

CHANGRI-LA: O BARCO E SEUS HERÓIS

A ação submarina alemã na costa do Brasil

SÉRGIO ROBERTO CASTRO OLIVEIRA QUEIROZ
Contra-Almirante (Ref^o)
Diretor da Procuradoria Especial da Marinha

SUMÁRIO

O caso <i>Changri-La</i>
Acórdão do Tribunal
O fato
Conclusões da Procuradoria Geral
O "navio-veleiro" afundado
Conclusões do Encarregado do Inquérito
Relatório do interrogatório dos sobreviventes do U-199
Parecer técnico do Coronel-Aviador Figueiredo
A ação submarina alemã na costa do Brasil
A guerra anti-submarino brasileira
A atuação do U-119 na costa do Brasil
A derrota seguida pelo <i>Changri-La</i>
O Acórdão

No mês de julho do ano de 1943, o pesqueiro nacional *Changri-la* desapareceu no mar, quando se encontrava em faina de pesca junto ao trecho sudeste de nossa costa.

Correu, a propósito, no Tribunal Marítimo, o Processo nº 812/1944, que, na época,

chegou a termo sem que os juizes de então dispusessem de elementos confiáveis para o estabelecimento da causa determinante do suposto acidente de navegação. Mesmo aventando-se a hipótese de um ataque por um dos submarinos alemães que atuavam naquele trecho do litoral, a Corte

decidiu que não fora apurada a causa determinante do desaparecimento do barco e de seus dez tripulantes, uma vez que se faziam escassas as informações sobre o misterioso sumiço do *Changri-la*.

Bem mais recentemente, porém, o diretor do Museu Histórico e Marítimo de Cabo Frio invocou as autoridades para o fato de ser muito provável que o barco desaparecido ter sido afundado pelo submarino alemão *U-199*. Aquele *U-Boat*, em data posterior à perda do *Changri-la*, viria a ser posto a pique em ataque levado a cabo por aeronaves brasileiras e dos Estados Unidos. Os sobreviventes alemães, por sua vez, interrogados, relataram um recente afundamento, pela artilharia do submarino, de uma embarcação desconhecida, à noite, portando uma vela à popa.

Logo a correlação com o *Changri-la* veio à tona, de vez que era costume, seguido por seus tripulantes, auxiliar a propulsão a motor diesel com o acréscimo de uma vela de fortuna.

Uma série de coincidências mais correlacionaram a embarcação afundada pelos nazistas com o nosso pesqueiro desaparecido, inclusive e principalmente o fato de que, na área marítima e no período, haver inexistido qualquer notícia de outra embarcação desaparecida; apenas a falta do *Changri-la* fora registrada e o caso submetido ao julgamento do Tribunal Marítimo.

Assim sendo, o diretor do Museu Histórico e Marítimo de Cabo Frio resolveu dirigir-se à Procuradoria Especial da Marinha (PEM), que atua junto ao Tribunal Marítimo, para que o órgão, exercendo o seu mister¹, buscasse, perante aquela Corte, a verdade sobre o acontecimento.

O mesmo pesquisador reuniu documentação que induzia à quase convicção de que o pesqueiro brasileiro não teria sido vitimado por acontecimento fortuito, mas seria uma vítima bem real de um inopinado ataque pela artilharia de bordo do *U-199*, comandado pelo Capitão-Tenente alemão Hans Werner Kraus.

À luz das evidências e coincidências de detalhes, a Procuradoria apresentou recurso inominado em face da decisão protocolada ao Processo nº 812, de 11 de fevereiro de 1944, do Tribunal Marítimo, que julgara o desaparecimento do B/P *Changri-la*, sem que o vinculasse diretamente a ato de guerra. Terminara a PEM, em face dos elementos probatórios colhidos, por concluir que, realmente, tudo induzia a crer que o B/P *Changri-la* fora posto a pique pelo *U-199*, em julho de 1943, durante a Segunda Guerra Mundial.

Requeru a PEM que o Tribunal Marítimo considerasse como causa determinante do desaparecimento do referido pesqueiro o impacto direto dos disparos, em ataque do submarino alemão *U-199*, classe XI D-2, de 1.200 toneladas, efetuados pelo canhão de 105 mm, em ação de guerra.

Argumentou a PEM que muitas embarcações mercantes e de guerra sofreram ataques durante a Segunda Guerra Mundial no litoral brasileiro, contudo o B/P *Changri-la* foi injustamente excluído de tal rol, certamente por desconhecimento da documentação que somente mais tarde poderia vir a ser coligida. Fez referência, ainda, ao Decreto-Lei nº 4.830/42, que transferiu a jurisdição das colônias de pesca ao Ministério da Marinha, passando a ser seus associados empregados como forças auxiliares das

1 N.R.: A PEM "é responsável, perante o Tribunal Marítimo, da fiel observância da Constituição Federal, das leis e dos atos emanados dos poderes públicos, referentes às atividades marítimas, fluviais e lacustres".

Os heróis do "Shangri-lá"

A história dos heróis do "Shangri-lá" é a história de um submarino alemão que se afundou no Brasil em 1943.

Em 1943, o submarino alemão U-301, comandado pelo capitão Hans-Joachim Lohmann, foi afundado no litoral do Rio de Janeiro. O navio estava transportando uma carga de guerra e, ao ser atacado por uma frota brasileira, acabou sendo destruído. Os sobreviventes foram resgatados e a maioria deles se tornou heróis da guerra.



Sombra de mergulhador. Foto: Arquivo da Marinha. Ruiu contra o U-301.

18 JORNAL DO BRASIL

SEXTA-FEIRA, 10 DE MARÇO DE 2000

Inquérito do Shangri-lá volta à tona

Após cinquenta e sete anos, Tribunal Marítimo decide voltar a investigar afundamento do barco por submarino alemão

UMA FOLHA DE NOTÍCIAS

A história do desaparecimento do navio pesqueiro "Shangri-lá" é a história de um submarino alemão que se afundou no litoral do Rio de Janeiro em 1943. O navio estava transportando uma carga de guerra e, ao ser atacado por uma frota brasileira, acabou sendo destruído. Os sobreviventes foram resgatados e a maioria deles se tornou heróis da guerra.

A história do desaparecimento do navio pesqueiro "Shangri-lá" é a história de um submarino alemão que se afundou no litoral do Rio de Janeiro em 1943. O navio estava transportando uma carga de guerra e, ao ser atacado por uma frota brasileira, acabou sendo destruído. Os sobreviventes foram resgatados e a maioria deles se tornou heróis da guerra.

A história do desaparecimento do navio pesqueiro "Shangri-lá" é a história de um submarino alemão que se afundou no litoral do Rio de Janeiro em 1943. O navio estava transportando uma carga de guerra e, ao ser atacado por uma frota brasileira, acabou sendo destruído. Os sobreviventes foram resgatados e a maioria deles se tornou heróis da guerra.

Solução do caso "Shangri-lá" está próxima

A história dos heróis do "Shangri-lá" é a história de um submarino alemão que se afundou no Brasil em 1943.

Em 1943, o submarino alemão U-301, comandado pelo capitão Hans-Joachim Lohmann, foi afundado no litoral do Rio de Janeiro. O navio estava transportando uma carga de guerra e, ao ser atacado por uma frota brasileira, acabou sendo destruído. Os sobreviventes foram resgatados e a maioria deles se tornou heróis da guerra.



Tripulação identificada. Foto: Arquivo da Marinha.

A história dos heróis do "Shangri-lá" é a história de um submarino alemão que se afundou no Brasil em 1943. O navio estava transportando uma carga de guerra e, ao ser atacado por uma frota brasileira, acabou sendo destruído. Os sobreviventes foram resgatados e a maioria deles se tornou heróis da guerra.

N.R.: Contra-Almirante (Ref) Sérgio Roberto Castro Oliveira Queiroz, presidente da Procuradoria Especial da Marinha.

CIDADE

SEXTA-FEIRA, 10 DE MARÇO DE 2000

REPERCUSSÃO NA IMPRENSA

Jornal do Brasil de 20 de fevereiro, de 10 de março e de 30 de março de 2000

Legenda da foto abaixo: Sérgio, diretor da Procuradoria, e Tereza, procuradora, mostram na carta náutica o local onde o barco pesqueiro foi afundado.



Sérgio, diretor da procuradoria, e Tereza, procuradora, mostram na carta náutica o local onde o barco pesqueiro foi afundado.

Como o pesqueiro afundou

A história do desaparecimento do navio pesqueiro "Shangri-lá" é a história de um submarino alemão que se afundou no litoral do Rio de Janeiro em 1943. O navio estava transportando uma carga de guerra e, ao ser atacado por uma frota brasileira, acabou sendo destruído. Os sobreviventes foram resgatados e a maioria deles se tornou heróis da guerra.

forças navais de vigilância e defesa das águas brasileiras, atraindo sobre si, de tal maneira, a sanha bélica do inimigo nazista.

Diante da fundamentação apresentada, o recurso inominado foi recebido pelo Tribunal Marítimo e, ao final, acordaram os juizes do Tribunal, por unanimidade, em conhecer do recurso para lhe dar provimento, modificando a decisão recorrida, que passa a ter o seguinte teor:

a) quanto à natureza e extensão: naufrágio de barco de pesca com perda da embarcação e 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;

b) quanto à causa determinante: ataque pela artilharia do submarino alemão *U-199*, durante a Segunda Guerra Mundial;

c) decisão: julgar o acidente de navegação previsto no Art. 14 alínea a da Lei nº

2.180/54 – ato de guerra – perpetrado pelo submarino alemão que afundou o pescueiro *Changri-la*.

d) medidas de segurança: x x x; e

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, em seguida nominados. Rio de Janeiro, 31 de julho de 2001.

Reconhecida a perda gloriosa em ato de guerra do B/P *Changri-la*, resta-nos, pois, agora, apresentarmos aos dez heróis, que doaram suas preciosas vidas em generosa dádiva à causa aliada, o preito de nossa gratidão eterna e a homenagem de seus pósteros agradecidos. Haverá espaço para inscrição de seus nomes no mausoléu da Glória, como poucas serão, por mais que intensas, as homenagens com que temos, agora, a obrigação de reverenciá-los.

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<GUERRAS> / Campanha do Atlântico Sul /; Afundamentos; *Changri-La* (pescueiro); Tribunal Marítimo, Procuradoria Especial da Marinha (PEM);

TRECHOS DO ACÓRDÃO DO PROCESSO Nº 812/1943 DO TRIBUNAL MARÍTIMO (Arranjo pela RMB)

O FATO

O B/P *Changri-la*, de propriedade de João Ferreira de Jesus, inscrito sob o nº 735 da 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 4 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.

CONCLUSÕES DA PROCURADORIA ESPECIAL

- O B/P *Changri-la* era um barco solidamente construído e não seria qualquer mau tempo capaz de destruí-lo com facilidade.
- Era um barco bem aparelhado e dotado de diversos recursos suficientes de salvatagem.
- A embarcação foi despedaçada, tendo alguns de seus destroços, que foram recolhidos e identificados, confirmado que 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 robustante do evento.
- Não foram encontrados restos humanos.
- Os prejuízos computados foram a perda da tripulação e o valor do barco, cerca de CR\$ 16.000,00 (dezesseis mil cruzeiros) da época.
- Sobre os tripulantes desaparecidos, o relatório faz referência a documentos dos autos e permite que se chegue à seguinte relação dos que estavam a bordo quando do sinistro: José da Costa Marques, mestre; Deocleciano Pereira da Costa; Ildefonso Alves da Silva; Manoel Francisco dos Santos Júnior; Otávio Vicente Martins; Manoel Gonçalves Marques; Apúlio Vieira de Aguiar; Joaquim Mota Navarro; Zacarias da Costa Marques e Otávio Alcantara.

O “NAVIO VELEIRO” AFUNDADO

Quanto à existência de uma vela de fortuna na popa do B/P *Changri-la*, 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 combus-

tível, conforme admitido por marinheiros da época, ou, ainda, como habitualmente usavam para aumentar a velocidade, uma lona, como vela improvisada na popa.

CONCLUSÕES DO ENCARREGADO DO INQUÉRITO

Do relatório conclui-se, em síntese, que:

1ª) O B/P *Changri-la* deixou o porto do Rio no dia 28 de junho de 1943, tendo depois arribado, devido a um forte vento sudoeste, em Arraial do Cabo, no dia 4 de julho de 1943, 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 salvatagem; 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 esta 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 pelo 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 pesqueiro, 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 juiz João Stell Gonçalves.

RELATÓRIO DO INTERROGATÓRIO DOS SOBREVIVENTES DO U-199

Documento do Escritório do Departamento Naval do Chefe de Operações Navais de Washington – Arquivo do Comando – Segunda Guerra Mundial – Relatório do Interrogatório dos Sobreviventes do U-199, afundado em 31 de julho de 1943 – Tradução livre das folhas 96/97

O documento traz informações a respeito das atividades empreendidas pelo submarino na costa brasileira, sob quatro títulos (dos quais transcreveremos apenas os três primeiros), que poderiam ser assim resumidos: 1ª) **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 empreen-

der contra um navio. Assim, guinou para o sul para alcançar as áreas de operações, previamente atribuídas; 2º) **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 a 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; 3º) **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, subseqüentemente, provado **tratar-se de um barco a 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 105 mm 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.

O PARECER TÉCNICO DO CORONEL-AVIADOR FIGUEIREDO

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 Segunda Guerra Mundial, concentrando-se nos combates entre aviões e submarinos na costa brasileira.

Utilizou-se, para esses estudos, da troca de correspondências entre veteranos dos esquadrões americanos baseados no Brasil e de discussões através da **uboot.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 navio; ainda assim, procurou ampliar as informações através de correspondência com um reconhecido especialista islandês, Ragmar J. Ragnarsson, obtendo dele 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 2h20 da madrugada de 6 de julho de 1943, correspondendo à noite de 5 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. Esclarece que o KTB mostrava a posição geográfica, o estado do mar e as condições meteorológicas em determinados instantes. Qualquer barco ou aeronaves 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 e eram feitos registros de disparos de torpedos e tudo mais que fosse relevante.

Resgate histórico do 'Shangri-lá'

Tribunal Marítimo admite que pescador desaparecido em Arraial do Cabo foi afundado por submarino nazista em 1943

CLAUDIA MATOS

Foiem necessários sete tira de canhão e 58 anos de espera para que dez pescadores se transformassem em heróis de guerra. Eles não protagonizaram qualquer ato de bravura, mas tiveram o azar de embarcar no pesqueiro Shangri-lá, que, no dia 22 de julho de 1943, cruzou a rota do submarino nazista U-199 na costa de Arraial do Cabo. O encontro causou a morte de todos os tripulantes do

barco. A versão que durante quase seis décadas parecia história de ficção, foi reconhecida ontem, por unanimidade, pelo Tribunal Marítimo como verdade histórica. Em 1944, o mesmo tribunal achou que não havia prova conclusiva de que o submarino nazista havia afundado o Shangri-lá, preferindo aceitar que um problema qualquer — fosse mecânico ou humano — havia feito o barco desaparecer no mar sem que os tripulantes. Os corpos de

Joaquim Mita, Navarro, Odílio Vicente Martins, Domiciano Pereira da Costa, Belfonso Alves da Silva, Zacarias da Costa Marques, José da Costa Marques, Agostinho Vieira de Aguiar, Manoel Francisco dos Santos, Manoel Gonçalves Marques e Otávio Dacanta nunca foram encontrados e do pesqueiro só sobraram uns poucos e chamuscados pedaços de madeira que apareceram boiando nas praias de Cabo Frio.

Porém, há sempre quem se en-

contre com histórias de pescadores. Para a sorte das famílias das vítimas, quem se aproximou pela tragédia dos dez tripulantes do Shangri-lá foi justamente um historiador: Eliseo Gomes Filho, diretor do Museu Histórico Marítimo de Cabo Frio, que depois de muito pesquisar convenceu a Procuradoria Especial da Marinha de que havia sido cometido uma injustiça.

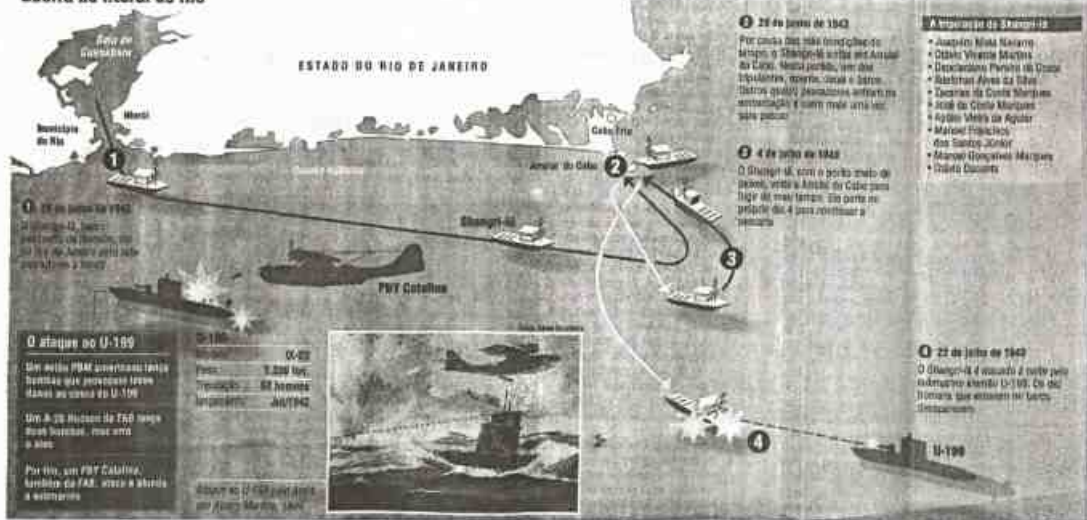
Depois disso — Um fato foi fundamental para mudar o rumo

da história. Descobriu-se nos arquivos militares americanos a documentação do depoimento prestado pelo capitão do submarino alemão, Hans Werner Krauss. Ele contou 11 tripulantes foram presos no Brasil — após um resgate da FAB ter afundado o submarino, causando a morte de 50 marinheiros alemães no final do Rio — e enviados como prisioneiros de guerra para os Estados Unidos. Lá, o capitão nazista admitiu ter afundado um navio brasileiro

próximo a Arraial do Cabo.

O resgate histórico do Shangri-lá foi feito exato 58 anos após o afundamento do submarino alemão. A decisão foi proferida diante de um pequeno plenário lotado de parentes dos pescadores mortos. Eles deixaram Arraial do Cabo e rumaram ao Rio especialmente para assistir ao julgamento. Muitos passaram parte da infância em prisões que pediam a São Pedro a volta dos pescadores.

Guerra no litoral do Rio



A COBERTURA DA IMPRENSA

JORNAL DO BRASIL de 1º/8/2001, pág. 19

34 naufrágios

Em 1943, durante a Segunda Guerra, 12 submarinos alemães estiveram em águas brasileiras. Todos com a mesma ordem: afundar qualquer barco aliado que visasse pelo petróleo. A estratégia tinha por objetivo impedir que os aliados da América manifestassem qualquer ação no oceano.

Para cumprir a missão, os alemães não pouparam nem barcos pesqueiros. Não que dez pescadores desarmados pudes-

sem ameaçar seus modernos submarinos. Mas, por menor que fosse a embarcação, ela poderia debilitar a posição alemã. Não por acaso, em 1942, por decreto de Getúlio Vargas, os pescadores foram colocados a serviço da Marinha de Guerra.

Em função disso, os livros de história registram que 34 embarcações brasileiras foram afundadas em 1942 e outras nove, no ano seguinte. Agora dez, com o Shangri-lá.

Ver pais, casados, tios e avós ser reconhecidos como heróis de guerra foi um alívio para os parentes das vítimas, que sempre tiveram a certeza de que o Shangri-lá foi afundado num ataque nazista. Porém, além de ver a justiça ser feita, eles podem se beneficiar de indenizações financeiras. "Tendo os parentes reconhecidos como mortos em ação de guerra, eles podem receber pensão como ex-combatentes", explica o advogado Luis Roberto Leão Siqueira, que representou as famílias das vítimas no julgamento. Mas o ad-

vogado quer mais. Para ele, há razão de sobra para pedir indenização à Alemanha.

"Seria o primeiro caso no Brasil, mas nos Estados Unidos isso é muito comum", argumenta Siqueira. Trabalhando em um escritório especializado em direito internacional, ele está certo de que a causa pode ser julgada no Brasil e não é das mais difíceis de ser ganha, porque a Alemanha está sempre disposta a reparar vítimas civis afetadas durante o regime nazista.

"Nos Estados Unidos, os casos são julgados lá mesmo e os alemães pagam as indenizações", afirma. O advogado não descarta também a possibilidade de pedir indenização ao governo brasileiro, que levou 58 anos para reconhecer o fato.

O principal argumento para abrir o processo contra a Alemanha é o fato de as vítimas serem pescadores. Em seu depoimento aos militares americanos, Krauss, o capitão do U-199, afirma que dispararam contra um barco à vela, o que poderia caracterizar que ele estava ali decidido, mesmo sabendo que se tratava de uma embarcação civil e que, por suas dimensões, não poderia estar transportando importantes peças militares.

Os parentes das vítimas presentes ao julgamento ainda não sabem se vale a pena processar os alemães, mas se disserem satisfeitos em saber que a história que eles haviam transmitido por gerações não era falsa. "A minha mãe sempre contou que o barco do meu pai tinha sido atacado pelos nazistas", contou Nilza Aguiar Costa, de 60 anos, filha de Agostinho. "Ela tinha de estar contando a verdade", disse aliviada.

ção civil e que, por suas dimensões, não poderia estar transportando importantes peças militares.

Os parentes das vítimas presentes ao julgamento ainda não sabem se vale a pena processar os alemães, mas se disserem satisfeitos em saber que a história que eles haviam transmitido por gerações não era falsa. "A minha mãe sempre contou que o barco do meu pai tinha sido atacado pelos nazistas", contou Nilza Aguiar Costa, de 60 anos, filha de Agostinho. "Ela tinha de estar contando a verdade", disse aliviada.

QUARTA-FEIRA, 1º DE AGOSTO DE 2001

JORNAL DO COMÉRCIO

Ecos da Segunda Guerra Mundial

**Tribunal Marítimo
comprova: alemães
afundaram pesqueiro**

SIMONE MENDONÇA

O Tribunal Marítimo, órgão com jurisdição em todo o território nacional, vinculado ao Ministério da Marinha e ao Poder Judiciário,

JORNAL DO COMÉRCIO
de 1º/8/2000, p. B-10

O GLOBO
de 1º/8/2000, p. 19

como pensão para ex-combatente de guerra, além de possibilitar ações contra os Governos alemão e americano respectivamente.

O caso voltou a ser julgado depois da apresentação de documentos das Marinhas americana e alemã, que comprovaram ter havido operação de guerra no local do afundamento.

Diante das circunstâncias, levantou-se a suspeita de que ele teria sido abatido por um submarino alemão. O que não era de se estru-

nhar uma vez que o Brasil participava da 2ª Guerra Mundial com a Força Expedicionária Brasileira.

Uma curiosidade em desvendar o caso levou o pesquisador Elísio Gomes, diretor do Museu Marítimo de Cabo Frio, a reunir um estudo sobre os documentos e fatos dos levantamentos.

O vice-presidente do Tribunal Marítimo, David Gonçalves, que a marinha viesse levantar as atividades do submarino U-199, construção alemã, provavam que havia atuado no local do afundamento.

A certeza do afundamento, ontem, pelo que acompanha de acordo com

Canelas, juiz presidente do Tribunal Marítimo, esta foi a segunda vez que o caso do pesqueiro Shangrilá vai à julgamento. "Alguns anos atrás, o caso foi julgado e o Tribunal entendeu que não

As informações prestadas pelo pesquisador Elísio Gomes esclarecem que, no dia do sumiço do pesqueiro, não houve nenhum temporal ou fenômeno meteorológico de maior intensidade.

O GLOBO

Quarta-feira, 1 de agosto de 2001

Marinha admite: Shangrilá foi afundado por alemães

Reconhecimento público faz de pescadores heróis de guerra

■ A Justiça tarda, mas não falha. Esta máxima parece ter sido levada ao pé da letra pela Marinha que reconheceu judicialmente ontem, a pedido de sua Procuradoria Especial, que o barco de pesca Shangrilá foi afundado por um submarino alemão durante a Segunda Guerra Mundial. Com a decisão, tomada por unanimidade pelo Tribunal Marítimo, os pescadores do Shangrilá poderão ser reconhecidos como heróis de guerra e seus parentes, obter, através de recursos na Justiça, benefícios semelhantes aos dos ex-combatentes.

Em julho de 1943, o Shangrilá estava no largo do litoral de Cabo Frio quando foi surpre-

endido pelo submarino alemão U-199, cujo capitão disparou contra ele dois tiros de canhão. Todos os tripulantes desapareceram no mar.

Novos documentos possibilitaram julgamento

Depois de mais de 50 anos, esta história veio à tona. De posse de novos documentos, a Procuradoria Especial decidiu reabrir o processo e os dez tripulantes poderão ser elevados à categoria de heróis de guerra, já que o decreto número 4.830 de 1942 colocara todas as embarcações de pesca a serviço da Marinha de Guerra.

O U-199 foi bombardeado, dia 31 de julho de 1943, por

aviões da Força Aérea Brasileira (FAB), a 100 quilômetros da costa do Rio de Janeiro, na região de Campos. Dos 61 tripulantes, 49 morreram. Os sobreviventes, em depoimento à Marinha, relataram o afundamento de um barco pesqueiro entre Cabo Frio e Rio de Janeiro.

Hércules da Costa Marques, 79 anos, que perdeu pai e irmão na tragédia, ainda hoje se emociona quando fala no naufrágio. Até conhecer a versão do ataque do submarino, ele, como a maioria dos parentes das vítimas, só sabia que o barco tinha deixado o porto de Arraial do Cabo no dia 4 de julho de 1943 para pescar por dois ou três dias. ■

Parentes podem ser indenizados

Durante o julgamento, parentes das vítimas aguardavam ansiosos cada pronunciamento dos juízes. Nilza Aguiar da Costa, filha de Apriello Vieira de Aguiar, pescador desaparecido no afundamento do Shangrilá, disse que a mãe, já falecida, sofreu muito na época em que o navio desapareceu e a fa-

lia das vítimas, Luís Roberto Leven Siano, a decisão do Tribunal Marítimo representa uma grande vitória e um capítulo na história da 2ª Guerra Mundial. "Esta decisão resgata a verdade histórica do caso porque e os pescadores não tiveram direito de defesa, saíram de suas casas para pescar e fo-

milha passou por muitas privações para cuidar de outros seis filhos que tinham. O Tribunal propõe ao Governo brasileiro, como prescreve o art. 16, "g", da Lei no 2.180, que sejam concedidas recompensas honoríficas tanto aos familiares diretos das vítimas, quanto ao historiador Elísio Gomes Filho.

Para o advogado da famí-

ram assassinados.

Segundo o advogado, a decisão do Tribunal Marítimo abre outras possibilidades jurídicas. As famílias dos tripulantes desaparecidos poder receber do Governo, benefícios como pensão de ex-combatente de guerra além de mover ação contra o Governo alemão e, até a Marinha americana.

Acostou-se ao parecer um resumo dos movimentos registrados pelo *U-199* em sua última campanha. Nele, observa o pesquisador que, no dia 3 de julho, há registro de um bombardeiro sofrido pelo *U-Boat* 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 no mar, antes de abrir fogo. Vê-se ainda nas anotações que, no dia 3, 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 5 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 23° 54'S e 42° 54'W, nas cercanias da cidade do Rio.

Acrescentou que o livro *Fronteiras*, de Deoclécio Lima Siqueira, reproduz, em sua página 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 às 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 o qual 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 25° 30'S e 44° 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 entre os dias 4 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 a vela, por fogo de artilharia proveniente do *U-199*, nas proximidades do Rio de Janeiro, na noite de 5 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.

A AÇÃO SUBMARINA ALEMÃ NA COSTA DO BRASIL

A guerra anti-submarino brasileira

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 *Baependi* teve 270 mortos, incluindo soldados do Exército; o *Araraquara* teve 131 mortos; o *Aníbal Benévolo*, 150; o *Itagiba*, 36 mortos; e o *Arará*, que tinha parado para socorrer o *Itagiba*, teve 20 mortos. Só o pequeno *Jacira*, com seus seis tripulantes, escapou sem 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 submarinos 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 de 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 operava nas costas brasileiras nessa época. Os incursões 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-663* estavam ao norte, perto do estuário do Amazonas e do Caribe; o *U-604*, *U-598*, *U-591* e *U-185* operaram ao largo do Nordeste; o *U-172* estava ao sul deste grupo, dirigindo-se para as águas 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-150* 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 que a Avaliação 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 isso fez com que a proteção aos comboios fosse estendida mais para o sul.

Até então, a Força Aérea Brasileira (FAB) tinha participado da patrulha, mas nunca causado danos. No dia 31 de julho de 1943, foi a vez dos brasileiros acabarem com a carreira do *U-199*.

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 DZ 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 105 mm (4,1 polegadas) no convés (mais tarde seriam removidos, pois se notou que era mais útil ter canhões antiaéreos de pequeno calibre), um de 37 mm e outro de 20 mm, 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 da superfície eram mais que a velocidade disponível a muitos navios de escolta da Marinha brasileira.

Um avião brasileiro, ironicamente de origem alemã, Focke-Wulfw-58B *Weihe*, relatou ter avistado dois submarinos perto do Rio, em 25 de junho

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 de 1989. O Comandante Kraus era experiente. Um de seus professores foi o ás 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 de 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 no 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 25° S e a leste da longitude de 45° 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 25,30° S e 44,00 W.

Outro avião brasileiro, o *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.

Outro avião brasileiro, o *Vultee V-11*, reportou ter visto um submarino em julho – provavelmente o *U-199*

No início da manhã do dia 31 de julho de 1943, sábado, na Baía de Guanabara, o comboio JT-3 movimentava-se lentamente em busca da saída do porto. Já o PBM nº 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 nº 14 *Catalina* decolou às 8 horas da Base Aérea do Galeão, fazendo a varredura ofensiva sobre a rota do comboio até o Arquipélago de 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 270°, 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 350°, largando as suas bombas que sobraram.

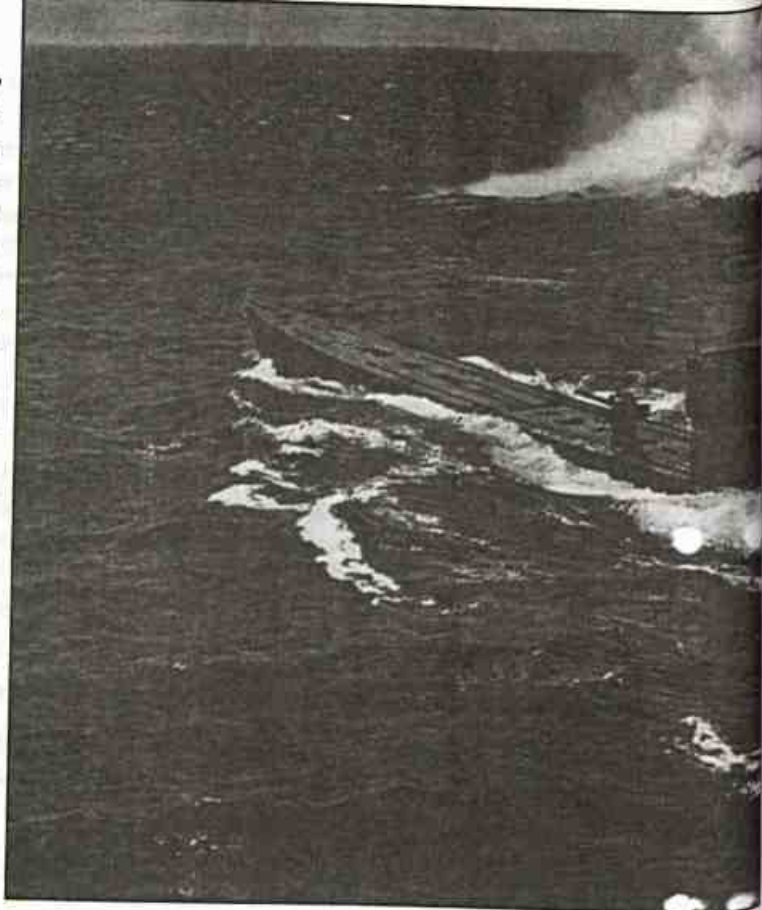
O metralhador da cauda do avião viu que quatro bombas do primeiro ataque enquadraram o submarino, com jatos d'água fortes de ambos os lados. O segundo piloto via as bombas do segundo ataque explodirem perto da proa a bombordo, também cobrindo o submarino de água.

Mas quando as colunas d'água das bombas desapareceram, os

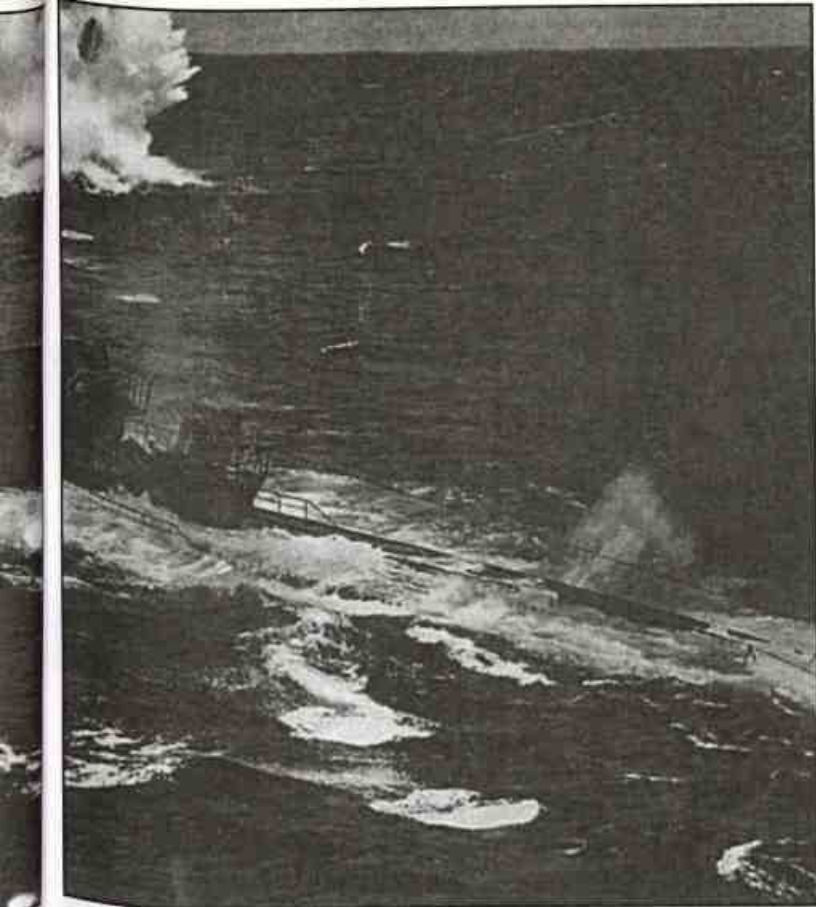
aviadores americanos puderam ver o *U-199* ainda na superfície, com todos os canhões atirando e mantendo um fogo regular. O submarino fez alguns círculos antes de adotar o rumo norte, só se desviando dele para apresentar os canhões ao *Mariner* quando este tentava metralhá-lo.

Às 8h40, 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 capaz de submergir, mas sim, de navegar à cota periscópica, e a velocidade nessas condições era baixa, já que provavelmente houve algum dano nas baterias elétricas, o meio de propulsão para o caso.

Enquanto isso, o *PBM74-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 8h40. A sua tripulação era formada pelo 1º Piloto Sérgio Cândido Schnoor; o Capitão Almir dos Santos Polycarpo, como 2º piloto; o Primeiro-Sargento Nascimento, como mecânico, e o Terceiro-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 antiaéreas, logo substituídas por outras, mas não tão hábeis quanto aquelas.



Submarino alemão de 1.200 toneladas, igual



ao U-199, este sendo atacado pelos aviões aliados – (Foto CAB – Reconition 8/1944)

Ao mesmo tempo, às 8h35, 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 de 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 210° 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 9h02. O primeiro ataque teve lugar na posição 23° 54' S, 42° 54' W. O túmulo do submarino está a algumas milhas dali, em 23° 47' S, 42° 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 naufragos, que foram recolhidos, duas horas depois, pelo tênder 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 Estados Unidos.

Ouvidos pelo Departamento Naval do Chefe de Operações Navais de Washington, Arquivo do Comando – Segunda Guerra Mundial, 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; 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.

A DERROTA SEGUIDA PELO *CHANGRI-LA*

Apurou-se nos autos que o B/P *Changri-la*, de propriedade de João Ferreira de Jesus, inscrito sob o nº 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 pesqueiro arribou, já com uma urna lotada de peixes, em Arraial do Cabo no dia 4 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 pesqueiro – 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 João 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 Bonno; Ildefonso Alves da Silva; Manoel Gonçalves Marques; Manoel Francisco dos Santos Júnior, vulgo Chico; e os de linha de fora Otávio Alcântara, Zacarias da Costa Marques, Apúlio Vieira de Aguiar, vulgo Cuba, e Joaquim Mata de Navarra.

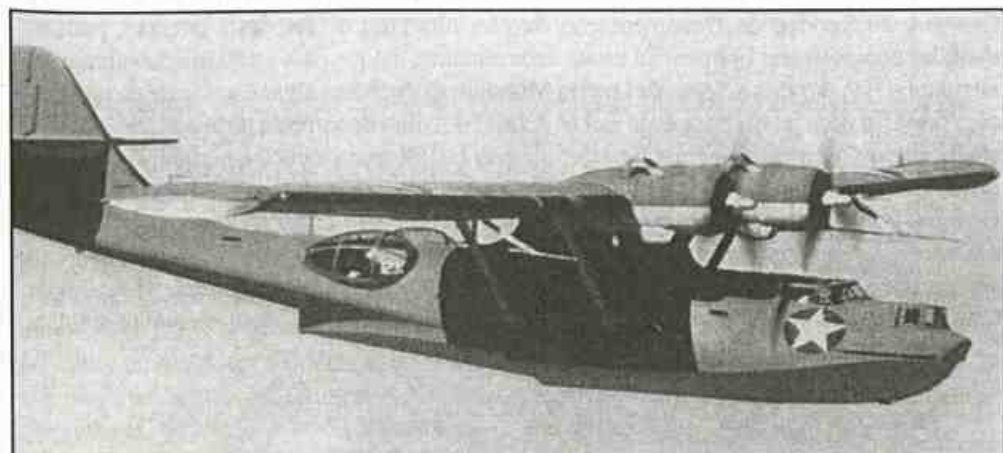
Constatou-se a presença de pedaços do pesqueiro desaparecido, que foram dar na praia de Arraial do Cabo, sendo indiscutivelmente identificados como sendo do *Changri-la*. A principal peça reconhecida foi uma tábua, pertencente ao corrimão da borda, identificada inclusive pelo carpinteiro que a confeccionou. 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 fosse expelida de dentro para fora da embarcação.

O B/P *Changri-la* era um 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, 11 salva-vidas ingleses e o mesmo número de salva-vidas comuns. Tinha 9,5



A AVIAÇÃO ALIADA QUE AFUNDOU O U-199

1 – Vultzião da FAB; 2 – Hudson (na RAF); 3 – Catalina; e 4 – Mariner (ambos dos Estados Unidos)



RAFINERIA ALKID



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 semidiesel 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 meteorológicas, 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-la* e do *U-199*, embora não se possam mensurá-las precisamente, coincidiam a partir do dia 5 de julho de 1943, navegando ambas pelo litoral norte de Cabo Frio.

O ACÓRDÃO

Assim:

Acordam 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 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 Segunda 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 – perpetrada pelo submarino alemão *U-199*, que afundou o pesqueiro *Changri-la*; 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.