

PROCESSO Nº 5 036/5 209

ACÓRDÃO

Alteração da rota com a finalidade de contrabandear a carga do navio, composta de 45.303 sacas de café. Abandono do navio e tripulação em porto estrangeiro. Barataria fraudulenta. Condenação em parte.

Vistos, relatados e discutidos os presentes autos, referentes a inquérito instaurado na Capitania dos Portos do Estado do Pará.

O mercante nacional «Dom José» zarpou de Paranaguá no dia doze de fevereiro de 1964, conduzindo uma carga composta exclusivamente de café, em um total de 45.303 sacas, destinadas aos portos nacionais de São Luiz e Belém, com escala em Recife. O café foi embarcado pelo Instituto Brasileiro do Café e a ele mesmo estava consignado.

Antes de iniciar a viagem, o navio foi submetido a reparo, que durou cerca de vinte dias, sendo em seguida vistoriado, flutuando, pela C.P.P. do Paraná, que o considerou em condições de navegabilidade, embora estivesse com a vistoria em seco vencida, porém com prorrogação dada pela Diretoria de Portos e Costas. Após a saída de Paranaguá, com vinte minutos de viagem, foi necessário retornar ao porto para um reparo de emergência na rede de alimentação de água das caldeiras.

No dia 23 de fevereiro chegou o «Dom José» ao porto de Recife, onde permaneceu até o dia cinco de março. Nesse porto ocorreram vários incidentes. Havendo suspeita de que o navio seria desviado para contrabandear a sua carga, o Capitão dos Portos o reteve no porto, movimentando várias autoridades no sentido de assegurar seguisse o navio o seu destino que era Belém. Foram notificadas e ouvidas a Alfândega, Polícia Marítima, I. B. C. e o Comando Naval. Por fim, ficou deliberado que o navio seguiria viagem conduzindo dois guardas da Alfândega, para garantir a carga. Por razões não esclarecidas, acabou viajando apenas um guarda aduaneiro.

Finalmente, no dia dois de abril, o comandante do «Dom José» fez comunicação à Capitania de Belém, que o seu navio naufragara em decorrência de água aberta, nas coordenadas aproximadas de latitude zero graus e longitude 045° 40' WGW.

Durante o inquérito, o comandante e seus oficiais apresentaram uma versão romanesca do acidente, declarando que navegaram oito dias em situação precária devido ao estado do navio, que acabou por ficar à matroca, por treze dias. Que a partir do momento inicial da matroca, a situação a bordo foi-se agravando, com o navio apresentando água aberta, em local que não pudera ser determinado, mas que começara nos tanques de óleo combustível e foi-se alastrando pelos tanques de lastro, atingindo a praça de máquinas e finalmente os porões de carga. Que apesar de todos os esforços empregados, as condições a bordo estavam cada vez mais precárias, inclusive sem a possibilidade de usarem a rádio-telegrafia, pela falta de energia. O navio começou a adernar para boreste, demonstrando ser iminente o naufrágio. Que não havendo nenhuma condição de permanência a bordo ou de pedir socorro, o comandante, após ouvir a tripulação, deliberou abandonar o navio e sua carga, o que se fez às doze horas do dia 26 de março de 1964. Que foram utilizadas as duas baleeiras, sendo porém uma delas perdida na ocasião da manobra. Que por volta das 16:30 horas, em uma baleeira, a tripulação conseguiu atingir a ponta de Curucá, chegando até a vila Tamarateus, sendo a baleeira

entregue aos cuidados de um morador, e seguindo entregue aos cuidados de um morador, e seguindo o capitão e tripulantes para uma localidade chamada Vista Alegre, onde conseguiram um caminhão que os conduziu até Belém.

Os Diários de Convés e Máquinas não foram salvos, apenas salvaram alguns documentos de bordo e as cadernetas matriculas.

Posteriormente, os tripulantes que se encontravam em Belém, e que eram além do comandante, o imediato, primeiro maquinista, telegrafista, foguista Osmani Barcelos, marinheiro Pedro de Souza Rola, môço Renato Germano e o fiscal aduaneiro Humberto Lopes Reis (que depuseram no inquérito da C.P.P., contando todos a mesma estória), foram presos na Base Naval de Belém, onde vieram a confessar tenha o navio desviado sua rota, a fim de contrabandear sua carga, que deveria ser vendida em Paramaribo, na Guiana Holandesa. Confessou o comandante haver recebido a proposta de uma recompensa de trinta mil cruzeiros novos para empreender tal façanha. Que realmente o navio ficara à matroca, sendo rebocado até Paramaribo, por um outro navio a quem pedira auxílio. Que nesta ocasião o seu navio ostentava a bandeira paraguaia e tinha em seu casco, pintado, o nome de «Guarany». Que não chegou a receber a recompensa. A tripulação foi abandonada em Paramaribo, sendo porém ele e os demais tripulantes que chegaram na baleeira até o Pará, conduzidos a reboque de outro navio, até às proximidades de Salinópolis, dando assim a impressão de que eram naufragos.

Os demais tripulantes, ouvidos, confirmaram o depoimento do comandante, alegando porém tenham sofrido coação.

Nos autos, cópia do inquérito policial-militar, constando vários depoimentos de testemunhas, que afirmaram haver a baleeira chegado apenas com nove pessoas.

Recortes de jornais em que é manifestado publicamente o escandaloso contrabando.

O encarregado do inquérito responsabilizou toda a tripulação, e o Capitão dos Portos do Pará, em despacho, cancelou as cadernetas de inscrição do pessoal que guarnecia o navio «Dom José», inclusive de Ascendino Gustavo de Araújo, que desembarcara no Brasil, antes de iniciada a viagem em tela.

O segundo maquinista Eulélio Costa Ferreira, faleceu durante a instrução do processo (fls. 277).

Antecedentes negativos de toda a guarnição.

O Juiz da 10ª Vara Criminal de Belém, condenou à pena de quatro anos de reclusão, pelo crime de contrabando, os seguintes marítimos — Gelmirez Cardoso Lameida Ramos, Rony Angulski, Carlos Cristino Pereira, Arnaldo Loyola, Pedro de Souza Rola, Osmany Barcelos, Renato Germano e Manoel José Fernandes Goulart, todos tripulantes do navio nacional «Dom José» (fls. 157).

A Navegação Costalima Ltda. apresentou diversos documentos solicitando fossem anexados aos autos, porquanto definiam a posição daquela empresa perante os acontecimentos com o navio «Dom José».

Ao edital de notificação ninguém acorreu.

A Procuradoria representou contra o segundo-piloto Gelmirez Cardoso Lameira Ramos, por desvio de rota.

O Tribunal, em sessão de 25/11/65, recebeu a representação da Procuradoria contra o comandante e determinou fosse estendida contra os seguintes tripulantes: Carlos Cristino Pereira, imediato, Manoel José Fernandes Goulart, chefe-de-máquinas, Arnaldo Loyola, radio-telegrafista, Rony João Angulski, terceiro-maquinista, Osmany Bar-

celos, foguista, Pedro de Souza Rola, marinheiro, Renato Germano, môço, e também contra a Navegação Costalima Ltda.

Citados na forma da lei, a Navegação Costalima constituiu o advogado Pedro Calmon Filho, que apresentou prova documental e requereu prova testemunhal, vindo posteriormente a desistir das testemunhas arroladas. Os demais representados ficaram revêis, sendo suas defesas patrocinadas por advogados-de-ofício e nomeados «ad hoc». Carlos Cristino Pereira, Manoel José Fernandes Goulart e Rony João Angulski foram defendidos pelo Dr. Mauricio Barreto Dantas e posteriormente, no impedimento do Dr. Mauricio, pelo Dr. Orlando de Souza Barros, que também patrocinou a defesa de Arnaldo Loyola; Osmany Barcelos, Pedro de Souza Rola e Renato Germano foram defendidos pelo Dr. José Maria Coutinho Nevares, que apresentou preliminar considerando faltar ao Tribunal Marítimo competência para julgar «atos ilícitos», conforme acusa a representação de fls. O representante Gelmirez Cardoso Lameira Ramos, teve sua defesa patrocinada pelo Dr. Luiz Cesar Melo, nomeado «ad hoc».

Por iniciativa do Dr. 1º Procurador, que avocara a si o processo (fls. 187), foi apresentada em aditamento à representação determinada pelo Tribunal, representação contra todos os demais tripulantes constantes da lotação do navio. Por unanimidade o Tribunal rejeitou o aditamento da Procuradoria, por considerá-lo intempestivo.

Atendendo ao Aviso 0606 de S. Exa. o Sr. Ministro da Marinha (fls. 11/12 do proc. 5.209), a Procuradoria voltou a oferecer representação contra os tripulantes do «Dom José», que não haviam sido representados no processo 5.036. Em sessão de 22/7/66, o Tribunal recebeu a representação, que formou o processo 5.209 conexo ao processo 5.036, na forma da lei 2.180 de 5 de fevereiro de 1954.

Citados, Antonio Barbosa Duarte, mestre, Manuel Gomes da Silva, marinheiro, José Nunes, môço, Manoel Leite da Silva, marinheiro, Francisco Ribeiro Barbosa, môço, Ascendino Gustavo de Araújo, foguista, Raimundo Henrique Barbosa, foguista, Raimundo Felisardo dos Santos, carvoeiro, Dalmo Pereira Dorneles, taifeiro, Júlio Teixeira, taifeiro, Nestor Soares de Jesus, ajudante de cozinha, tiveram suas defesas patrocinadas pelo Dr. Carlos Lassance Fontoura, enquanto que Inaldo Vicente de Oliveira, mecânico, Alberto Domingos de Araújo, foguista, Raimundo Liberato Nogueira, carvoeiro, Eusébio Leiria da Silva, 2º cozinheiro e Eulélío Costa Ferreira, 2º maquinista, ficaram revêis, sendo as suas defesas patrocinadas pelo Dr. José Maria Coutinho Nevares, advogado-de-ofício, que repetiu a preliminar de incompetência do Tribunal para julgar «atos ilícitos».

As preliminares que foram arguidas pela defesa, só teriam cabimento se o Tribunal estivesse julgando o contrabando. Isto porém não ocorre. O que o Tribunal Marítimo faz e sempre tem feito, é julgar a «alteração da rota». Os atos ilícitos são mencionados no processo como causalidade. Não é nosso objetivo condenar pelo crime de contrabando, porém é nosso dever julgar a alteração da rota, levando em conta a finalidade da alteração. Se o navio teve o seu curso alterado, com intenção dolosa, é óbvio que o Tribunal terá que considerar o dolo. E como seria possível ao Tribunal julgar uma alteração da rota, sem que o processo e a representação versassem a respeito das razões que levaram o navio a ter sua derrota alterada? Portanto não se justifica a preliminar levantada pela defesa.

Quanto à preliminar que considera tenha o Tribunal aceito intempestivamente uma representação da Procuradoria, só ao Tribunal compete decidir da tempestividade. O prazo, em que pese o estipulado pela lei 2.180/54, pode ser dilatado pelo juiz, como estipula o art. 120 do Reg. do Tribunal. Se ao juiz cabe o direito de prorrogar o prazo,

com melhor razão poderá o Tribunal decidir da conveniência em admitir uma representação de parte. É de se notar, que a representação reclamada formou um processo novo, que recebeu o número 5.209, sendo instruída com matéria nova. Não cabe a preliminar.

Quanto ao mérito, não há nenhuma dúvida quanto à alteração da rota do navio «Dom José». O comandante confessa que deliberadamente mudou o curso de seu barco, com a finalidade de vender toda a sua carga em Paramaribo, abandonando o navio e tripulação, salvo alguns tripulantes, que faziam parte de um plano adredeamente traçado. Declara ainda o comandante, haver recebido mil cruzeiros novos, e que posteriormente receberia o restante de um acordo firmado em trinta mil cruzeiros novos, devendo entregar o navio e sua carga na Guiana Holandesa. Ao depor no Inquérito Policial-Militar, o comandante descreveu todo o plano, sem entretanto fazer acusações diretas à tripulação, nem revelar nomes de pessoas que estariam implicadas na alteração de rota. Isto nos leva a acreditar não tenha havido coação por parte das autoridades militares que procederam ao I. P. M.

Os tripulantes que compartilharam da criminosa aventura talvez não soubessem o destino real do navio. É fácil para um comandante iludir um subalterno, que normalmente desconhece os assuntos relacionados com a parte comercial do navio, além de não ser informado das ocorrências técnicas de uma viagem. Só não é possível admitir que os oficiais também se deixassem enganar pelo capitão. Seria subestimar a formação profissional de um oficial da Marinha Mercante. É prova suficiente do conluio para o desvio da rota do «Dom José» o fato de que os oficiais tenham concordado em abandonar o navio, embarcando em outro que trazia a reboque uma baleeira do «Dom José», e após uma aproximação do litoral brasileiro, passarem para a mencionada baleeira, remando e velejando até a localidade mais próxima. Para culminar, os oficiais em companhia do comandante, e do suspeitíssimo guarda aduaneiro, se apresentam na Capitania dos Portos como naufragos.

A farsa foi mal representada. A estória contada não tinha nenhuma base. Como poderia o navio soçobrar nas proximidades do litoral Norte do Brasil, sua tripulação toda se salvar, chegando em terra apenas nove tripulantes, em uma baleeira, já que a outra, alegaram, se perdera durante a faina de arriar? A decantada «coação» do comandante, não pode ser admitida após a chegada em terra. Como aceitarmos que os oficiais, depois de estarem junto às autoridades, em seu próprio país, ainda pudessem temer coação do comandante? Só se alguma poderosa «fôrça oculta», inspirava terror aos tripulantes, conforme disse o guarda aduaneiro.

Em relação à representada Navegação Costalima Ltda., durante a instrução, sua defesa foi repleta de provas, que demonstraram claramente estar a representada completamente alheia aos incidentes que envolveram o navio «Dom José». Nos autos do inquérito havia vários documentos que faziam referência ao nome da Navegação Costalima Ltda. como proprietária do navio «Dom José». Embora também se falasse que Geraldo Vicente de Castro comprara o navio da empresa Costalima, nenhuma prova havia nesse sentido, bem como, nos assentamentos do Tribunal Marítimo, constava a Navegação Costalima Ltda. como proprietária e armadora do «Dom José». Pelas provas apresentadas pela defesa, se conclui que o navio já pertencia a Geraldo Vicente de Castro desde dezembro de 1963, sendo por ele aprestado, guarnecido e carregado, não havendo o menor indicio de que a Navegação Cistalima Ltda. houvesse interferido no navio, quer direta ou indiretamente.

E o proprietário Geraldo Vicente de Castro? Ficará impune? Ao Tribunal não compete julgá-lo neste processo. Para fazê-lo, teria que sobrestar este julgamento e iniciar uma nova fase com representação contra Geraldo Vicente de Castro. Os únicos prejudicados com tal medida seriam os inocentes, que há mais de quatro anos estão envolvidos em tão triste página de nossa navegação. Ao Tribunal compete fazer justiça. A justiça manda que o processo seja encerrado.

Não deve o juiz em decorrência da possível culpa de um, ferir o direito certo de muitos.

Estamos julgando a alteração da rota e não o contrabando. A justiça competente para julgar contrabando já se manifestou, condenando diversos tripulantes.

Por um lamentável equívoco, o ilustre Capitão dos Portos do Pará, em despacho, cancelou as cadernetas matrículas de todos os tripulantes do navio nacional «Dom José», considerando o desvio da rota, com desaparecimento do navio e sua carga, como se fôra «furto a bordo» (causa 16 do artigo 451 do Regulamento para o Tráfego Marítimo). Ocorre que não houve «furto a bordo», mas sim a alteração da rota para fins de contrabando. Sendo contrabando um «crime contra a fazenda pública» e alteração da rota um «fato da navegação», deveria o digno Capitão dos Portos ter observado os artigos 479 e 76 § único, do mencionado regulamento. É de se reconhecer, tenha S. Sa., tângido pela compreensível revolta que ações desta natureza produzem aos verdadeiros patriotas, tomado uma iniciativa de momento, entretanto deve o cancelamento das cadernetas matrículas ser tornado sem efeito, para que prevaleça a punição na forma imposta pelo Egrégio Tribunal Marítimo.

Assim:

Acordam os juízes do Tribunal Marítimo, por unanimidade: a) — quanto à natureza e extensão do fato: alteração da rota. Abandono do navio com desaparecimento de quarenta e três mil (43.000) sacas de café; b) — quanto à causa determinante: descaminho da carga transportada; c) — julgar responsáveis os representados Gelmirez Cardoso Lameira Ramos, Carlos Cristino Pereira, Manoel José Fernandes Goulart, Arnaldo Loyola, Rony João Angulski; aplicando na forma da Lei 2.180 de 1954, por incursos em seus artigos 123 alínea «a» e 124 alínea «b», de acôrdo com o artigo 121, alíneas «b» e «d» combinado com o artigo 129 e suas alíneas, a pena de cancelamento da caderneta matrícula para o primeiro representado, comandante do navio, e a pena de suspensão para embarque em qualquer função pelo prazo de 12 meses aos demais representados. Custas proporcionais. Exculpar os representados Navegação Costalima Limitada, Osmani Barcelos, Pedro de Souza Rola, Renato Germano, Antonio Barbosa Duarte, Manoel Gomes da Silva, Dalmo Ivan Pereira Dorneles, Manoel Leite da Silva, José Nunes da Silva, Raimundo Liberato Nogueira, Francisco Ribeiro Barbosa, Júlio Teixeira, Euzébio Leiria da Silva, Nestor Soares de Jesus, Inaldo Vicente de Oliveira, Francisco Floriano, Raimundo Felizardo dos Santos, Eulélio Costa Ferreira, Raimundo Nonato Xavier, Ascendino Gustavo de Araújo, Raimundo Henrique Barbosa e Alberto Domingos de Araújo. Oficiar à D. P. C., no sentido de que seja tornado sem efeito o cancelamento das cadernetas de inscrição dos tripulantes, exceto do comandante. — P. C. R. — Rio de Janeiro, em 2 de julho de 1968. — *Olivar da Silva Sardinha*, juiz-presidente — *Jorge Gomes*, relator — *Gerson Rocha da Cruz* — *Celso Renato Duvivier de Albuquerque Mello* — *Alvaro Cezar Beduschi* — *Julio Nogueira Junior*.

Fui presente: *Agenor Rodrigues Pereira Guimarães*, 1º procurador.