Serviço de Documentação da Marinha; e

f)Carta Náutica da Costa Sul do Brasil, onde a Procuradoria procurou demonstrar, com os dados conhecidos, a real possibilidade do U-199 e do “CHANGRI-LÁ”, estarem na mesma posição, no dia do referido ataque.

Posteriormente foram acostados aos autos várias reportagens publicadas no Jornal do Brasil, em um louvável esforço da jornalista Simone Cândida e páginas da Internet referentes ao submarino U-199, além de serem ouvidas 13 testemunhas.

A primeira testemunha ouvida foi Elísio Gomes da Silva Filho, autor da peça informativa que gerou a atuação da PEM e Diretor do Museu Histórico Naval de Cabo Frio, tendo o mesmo declarado que estava realizando pesquisa nos anuários de jurisprudência do Tribunal Marítimo e encontrou o processo nº 812, de junho de 1943, informando do desaparecimento do B/P “CHANGRI-LÁ”, tendo esse fato acendido seu interesse pela investigação histórica. Assim, como já havia tomado conhecimento das incursões dos submarinos alemães, no litoral de Cabo Frio, especificamente do U-199, através da literatura especializada, passou a investigar a sua atuação, tendo adquirido a cópia do depoimento dos seus tripulantes capturados pelo Departamento de Operações Navais Americano, podendo diagnosticar que houve disparos do U-199 contra uma embarcação civil brasileira, como se infere nos detalhados depoimentos dos referidos tripulantes alemães. E mais, eles descrevem que a embarcação afundada possuía uma vela na popa (vela de fortuna) e como havia consultado o pescador Luiz Valeriano dos Santos e este afirmado ter certeza absoluta que o “CHANGRI-LÁ” utilizava-se de tal vela por estar com problemas na sua máquina, a ligação entre o submarino U-199 e o pescador passou a ser evidente. Que a informação prestada pelo referido pescador merece acolhimento, já que o mesmo trabalhava no porto de Arraial do Cabo, no embarque de sal, e o referido pescador possuía uma posição de destaque entre as

embarcações da época, uma vez que podia deslocar-se até bem longe da costa, diferentemente do que acontecia com os outros pesqueiros, que não aventuravam-se a distanciar-se da costa por suas limitações. E, mais disse: que o referido pescador informou-lhe que era um comentário comum à época a possibilidade do pesqueiro ter sido afundado por um submarino. Por fim, acrescentou que, tanto pela documentação consultada, como pela tradição oral, moradores de Arraial do Cabo viram um submarino alemão atacar um navio-tanque americano, que encontrava-se próximo da costa e que tem convicção que as embarcações da época utilizavam-se do expediente da vela de fortuna constantemente, sendo normais as condições de tempo nos dias do desaparecimento do pesqueiro.

Hércules da Costa Marques, pescador aposentado, filho de José da Costa Marques e irmão de Zacarias da Costa Marques, ambos tripulantes do “CHANGRI-LÁ”, declarou que na época do desaparecimento do pesqueiro encontrava-se embarcado no B/P “GAGO COUTINHO”, pescando no litoral de Vitória, não podendo esclarecer as causas do sumiço do pesqueiro. Que as cores do pesqueiro sinistrado eram branco e vermelho, que inicialmente ele era de propriedade de um morador de Arraial do Cabo e denominava-se “SÃO MARTINHO”, tendo sido vendido para uma pessoa do Rio de Janeiro, passando à denominação de “CHANGRI-LÁ”. Que pode afirmar, pela sua experiência de homem do mar e pescador à época do acidente, que os pesqueiros usavam uma vela na popa para que o vento auxiliasse a propulsão. Disse que chegou em Arraial cerca de quinze dias depois do desaparecimento e que o comentário no cais era de que o barco teria sido afundado pelo ataque de um submarino ou de um avião. Por fim, afirmou que, com certeza absoluta, os integrantes do pesqueiro desaparecido eram: José da Costa Marques, Deocleciano Pereira da Costa, motorista, Manoel Francisco dos

Santos Júnior, vulgo Chico, Ildefonso Alves da Silva, cozinheiro, Joaquim Mota de Navarro, Apulio Vieira de Aguiar, vulgo Cuba, Zacarias da Costa Marques e Otávio Alcântara.

Iva Soares da Costa, viúva do motorista do pesqueiro – Deocleciano Pereira da Costa – declarou que pode se lembrar perfeitamente que, na época do desaparecimento do barco, o tempo estava muito bom e lembra como integrantes da tripulação: Ildefonso Alves da Silva, Manoel Francisco do Santos Júnior, vulgo Chico, Apulio Vieira de Aguiar e Zacarias da Costa Marques.

José Teixeira dos Santos, pescador profissional aposentado e cunhado de Otávio Vicente Martins, declarou que, além de seu cunhado, pertenciam à tripulação do pesqueiro, tendo desaparecido com ele: Ildefonso Alves da Silva, José da Costa Marques, mestre, Deocleciano Pereira da Costa, motorista, Manoel Francisco dos Santos Júnior, vulgo Chico, Apúlio Vieira de Aguiar, vulgo Cuba, Joaquim Mata de Navarra e Zacarias da Costa Marques e que todos os tripulantes eram pescadores muito experientes. Disse que pode afirmar que o pesqueiro saiu de Arraial no dia 04 de julho de 1943, estando o tempo bom e, sendo pescador há mais de 63 anos, garante que todos os pesqueiros da região utilizavam uma vela de fortuna da popa para ajudá-los na propulsão e que pode afirmar, com certeza absoluta, que o “CHANGRI-LÁ”, que o depoente conhecia muito bem, possuía um mastro para a colocação de tal vela. Que o pesqueiro era pintado com as cores azul, branco e vermelho, sendo o fundo pintado de azul, o compartimento interno branco e a borda vermelha.

Maria de Lurdis Aguiar da Cruz, filha de Apulio Vieira de Aguiar, vulgo Cuba, declarou que, além de seu pai, também faziam parte da tripulação do barco: José da Costa Marques, Deocleciano Pereira da Costa, Manoel Francisco da Costa Júnior,

Ildefonso Alves da Silva, Otávio Vicente Martins, Joaquim Mata de Navarra, Zacarias da Costa Marques e Manoel Gonçalves Marques, não conhecendo este último pessoalmente, mas lembrando que seu pai dizia ser ele “povero”. Acrescentou que sempre ouviu falar que o barco foi atacado por um submarino e que viu o pedaço da borda da embarcação encontrado na praia, sendo ele oval e com marcas de queimadura a sua volta.

Etelvina de Navarra Porto, irmã do tripulante Joaquim Mata de Navarra, reconhecia como integrantes da tripulação, além de seu irmão, José da Costa Marques, Deocleciano Pereira da Costa, Ildefonso Alves da Silva, Manoel Francisco dos Santos Júnior, Otávio Vicente Martins, vulgo Chico Bonito, Apulio Vieira de Aguiar, Zacarias da Costa Marques, podendo também afirmar que era comum que os barcos de pesca se utilizassem de uma vela de fortuna na popa para dar maior propulsão.

Alfredo Sobral da Costa, filho de Deocleciano Pereira da Costa, declarou que o comentário geral, à época, era de que o barco teria sido afundado por um submarino, que chegou a ver um pedaço identificado como do barco desaparecido, que estava quebrado dos lados, mas intacto na parte da sua estrutura. Que, como pescador experiente da região, pode afirmar que os pesqueiros utilizavam-se sempre de uma vela na popa para auxiliar na propulsão e não ficarem sem governo em caso de avaria na máquina, tendo, inclusive, se utilizado desse expediente para chegar à praia, quando sua embarcação esteve à deriva.

Maria Dulce Cezar Cardozo Oliveira, filha de Gabriel Soares Cardoso, declarou que seu pai, na penúltima viagem do “CHANGRI-LÁ”, levou um tombo, quando carregava o pescado no cais da Praça XV, tendo sofrido ferimentos que o impediram de seguir com seus companheiros na última viagem do pesqueiro. Que seu

pai chegou a ir até o cais, pronto para a viagem, momento em que o mestre proibiu sua entrada para evitar problemas posteriores de saúde. Que seu pai afirmava com convicção que o barco sofrera um ataque de um submarino, já que esta era a única explicação possível para o seu desaparecimento, uma vez que a embarcação era resistente, o tempo estava bom e a tripulação era experiente.

Acostou-se aos autos parecer técnico do Coronel Aviador Rômulo Peixoto Figueiredo, estudioso das operações de guerra empreendidas pelos submarinos alemães, tendo o parecerista afirmado que há mais de cinco anos vem realizando estudos sobre as operações anti-submarino na 2ª Guerra Mundial, concentrando-se nos combates entre aviões e submarinos na costa brasileira.

Utilizou-se, para esses estudos, da troca de correspondências com veteranos dos esquadrões americanos baseados no Brasil e discussões através da entidade “uboat.net” na rede mundial Internet, além da colaboração de publicações brasileiras, como a do Major-Brigadeiro Ivo Gastaldoni no livro “Memórias de um Piloto em Patrulha”, do qual transcreve o seguinte texto: embarcações brasileiras afundadas no período da guerra: em 06/07/43, veleiro não identificado, submarino agressor U-199, comandado por Kraus, ao sul do Rio.

Sendo o U-199 o único submarino afundado por uma aeronave da Força Aérea Brasileira, conclui o estudioso que existe vasta literatura sobre o mesmo; ainda assim, procurou ampliar as informações através de correspondência com um reconhecido especialista islandês – Ragnar J. Ragnarsson – obtendo do mesmo um resumo da última campanha do U-199. Conhecido o diário de guerra do Comando da Força de Submarinos Alemães, os chamados BdU KTB (Befehlshaber der Unterseeboote Kriegstagebuch), em sua mensagem original, constatou-se que foi passada a seguinte

mensagem, pelo U-199, às 2h02min da madrugada de 06 de julho de 1943, correspondendo à noite de 05 de julho de 1943: “Afundado veleiro de carga utilizando artilharia. Estou transferindo minha zona de operação para a parte sul da área de ataque ordenada”. Assim, constatou-se, apesar da codificação imposta pelo sigilo das informações, que, naquela noite, um alvo havia sido atacado na superfície e era impulsionado por uma vela. Eclarece que o KTB é um diário de guerra e cada submarino alemão possuía um. Para os submarinos, o KTB mostrava a posição geográfica, o estado do mar e as condições meteorológicas em determinados instantes. Qualquer barco ou aeronave avistados eram registrados e detalhadas as operações de combate, como também eram armazenadas as mensagens-rádio recebidas e transmitidas. Um KTB era aberto para cada patrulha e, ao final, era normalmente montado um mapa de rota, registros de disparos de torpedos e tudo mais que fosse relevante.

Acostou-se ao parecer um resumo dos movimentos registrados pelo U-199, em sua última campanha; deles, observa o pesquisador que, no dia 03 de julho, há registro de um bombardeio sofrido pelo “u-boot” nas proximidades do Rio de Janeiro, o que foi seguido por outra ação e perda de uma aeronave da Marinha Americana, um PBM Mariner do Esquadrão VP-74, o qual tentou realizar um ataque noturno, caindo ao mar, antes de abrir fogo. Vê-se, ainda nas anotações, que no dia 03 foi registrado um deslocamento para oeste, o que significa maior aproximação da costa. Tal registro foi feito em progressão da Grade GB para a Grade GA, sendo o sistema de grades empregado pela Força Naval Alemã para codificar a área geográfica de seus navios, tendo sido juntado o referido quadro, inclusive com as coordenadas médias aproximadas. A partir de 05 de julho, o U-199 passou a migrar pelo través do Rio, na área leste\sudeste, com uma tendência para o sul – coerente com a mensagem em

alemão – até ser afundado na posição 23º 54’S e 42º 54’W, nas cercanias da cidade do Rio.

Acrescentou que o livro “Fronteiras”, de Deoclécio Lima Siqueira, reproduz em sua pág.99: “Os sobreviventes do U-199 afirmaram ter afundado por canhão um pequeno veleiro no dia 22, mas nunca se achou registro desse fato no Brasil...”. Sobre a data, dia 22 de julho, o parecerista acredita que possa haver um erro em relação à mesma, devido à memória dos ouvidos e das sucessivas traduções.

Assim, segundo o quadro de acontecimentos anteriores, no dia 22 de julho de 1943, o U-199 dirigiu-se mais ao sul para uma tentativa de encontro com o U-513, submarino com que operava em conjunto e que estava estabelecido ao largo dos Estados de São Paulo e do Paraná. O U-199 deve ter permanecido bem ao sul da cidade do Rio, posto que, em 24 daquele mesmo mês, afundou o cargueiro britânico “SS HENZADE”, nas coordenadas 25º 30’S e 44º 00’W. Portanto, por volta de 22 de julho de 1943, dificilmente teria condições técnicas de estar ao largo de Cabo Frio. Dessa forma, acredita que o ataque ao pesqueiro brasileiro tenha sido efetivado entre os dias 04 e 14 de julho de 1943.

Acrescenta que o U-199, por não ter retornado de sua missão, não tem um diário de guerra completo; contudo, o Comando da Força de Submarinos fez um mapa resumo de suas atuações, através das informações enviadas pelo próprio submarino, via rádio.

Diante do acima exposto, o expert opina no sentido de que é bastante provável a ocorrência do afundamento de um barco à vela, por fogo de artilharia proveniente do U-199, nas proximidades do Rio de Janeiro, na noite de 05 de julho de 1943, inclusive

porque este tipo de submarino afundava tudo o que via pela frente para que não fosse revelada a sua localização.

O Tribunal Marítimo enviou ofício ao Estado Maior da Armada, requerendo que fosse solicitado aos adidos navais nos Estados Unidos e na Alemanha informações que pudessem ajudar a esclarecer o presente evento, tais como: a) arquivos originais sobre a operação do U-199; b) cópia do interrogatório dos sobreviventes do referido “u-boot”, cópia dos microfilmes, versão completa, do KTB do U-199.

Em relação à diligência requerida, o Adido Naval da Alemanha e Holanda informou que: “a) o U-199 foi bombardeado por forte bombardeio aéreo, em 31 de julho de 1943, afundado na posição latitude 23° 44’S e longitude 042° 54’W; e b) estão registrados 50 mortos e 12 sobreviventes, entre eles o comandante, mantidos presos nos EUA até 22/05/46”.

Já o Adido Naval nos Estados Unidos conseguiu ser mais efetivo na sua investigação, tendo enviado, diretamente de Washington-DC, a cópia do “Preliminary Report of Interrogation of Survivors of U-199”, datado de 23/08/43, além da cópia do microfilme T1022, 3037, contendo todos os dados sobre o U-199.

Da tradução do referido microfilme, percebe-se anotação no diário de guerra do U-199 da seguinte inscrição “afundado navio de transporte a vela com artilharia. Transferi minha área de operações para o sul da região ofensiva”. Como também o documento juntado às fls.451, identificou o ataque do submarino alemão a um barco, no litoral de Cabo Frio.

O Juiz-Relator nomeou o Dr. Luiz Roberto Leven Siano, ilustre advogado, como advogado dativo, para proceder à defesa oral na sessão do julgamento, em nome das famílias das vítimas.

O presente processo demonstra de forma explícita o quanto a Procuradoria Especial de Marinha e o Tribunal Marítimo, órgãos independentes, mas com um funcionamento intrinsecamente ligado, estão bem aparelhados para exercer o múnus público que lhes é comum.

A Procuradoria foi consultada por um historiador sobre a possibilidade de apurar o desaparecimento de um pescador no ano de 1943 e, nem mesmo as óbvias dificuldades na apuração da verdade foram capazes de desestimulá-la, ao contrário, serviram de especial incentivo a sua competente atuação. Apesar de todos os naturais obstáculos, a PEM agiu com imensa disposição, aplicado e abnegado amor pelo seu ofício e brilhante talento para reconstituir acontecimentos tão remotos e importantes de nossa história. Não há dúvida que seu esforço foi recompensado e só foi possível chegar-se a essa decisão graças à magnitude de seu trabalho.

Contudo, tal atuação não surtiria frutos, caso o Tribunal Marítimo, seguindo a tradição de seus 67 anos, não fosse um órgão tão organizado, que pudesse reconstituir na íntegra um processo arquivado há mais de 58 anos e, além disso, disponibilizasse todo seu especializado aparato, humano e material, na incessante busca de provas, que auxiliassem seus juízes a decidir com convicção.

Deve ser ressaltado que o presente processo cuida de uma situação especial, não formando nenhum tipo de precedente para pedidos de reabertura de feitos, já anteriormente julgados. E mais, a natureza da decisão é declaratória e não condenatória, como inicialmente requereu a PEM.

Nos presentes autos, existem dois tipos de fatos: aqueles que podemos garantir como verdadeiros, já que dispõem de forte alicerce comprobatório, e outros que, sustentados apenas por indícios, não podem merecer o condão de verdade inconteste. Em

primeiro lugar, passemos a analisar os fatos comprovados e , por isso, considerados como verdadeiros, dentre três itens: a) A Participação do Brasil na 2ª Guerra Mundial, b) A Atuação do U-199 na Costa Brasileira, c) A Derrota do “CHANGRI-LÁ”.

A)A Participação do Brasil na 2ª Guerra Mundial:

Quando foi criada, em 1941, a Força Aérea Brasileira tinha 430 aviões, soma dos aviões do Exército e da Marinha que ela incorporou. Parece um número impressionante, quando se vê que o esquadrão de caça brasileiro que lutou na Itália em 1944/45 tinha em torno de 40 aviões. Só que já eram, em 1941, quase todos obsoletos para a guerra moderna que se travava então na Europa.

Quando a opinião pública brasileira forçou o país a entrar em guerra, em agosto de 1942, não havia nenhum esquadrão com aviões de primeira linha capazes de rastrear o mar em busca de submarinos e afundá-los. Assim como os navios da Marinha, incapazes de localizar um submarino à noite, por não terem radar, ou submerso, por não terem sonar, os aviões podiam patrulhar mais com o objetivo de tentar dissuadir um inimigo do que para efetivamente achá-lo e combatê-lo.

O processo de modernização foi lento, mas deu frutos, como no caso da Marinha. Quando houve uma ofensiva submarina em junho e julho de 1943, as forças americanas e brasileiras estavam prontas. Um bom símbolo da recém-adquirida capacidade de luta da Força Aérea Brasileira foi o afundamento, em 31 de julho de 1943, do U-199, um submarino alemão de longo alcance, da classe IX D-2. O U-199 foi afundado ao sul do Rio de Janeiro por um hidroavião PBY-5 Catalina da FAB, depois de ter sido atacado sem sucesso por um avião naval americano PBM-3 Mariner e outro avião brasileiro, um A-28 Hudson.

Assim como os Estados Unidos, o Brasil tinha em 1941 duas forças aéreas, a Aviação Militar do Exército e a Aviação Naval da Marinha. O equipamento era uma mistura de diversos tipos de aviões de origem americana e européia. Era uma coleção dispare, que poderia ser muito boa para aprender a voar, mas seria apenas uma força de suicídio rápido, caso esses aviões fossem utilizados em uma guerra como a européia.

Uma solução para remediar o atraso foi centralizar os esforços, criando-se uma única Força Aérea (embora a longo prazo isso tenha prejudicado a aviação naval, que a guerra mostrou ser essencial às marinhas). O Ministério da Aeronáutica foi criado por decreto em 20 de janeiro de 1941. O novo órgão cuidaria da aviação militar e fiscalizaria a civil. O primeiro titular foi um civil : Joaquim Pedro Salgado Filho, que continuaria no cargo até o final da guerra.

O primeiro nome dado ao novo conjunto da Aviação Naval com a Aviação Militar era Forças Aéreas Navais. Em 22 de maio de 1941 o nome mudou para o mais racional Força Aérea Brasileira (FAB).

A primeira tarefa de Salgado Filho e seus auxiliares era tentar integrar esses dois conjuntos de homens e máquinas em um todo coerente. Exército e Marinha só tinham em comum cinco tipos de aeronaves. Ou seja: 430 aviões da nova FAB pertenciam a 35 modelos diferentes.

Para poder fazer uma patrulha efetiva da costa, os brasileiros precisavam de aviões modernos e de treinamento para operá-los. A única fonte efetiva eram os EUA. Em 1941, o Congresso americano aprovou o decreto de empréstimos e arrendamentos (Lend-lease Act). Seu objetivo era dar crédito aos endividados britânicos para comprar material bélico. A iniciativa também ajudou outros países, entre os quais, o Brasil. Já em 1941 foi estabelecida uma comissão de compras em Nova York, logo transferida para

Washington. De 1942 a 1945, o Brasil recebeu 1.288 aviões dos EUA. Entre eles, estava um bom número de bombardeiros e aviões de patrulha capazes de rastrear o Atlântico Sul em busca de submarinos, como o Catalina, o Hudson e o Ventura.

Essa injeção de material novo logo deu resultados. Os primeiros aviões que chegaram foram dez caças Curtiss P-36A, dois bombardeiros Douglas B-18 e seis bombardeiros North American B-25B Mitchell. Eles pertenciam ao Agrupamento de Aviões de Adaptação, uma unidade criada com ajuda da Força Aérea do Exército dos EUA. Ficaram baseados inicialmente em Fortaleza. Os bombardeiros seriam úteis para a patrulha, mas, na falta de outros aviões, até os caças seriam usados nesse tipo de missão. Havia, ainda, o risco de forças do Eixo se basearem na África Ocidental Francesa, em Dacar, caso em que poderiam bombardear o Nordeste. Ao mesmo tempo em que os brasileiros eram lentamente equipados, chegaram ao país unidades navais e aéreas americanas. Essas unidades seriam um alvo potencial de forças alemãs na África. Em 1942, houve por um tempo o medo de aviões inimigos criarem uma “mini Pearl Harbor” com os navios americanos em Natal.

O que fez o Brasil entrar na guerra foi um massacre nos mares do Nordeste. Em poucos dias, o U-507 afundou cinco navios e um pequeno veleiro. O “BAEPENDY” teve 270 mortos, incluindo soldados do Exército; o “ARARAQUARA” teve 131 mortos; o “ANÍBAL BENÉVOLO”, 150; o “ITAGIBA”, 36 mortos; o “ARARÁ”, que tinha parado para socorrer o “ITAGIBA”, teve 20 mortos. Só o pequeno “JACIRA”, com seus seis tripulantes, escapou de ter vítimas fatais.

Depois do desastre que foi a ação do U-507, em agosto de 1942, os submarinos continuaram ativos na costa brasileira, dando trabalho constante aos navios americanos e brasileiros. Os navios afundaram, perto da costa do país, nove navios, de vários países em

novembro e mais 12 em dezembro – este último foi o pior mês do ano em termos de naufrágios. Mais preocupante ainda era o fato de que nenhum submarino fora afundado no litoral brasileiro em 1942, fosse por brasileiros, fosse pelos mais bem equipados americanos.

O primeiro submarino a ser afundado foi o U-164, vítima, em 6 de janeiro de 1943, de um Catalina do esquadrão naval americano VP-83, ao largo de Fortaleza.

Depois de alguns meses de calma relativa, os alemães voltaram com força total em julho de 1943. Esse foi um período crucial da luta no mar. Em março, os submarinos conseguiram vitórias assombrosas, como o massacre de dois comboios, SC-122 e HX-229, no Atlântico Norte. Foram perdidos 22 navios; 44 submarinos participaram do ataque e apenas um foi destruído pela escolta. Em maio, a maré mudou radicalmente: 41 submarinos alemães foram destruídos, metade por escoltas de superfície, metade por aviões. As novas contramedidas deram certo – mais aviões com radares melhores, grupos de caças e destruição, captação de sinais de rádio e códigos inimigos decifrados, novas armas como torpedos acústicos e cargas de profundidade de afundamento rápido etc.

Apesar disso tudo, só em julho a tonelagem dos novos navios construídos pelos aliados superou a tonelagem que os submarinos punham no fundo.

Em busca de campos de caça menos vigiados, uma ofensiva submarina foi montada contra o Brasil. Se ela tivesse acontecido em agosto de 1942, como era a intenção inicial alemã, o massacre teria sido de proporções aterradoras – basta ver que apenas um submarino tinha afundado cinco navios e um veleiro àquela época. Em junho-julho de 1943, o quadro era outro, e as forças aliadas no Brasil puderam dar uma surra nos submarinos, comparável àquela de maio de 1943, ao norte.

Cerca de uma dúzia de submarinos operavam nas costas brasileiras nessa época. Os incursores espalharam-se ao longo da costa para dividir as defesas, tentando saturar de ataques três setores do litoral. Os submarinos U-510, U-466, U-590, U-662 e U-653 estavam ao norte, perto do estuário do Amazonas e do Caribe; o U-604, U-598, U-591 e U-185 operaram ao longo do Nordeste; o U-172 estava ao sul desse grupo, dirigindo-se para as águas mais meridionais, onde o U-199 e o U-513 buscavam predação os mercantes, interceptando o tráfego que vinha do Rio da Prata. Seus destinos foram variados; apenas metade causou danos. Vinte navios foram torpedeados entre 21 de junho e 6 de agosto, 17 dos quais foram afundados. Alguns, como o U-185, U-513 e U-172, afundaram vários navios cada um – respectivamente, cinco (e um foi danificado), quatro (e um danificado) e quatro. O U-510 afundou dois navios, o U-199 afundou um e danificou outro e o U-590 afundou mais um.

O primeiro revide foi o afundamento do U-590 pelo esquadrão VP-94, de Belém, em 9 de julho. Morreram todos os 45 homens da tripulação, um destino mais do que comum no afundamento de submarinos, especialmente se estão submersos. Mas, mesmo apanhados na superfície, a maioria tende a morrer, pois não há tempo hábil para todos escaparem pela escotilha na torre do barco.

À medida em que a Aviação de Patrulha aumentava sua eficiência no Nordeste, os submarinos alemães iam descendo para o Sul e essa movimentação vinha sendo acompanhada pela escuta radiogoniométrica. Desde meados de junho, a escuta vinha registrando aumento da atividade submarina ao largo do Estado do Rio de Janeiro e isto fez com que a proteção aos comboios fosse estendida mais para o Sul.

Até então, a FAB tinha participado da patrulha, mas nunca causado danos. No dia 31 de julho de 1943 foi a vez de os brasileiros acabarem com a carreira do U-199.

B) A Atuação do U-199 na Costa Brasileira:

Ao mesmo tempo em que os aviadores Torres, Schnoor e colegas aprendiam a voar e combater, um grande submarino da classe IX D2 se aprontava para o mar. O U-199 foi lançado em 12 de julho de 1942 e entrou em serviço em 28 de novembro.

A classe IX D original era constituída por submarinos projetados para o transporte de cargas, uma espécie de rompedor de bloqueio subaquático. O modelo IX D2 era uma versão armada, capaz de fazer patrulhas distantes. Além dos torpedos, a classe, em 1942, tinha um canhão de calibre 105mm (4,1 polegadas) no convés (mais tarde seriam removidos, pois se notou que era mais útil ter canhões antiaéreos de pequeno calibre), um de 37mm e outro de 20mm, além de duas metralhadoras pesadas. O IX D2 tinha praticamente o dobro do alcance dos modelos classe IX: 44.000 Km (23.000 milhas náuticas) contra 25.000 Km (13.500 milhas) do tipo IX C. Seu maior problema, comparando-o com os submarinos da classe VII, era o tempo necessário para submergir – 35-45 segundos, contra 30 segundos do barco menor, já que cada segundo conta quando se avista um avião de patrulha e é necessário submergir rápido antes do ataque; contudo, os 19,5 nós na superfície eram mais que a velocidade disponível a muitos navios de escolta da Marinha Brasileira.

O comandante do U-199, Kapitanleutnant Hans Werner Kraus, tinha orgulho de seu barco, “o mais novo e na época o maior submarino alemão”, escreveu ele em uma carta em 1989. O comandante Kraus era experiente. Um de seus professores foi o às submarinista Gunther Prien, o homem que invadiu com o seu U-47 a base naval britânica de Scapa Flow e afundou o couraçado Royal Oak. Kraus tornou-se imediato do U-47 logo depois de este barco ter voltado do ataque à base da Marinha Real, e permaneceu a bordo até 31 de outubro de 1940, quando foi participar de cursos para assumir o comando de seu

próprio submarino (com isso ele escapou de morrer junto com Prien e toda a sua tripulação quando o U-47 foi afundado em 8 de março de 1941). O primeiro comando do Kraus foi o U-83, do tipo VII C. Ele operou no Mediterrâneo a partir da base italiana de La Spezia. Depois de afundar diversos navios, o U-83 foi danificado por um avião britânico. Kraus conseguiu trazer o barco a salvo e, em seguida, foi designado para o novo U-199. Assim como o submarino anterior, ele procurou decorar a torre do novo barco com a figura de um navio viking.

O U-199 partiu da Europa para a sua primeira e última missão em maio de 1943. A linha do Equador foi atravessada em 10 de junho. Em 18 de junho já estava na sua área de operações, na região da costa do Brasil ao sul do paralelo 25º S e a leste da longitude de 45º W. Depois de alguns dias sem avistar nada. Kraus aproou para o norte, na direção do Rio de Janeiro.

Um avião brasileiro, ironicamente de origem alemã, focke-wulfw-58B Weihe, relatou ter avistado dois submarinos perto do Rio, em 25 de junho. Os dois submergiram antes que o avião pudesse se aproximar. Tudo indica que eram respectivamente o U-199 e o U-513. O avião buscava este último submarino, que havia afundado no dia 21 o cargueiro sueco “VENEZIA”, a primeira vítima da blitz. A ironia de terem sido avistados por um avião de projeto alemão não parava aí, já que o piloto era de origem alemã: tenente-aviador Georg F. W. Bungner.

Em 27 de junho, o U-199 atacou e danificou o mercante “CHARLES W. PEALE”, com canhão e torpedos, 50 milhas náuticas ao sul do Rio. Depois disso, a patrulha foi sem incidentes por alguns dias.

No dia 24, o U-199 teve sucesso, afundando o mercante britânico “HENZAGA”, de 4.161 toneladas, na posição 25,30º S e 44,00 W.

Outro avião brasileiro, um Vultee V-11, reportou ter visto um submarino em julho – provavelmente o U-199. Um momento mais perigoso para o barco alemão aconteceu quando um PBM Mariner americano tentou um ataque noturno, mas se descontrolou e caiu no mar, com a morte de toda a tripulação.

No início da manhã do dia 31 de julho de 1943, sábado, na Baía da Guanabara, o comboio JT-3 movimentava-se lentamente em busca da saída do porto. Já o PBM n.7, um Martin Mariner do esquadrão americano baseado no Galeão, há muito havia decolado sob o comando do Tenente Walter Smith, para fazer a varredura do porto, enquanto o PBY nº14 Catalina decolou às 8 horas da Base Aérea do Galeão, fazendo a varredura ofensiva sobre a rota do comboio até o Arquipélago dos Abrolhos, a partir de onde a proteção do comboio seria feita pela Base Aérea de Salvador.

Um terceiro avião da Base Aérea do Galeão, este, um Hudson A-28, também foi preparado para fazer a varredura do referido comboio. Tudo isso demonstrava que a atividade submarina no mês de julho recomendava a mais completa proteção para o comboio e, portanto, estavam em execução os três tipos de missão previstos para esses casos: a patrulha do porto, a cobertura aérea do comboio e a varredura ofensiva.

O U-199 foi detectado pelo radar do operador C.R. Wilson, a uma distância de 19 milhas. Smith manteve a velocidade e a altura, 120 nós e 4.000 pés. Mas o submarino só pôde ser avistado quando a distância já era de 15 milhas e positivamente identificado quando faltavam 10 milhas. O piloto foi descendo e aumentou a velocidade para 190 nós. Quando faltava uma milha, ele se manteve a 150 pés e 180 nós, descendo gradualmente até chegar na altitude ideal para lançar as bombas a 75 pés. Durante todas as manobras, o submarino sustentou fogo antiaéreo pesado e constante, de acordo com o relatório de Smith.

O PBM estava tentando enquadrar o barco com suas bombas, que receberam um espaçamento entre elas de 65 pés. O avião tinha oito bombas modelo Mark 47. Smith fez o avião cruzar o U-199 pelo lado esquerdo à frente da torre, a um ângulo de 270º , largando seis bombas. O piloto fez uma curva para a esquerda e atacou o submarino de novo ao longo de seu eixo a partir da proa, num ângulo de 350º , largando as duas bombas que sobraram.

O metralhador da cauda do avião viu que quatro bombas do primeiro ataque enquadraram o submarino, com jatos d'água fortes de ambos os lados. O segundo piloto viu as bombas do segundo ataque explodirem perto da proa a BB, também cobrindo o submarino de água.

Mas quando as colunas d'água das bombas desapareceram, os aviadores americanos puderam ver o U-199 ainda na superfície, com todos os canhões atirando e mantendo um fogo regular. O submarino fez alguns círculos antes de adotar o rumo norte, só se desviando dele para apresentar os canhões ao Mariner quando este tentava metralhá-lo.

Às 8h40min, o U-199 tentou submergir, mas pareceu perder o controle e quase afundou, o que deu a impressão que não poderia submergir. Os sobreviventes disseram depois que o submarino não era incapaz de submergir, mas, sim, de navegar submerso e a velocidade na superfície era baixa, já que provavelmente houve algum dano nas baterias elétricas: o meio de propulsão debaixo da água.

Enquanto isso, o PBM 74-P-7 tinha transmitido a notícia do ataque por rádio. A FAB também foi alertada e enviou o avião A-28 Hudson contra o submarino encurralado, tendo decolado às 8h40min. A sua tripulação era formada pelo 1º piloto Sergio Cândido Schnoor; o capitão Almir dos Santos Polycarpo, como 2º piloto; o 1º

Sargento Nascimento, como mecânico e o 3º Sargento Medeiros Filho na radiotelegrafia. Assim que viu o U-199, o Hudson lançou suas bombas sem acertá-lo; no entanto, o fogo furioso das suas metralhadoras de nariz, precisamente apontadas, arrasou as guarnições efetivas das armas anteaéreas, logo substituídas por outras, mas não tão hábeis quanto aquelas.

Ao mesmo tempo, às 8h35min, o avião Catalina que fazia a patrulha do litoral de Cabo Frio foi comunicado da atividade inimiga e, após ter plotado a posição, dirigiu-se imediatamente para cima do U-199. A tripulação do Catalina era formada pelo piloto Alberto Martins Torres, o oficial brasileiro que mais empregou o avião como arma de guerra, além de outros oito militares.

O Catalina logo chegou ao campo da batalha e com todas as metralhadoras disparando – mesmo fora do alcance para aumentar o efeito moral do inimigo – atacou a partir do lado esquerdo do alvo, com um ângulo de 210º em relação a ele. Na primeira passagem, três cargas de profundidade mark 44 foram largadas. Elas foram reguladas para uma profundidade de 12 metros, que seria o máximo que o submarino haveria mergulhado se tivesse iniciado o mergulho, assim seria atingido de qualquer jeito. Uma das cargas acertou perto e outras duas caíram aquém do alvo, momento em que o submarino começou a afundar. Torres imediatamente fez uma curva para a direita para um novo ataque, lançando, a uma distância de 100 metros, a última e fatal carga.

O U-199 afundou às 9h02min. O primeiro ataque teve lugar na posição 23º 54'S, 42º 54'W. O túmulo do submarino está a algumas milhas dali, em 23º 47'S, 42º 57'W. Dos 61 alemães a bordo, 49 morreram.

O Catalina que destruiu o U-199 foi mais tarde batizado e ganhou na fuselagem uma silhueta de submarino para denotar o feito. Ele passou a ser o ARARÁ,

nome de um dos mercantes afundados por submarinos alemães, em 1942, em uma cerimônia em 28 de agosto de 1943, realizada no aeroporto Santos Dumont, com o Ministro da Aeronáutica Salgado Filho, e mereceu discursos inflamados, como o do Barão da Imprensa Assis Chateaubriand.

O Mariner e o Catalina jogaram botes de borracha para os agora náufragos, que foram recolhidos, duas horas depois, pelo tender de hidroaviões “BARNEGAT” . Eram 12 – quatro oficiais, quatro suboficiais e quatro marinheiros e o mais velho era o comandante Kraus, com 28 anos.

Os prisioneiros foram conduzidos ao Rio de Janeiro e, pela manhã do dia seguinte, embarcados em avião de transporte para o Recife, onde havia um campo de prisioneiros e o centro de interrogatórios, sendo, meses depois, transferidos para os EUA.

Ouvidos pelo Departamento Naval do Chefe de Operações Navais de Washington, Arquivo do Comando – 2ª GG – os prisioneiros do U-199, além de confirmarem as informações anteriores, acrescentaram um fato desconhecido das autoridades brasileiras, qual seja: no dia 22 de julho de 1943, em patrulha noturna na superfície, o U-199 avistou um barco a vela na sua ré, quando Kraus decidiu afundar o navio a tiros de canhão, iniciando a ação, abrindo fogo com a metralhadora de 37 mm, até que o canhão de 105 mm pudesse ser guarnecido; que disparou sete vezes, das quais apenas os dois últimos tiros lograram êxito, afundando o alvo.

Tais depoimentos foram corroborados por documentos enviados pelos Adidos Navais do Brasil nos Estados Unidos e na Alemanha.

c) A Derrota do “CHANGRI-LÁ”

Apurou-se nos autos que o B/P “CHANGRI-LÁ”, de propriedade de João Ferreira de Jesus, inscrito sob o n.735 na Capitania do Distrito Federal e do Estado do Rio de Janeiro, foi despachado no dia 26 de junho de 1943, tendo suspenso do porto do Rio de Janeiro, com destino ao litoral norte de Cabo Frio, no dia 28 de junho. Como as condições meteorológicas pioraram, o pescador arribou, já com uma urna lotada de peixes, em Arraial do Cabo no dia 04 de julho, suspendendo posteriormente para reiniciar suas atividades de pesca naquela costa; contudo, após esse dia, não houve mais nenhuma notícia do barco ou de qualquer de seus tripulantes, fazendo com que o proprietário, preocupado com o desaparecimento, comunicasse tal fato à Capitania, no dia 15 de julho.

O mestre do pescador – Seraphim Joaquim da Silva Júnior – teve a sorte de não embarcar naquela fatídica viagem, já que fora acometido de doença que lhe impedia o exercício regular de suas funções, sendo substituído em seu mister pelo patrão de pesca José da Costa Marques, habilitado para tal função. Além do mestre acima referido, a tripulação era composta por outros nove pescadores: Deocleciano Pereira da Costa, condutor motorista, Otávio Vicente Martins, vulgo Chico Bonito, Ildefonso Alves da Silva, Manoel Gonçalves Marques, Manoel Francisco dos Santos Júnior, vulgo Chico, e os linha de fora: Otávio Alcântara e Zacarias da Costa Marques, Apúlio Vieira de Aguiar, vulgo Cuba e Joaquim Mata de Navarra.

Constatou-se a presença de pedaços do pescador desaparecido, que foram dar na praia de Arraial do Cabo, sendo indiscutivelmente identificados como sendo do “CHANGRI-LÁ”. A principal peça reconhecida foi uma tábua, pertencente ao corrimão da borda, identificada inclusive pelo carpinteiro que a confeccionou. Tal peça fez com que o encarregado do inquérito descartasse a possibilidade de afundamento, uma vez

que a mesma não se encontrava quebrada, ao contrário, estava intacta como se fora expelida de dentro para fora da embarcação.

O B/P “CHANGRI-LÁ” era uma pesqueiro solidamente construído, tinha as vistorias em dia, era bem equipado e tripulado por pescadores com grande experiência naquela região; só o mestre, na ocasião, possuía mais de 30 anos no mar. A bordo, possuía um bote para oito pessoas, onze salva-vidas ingleses e o mesmo número de salva-vidas comuns. Tinha 9,5 metros de comprimento, 2,85 metros de boca, 1,10 metros de pontal, equipagem de seis pessoas, capacidade de 500 Kg em dois tanques, casco de madeira, um motor semi-diesel com potência de 28 cavalos e velocidade máxima de 7 milhas. E, segundo todas as testemunhas que conheciam o pesqueiro, possuía uma vela de popa, para auxiliar na propulsão.

Todas as testemunhas ouvidas no inquérito, realizado em 1943, afirmam que o pesqueiro não poderia ter sucumbido por adversidades metereológicas, apontando algum fator externo, de origem militar, como a causa de seu desaparecimento. Opinião mencionada, inclusive, pelo encarregado do inquérito em suas conclusões.

As derrotas do “CHANGRI-LÁ” e do U-199, embora não se possa mensura-las precisamente, coincidiam a partir do dia 05 de julho de 1943, navegando ambas pelo litoral norte de Cabo Frio.

Decisão:

De todas as provas colhidas nos presentes autos, chega-se à conclusão de que não existe uma prova direta que demonstre, como quer a PEM, que o pesqueiro foi afundado pelo U-199. Contudo, na interseção dos três critérios de investigação anteriormente citados e das demais provas recolhidas, pode-se, através de uma

conjugação de fatos comprovados e fortes indícios, chegar a uma conclusão sobre o desaparecimento do B/P “CHANGRI-LÁ”.

Restou indubitavelmente provado que, no período do sumiço do pesqueiro, havia uma intensa operação de guerra na costa brasileira, como comprovado pela presença de mais de uma dezena de submarinos alemães nas águas sob jurisdição brasileira, submarinos que não hesitavam em afundar tudo o que aparecia a sua frente, mesmo sendo inofensivos barcos de pesca, para que sua localização não fosse conhecida.

Também comprovou-se que o U-199 praticava suas operações de guerra no litoral do Rio de Janeiro durante o mês de julho de 1943, tendo, inclusive, sido localizado, na noite do dia 03, por um avião PBM Mariner do Esquadrão VP-74 da Força Aérea Americana, estando nas proximidades do Rio de Janeiro. No diário de guerra do submarino consta, depois desse episódio que provocou a queda do avião americano, um deslocamento para oeste, o que significa uma aproximação da costa, próximo do litoral norte de Cabo Frio, onde certamente navegava o B/P “CHANGRI-LÁ”.

Dessa forma, o primeiro indício de que foi o U-199 que afundou o “CHANGRI-LÁ” retira-se da coincidência entre as suas rotas, tanto no que diz respeito à latitude e longitude, quanto aos dias e horários de suas derrotas.

E mais, com a descoberta do diário de guerra do U-199, depreende-se, de seus registros, um ataque a uma pequena embarcação civil, com uma vela na popa, na noite do dia 05 de julho de 1943. Tal assertiva foi corroborada pelo depoimento dos tripulantes sobreviventes do submarino. Tais conclusões são revestidas de certeza, uma

vez que baseadas em documentos oficiais, enviados pelo Adido Naval nos Estados Unidos.

A única dúvida existente prende-se ao fato de constar nos documentos acima citados o fato da embarcação agredida possuir uma vela na popa o que, à primeira vista, descaracterizaria um pesqueiro. Contudo, os presentes autos foram muito esclarecedores sobre esse assunto, já que pôde-se demonstrar, através do depoimento de pescadores daquela região, que, naquela época, era muito comum, quase uma regra, que os pesqueiros utilizassem-se de uma vela de popa para ajudar na propulsão, inclusive auxiliando quando havia algum tipo de avaria na máquina. Todos os pescadores que foram ouvidos no inquérito comprovaram tal assertiva, tendo, inclusive, o Sr. José Teixeira do Santos, pescador há mais de 65 anos naquela região e pessoa sem o menor interesse nas conseqüências deste processo, afirmado que conheceu muito bem o “CHANGRI-LÁ” e poderia garantir que o mesmo possuía uma vela de fortuna na popa.

Como se não bastasse, pode-se afirmar que todas as provas produzidas nos autos apontam para um único sentido: o pesqueiro não naufragou por ação da natureza, descaracterizando-se a fortuna do mar. Se não, vejamos:

O B/P “CHANGRI-LÁ” era uma embarcação solidamente construída e possuía todos as vistorias rigorosamente em dia;

O barco era tripulado por pescadores habilitados e extremamente experientes, só o mestre possuía mais de 30 anos de mar;

O local utilizado para a pescaria era o freqüentado constantemente, sem que houvesse qualquer restrição para tanto;

O barco era muito bem dotado de material de salvatagem, possuindo um bote salva-vidas e diversos coletes, em número muito superior ao dos tripulantes a bordo;

Nenhum corpo foi encontrado;

As partes da embarcação que foram dar na praia apresentavam características de chamuscamento, não apresentando qualquer característica de quebra ou torção;

Uma tábua da borda do pesqueiro apresentava característica de que teria sido arremessada, por um violento impacto, para fora da embarcação;

Todas as testemunhas ouvidas acreditavam que o “CHANGRI-LÁ” não poderia ter naufragado por condições adversas de tempo e mar, mas, sim, por algum tipo de ataque de guerra, fato, inclusive, aventado pelo encarregado do inquérito; e

Em todas as conclusões, inclusive no acórdão produzido à época dos fatos, não houve qualquer menção à fortuna do mar, ao contrário, o inquérito foi arquivado por insuficiência de provas.

É de se ressaltar que no dia 04 de julho de 1943, o B/P “CHANGRI-LÁ” arribou no porto de Arraial do Cabo devido ao mau tempo instalado na região; ora, tal episódio só vem realçar que a sua tripulação era precavida e diligente, não arriscando-se desnecessariamente e esperando a melhoria das condições para retornar à pesca.

Um outro fator é extremamente relevante: partindo-se do raciocínio negativo e afirmando-se que não foi o “CHANGRI-LÁ” aquela embarcação afundada pela artilharia do U-199, pergunta-se então: qual teria sido a embarcação brasileira afundada no litoral norte de Cabo Frio, no mês de julho de 1943 ? A resposta é esclarecedora: não houve nenhuma outra embarcação desaparecida naqueles dias e naquele local, muito menos um veleiro.

Diante do exposto, verifica-se que o B/P “CHANGRI-LÁ” navegava nas mesmas coordenadas do U-199; que o pesqueiro não naufragou devido às condições adversas de tempo e mar; que o submarino U-199 avistou e covardemente bombardeou

uma pequena embarcação, com uma vela na popa, no local onde navegava o pesqueiro desaparecido; que o “CHANGRI-LÁ” possuía uma vela na popa, conhecida como vela de fortuna, para auxiliar na navegação; que os pedaços reconhecidos como pertencentes ao pesqueiro encontravam-se com marcas de chamuscamento e com um estado característico de que foram arremeados para fora, devido a um forte impacto sofrido pela embarcação; e que não houve nenhuma outra embarcação desaparecida naquela época.

Na análise dos autos, é impossível não lembrar e correlacionar o poema Posteridade, de Max Nunes:

“Quando eu morrer
É bem capaz de algum vereador
Querer propor
Meu pobre nome para alguma rua
De algum subúrbio –
Que o meu cartaz,
Naturalmente,
Não dá pra mais.
Ruas centrais,
Nas capitais,
Os pretendentes
São sempre generais
Ou presidentes.
Talvez eu seja uma ruinha à-toa,
Sem casa boa,

Sem água, sem esgotos,
Servindo pra peladas dos garotos
E onde os tristes burros da limpeza pública
Almoçarão o capim
Que há de brotar ali
Com o desleixo das coisas por aqui.
Serei, por certo, uma ruinha escura,
Como tantas que existem, intransitáveis,
Em que os postes de luz guardam distâncias
De inimigos irreconciliáveis.
Serei uma rua suja
Emburacada.
Seus moradores citarão meu nome
Em abaiso-assinados ao Prefeito,
Todos com ódio,
Sem o menor respeito
Serei uma rua humilde,
Desconhecida
Dessas que a gente diz o nome pro chofer
E ele pergunta indignado: “Onde é que é? “.
E há onde haver um botequim na esquina,
Um sanfoneiro,
Um bêbado comum
E um macumbeiro

Que toda Sexta feira se fará presente
Com uma galinha preta estrebuchada,
Que é o seu autógrafo na encruzilhada.
Quando eu morrer,
Antes de ser nome em casco de barquinho,
Que o mar é sempre azul
E bom caminho”.

Os dez pescadores do “CHANGRI-LÁ” nunca merecerão ter seus nomes eternizados em ruas de cidades importantes, nem mesmo em uma modesta ruela de Arraial do Cabo; contudo, suas famílias merecem, mesmo depois de 58 anos de angústia, ter seus nomes ,pelo menos, em uma certidão de óbito.

Dessa forma, diante da novas provas produzidas a partir do desarquivamento dos autos, aliadas às anteriormente demonstradas e, até por exclusão, conclui-se que o B/P “CHANGRI-LÁ” foi afundado pela artilharia do U-199, em ato de guerra, que provocou a perda total da embarcação e a morte de seus dez tripulantes, devendo ser conhecido e julgado procedente o recurso apresentado pela Douta Procuradoria.

Assim,

A C O R D A M os Juízes do Tribunal Marítimo, por unanimidade, conhecer do recurso para lhe dar provimento, modificando a decisão recorrida, que passa a ter o seguinte teor: a) quanto à natureza e extensão do acidente/fato: naufrágio de barco de pesca, com a perda total da embarcação e a morte de dez tripulantes: José da Costa Marques, Deocleciano Pereira da Costa, Otávio Vicente Martins, Ildefonso Alves da Silva, Manoel Gonçalves Marques, Manoel Francisco dos Santos Júnior, Otávio Alcântara, Zacarias da Costa Marques, Apúlio Vieira de Aguiar e Joaquim Mata de

(Continuação do Acórdão referente ao processo nº 812/1943.....)

Navarra. Oficiar à Diretoria de Portos e Costas e ao Serviço de Documentação da Marinha com o teor desta decisão, para as medidas competentes; b) quanto à causa determinante: ataque pela artilharia do submarino alemão U-199, durante a 2ª Guerra Mundial; c) decisão: julgar o acidente da navegação, previsto no art. 14, letra “a”, da Lei nº 2.180/54, como decorrente de ação intencional – ato de guerra – perpetrado pelo submarino alemão U-199, que afundou o pesqueiro “CHANGRI-LÁ”; d) medidas preventivas e de segurança: xxx; e) proposta de recompensa: propor ao Governo Brasileiro, como prescreve o art. 16, letra “g”, da Lei nº 2.180/54, que sejam concedidas recompensas honoríficas ao historiador Elísio Gomes Filho, pelo reconhecimento ao seu profícuo trabalho e em memória das vítimas, aos seus familiares diretos: Hércules da Costa Marques, Iva Soares da Costa, Maria de Lourdes Aguiar da Cruz e Etelvina Sobral da Costa. P. C. R. Rio de Janeiro, RJ, em 31 de julho de 2001.

MARCELO DAVID GONÇALVES
Juiz-Relator

WALDEMAR NICOLAU CANELLAS JÚNIOR
Almirante-de-Esquadra (RRm)
Juiz-Presidente