

A Saga dos Pescadores do *Changri-lá*

Angela Fonseca Souza Assis

Graduada e Licenciada em História pela Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ), é Assessora de História Marítima e Assistente do Diretor do Patrimônio Histórico e Cultural da Marinha (DPHCM).

RESUMO

Na Segunda Guerra Mundial, os pescadores brasileiros eram considerados auxiliares das forças navais, na vigilância de nossas águas territoriais. Foi o caso do barco de pesca *Changri-lá*, que saiu do Rio de Janeiro, em junho de 1943, com destino ao litoral de Cabo Frio, onde foi afundado, na noite de 22 de julho de 1943, pelo Submarino alemão *U-199*.

Em 1944, o Tribunal Marítimo não pôde determinar a causa de seu desaparecimento. Em 1999, ao ser reestudado o caso, o Tribunal Marítimo, com novas provas, alterou o rumo traçado no inquérito anterior.

O *U-199* foi afundado, por uma aeronave da Força Aérea Brasileira, um PBY-5 Catalina, em 31 de julho de 1943, ao sul do Rio de Janeiro.

Os tripulantes do *Changri-lá* tiveram seus nomes inscritos no Panteão dos Heróis de Guerra, no dia 6 de junho de 2004, em cerimônia no Monumento Nacional aos Mortos da Segunda Guerra Mundial.

PALAVRAS-CHAVES: CHANGRI-LÁ, SEGUNDA GUERRA MUNDIAL, TRIBUNAL MARÍTIMO

ABSTRACT

During Second World War, the Brazilian fishing boats were supposed to help the naval forces, watching the territorial waters. This was the *Changri-lá*'s case, sunk during the night of June 22, 1943, by the German submarine *U-199*, when going from Rio de Janeiro to Cabo Frio coast.

In 1944, the Brazilian Maritime Tribunal couldn't determinate the cause of her disappearance. In 1999, reopening this process, the Maritime Tribunal, with new evidences, altered his previous conclusions.

The *U-199* was sunk by a Brazilian Air Force airplane, a PBY-5 Catalina, in July 6, 1943, south of Rio de Janeiro.

The *Changri-lá* crew names were included in the Brazilian Memorial for the Second World War deaths, called Panteão dos Heróis de Guerra. The ceremony was held in 6 of June, 2004.

KEYWORDS: CHANGRI-LÁ, SECOND WORLD WAR, MARITIME COURT

PESCADORES NA GUERRA

Constituindo-se em uma atividade restrita à sobrevivência das populações litorâneas e ribeirinhas, as atividades pesqueiras no Brasil estiveram vinculadas à Marinha do Brasil, através das capitânicas dos portos, criadas pela Lei 358, de 14 de agosto de 1845 até 1912, quando foram transferidas para o Ministério da Agricultura, por não apresentarem para a Marinha nenhum interesse especial.

Em 1920, a pesca voltou à esfera de influência da Marinha, pelo Decreto 14.086 de 3 de março, tendo como fator preponderante a participação de pescadores ingleses e franceses durante a Primeira Guerra Mundial, apoiados na Convenção Internacional de Haia, que considerava a pesca um direito exclusivo dos filhos do país, por ser o pescador detentor de segredos que interessam à segurança nacional.

Dos argumentos constantes do relatório encaminhado ao Presidente da República pelo então Ministro da Marinha Vice-Almirante Antônio Coutinho Gomes Pereira, justificando essa nova transferência, estão bem enfatizados os referentes à defesa nacional, em face da extensa fronteira marítima, o valor de uma pesca desenvolvida visando as operações de varredura de minas e de caça aos submarinos. Ressaltando ainda, a constituição de excelente fonte de pessoal de reserva para a Marinha.

Assim, a Marinha tratou de incorporar essa nova atribuição à sua estrutura orgânica, criando a Diretoria de Pesca e Saneamento do Litoral.

Sendo alvo de críticas da imprensa, a qual apontava a inadequabilidade de uma atividade essencialmente econômica ser entregue a um órgão militar, em 1933, o governo resolveu mais uma vez transferir as atribuições da pesca para o Ministério da Agricultura. Mas, mesmo tendo perdido o controle sobre a atividade pesqueira como um todo, permaneceu com a Marinha o controle sobre os pescadores e embarcações de pesca, o que atendia o propósito da fiscalização das águas territoriais brasileiras.

Durante a Segunda Guerra Mundial, essa possibilidade de considerar os pescadores como elementos auxiliares das forças navais nos serviços de vigilância e observação de navios e aviões encontrados nas áreas de pesca, devendo as informações obtidas serem comunicadas à capitania dos portos mais próxima que, após avaliá-las, as retransmitia para as autoridades navais, foi bastante utilizada.

Em 1942, quando o Brasil, a 22 de agosto, reconheceu o Estado de Beligerância e, a 31 do mesmo mês, o Estado de Guerra com a Alemanha, Itália e Japão, havia cerca de 75 mil pescadores brasileiros associados nas colônias de pesca espalhadas pela costa. Com pessoas da família e agregados, esse número atingia 150 mil, tornando-se assim um excelente corpo de observadores dos submarinos, navios e aviões inimigos que se aventuravam nas proximidades do nosso litoral.

Com a finalidade de oficializar essa nova atividade dos pescadores, as colônias de pesca foram transferidas para a jurisdição do Ministério da Marinha. A Marinha preparou então, para distribuição pelas referidas colônias, folheto mostrando as silhuetas dos submarinos inimigos para o conveniente reconhecimento, caso fossem eles avistados.

O CHANGRI-LÁ

Inscrito na Capitania dos Portos do Distrito Federal e Rio de Janeiro sob o número 735 e pertencente à Colônia de Pesca Z-05, localizada no bairro do Caju, no Rio de Janeiro, o

Changri-lá era um pesqueiro solidamente construído, com as vistorias em dia, bem equipado e tripulado por pescadores com grande experiência de mar, na hoje denominada Região dos Lagos. Só o mestre, na ocasião, possuía mais de 30 anos de pesca no mar. A bordo havia 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 metro de pontal, equipagem de seis pessoas, capacidade de 500kg em dois tanques, casco de madeira, um motor semidiesel com potência de 28 cavalos e velocidade máxima de sete nós. Seus tripulantes, como era comum, durante a Segunda Guerra Mundial, eram empregados como auxiliares das forças navais, na vigilância e defesa das águas territoriais brasileiras.

O *Changri-lá*, 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 do tempo, arribou em Arraial do Cabo no dia 4 de julho, tendo desembarcado um tripulante, Gabriel Soares Cardoso e embarcado outros quatro pescadores, que não constavam do rol de equipagem, suspendendo posteriormente, para reiniciar suas atividades pesqueiras naquela costa. Contudo, após esta data, não houve novas notícias sobre a embarcação, até que seu proprietário, preocupado com seu desaparecimento, comunicou, por escrito, à Capitania dos Portos do Distrito Federal e Rio de Janeiro o fato, achando inicialmente que ele havia naufragado.

Mas, surpreendentemente, não foram encontrados os restos mortais dos tripulantes, nem o bote de salvatagem. Contudo, pedaços da embarcação foram encontrados em uma praia de Arraial do Cabo, sendo reconhecidos como pertencentes ao barco desaparecido. A principal peça achada, foi uma tábuca, do corrimão da borda, identificada também e principalmente pelo carpinteiro que a confeccionou. Tal peça, não se encontrava quebrada, ao contrário, estava intacta, com marcas de chamuscamento e com um aspecto característico de que havia sido expelida de dentro para fora, devido a um forte impacto sofrido pela embarcação.

As testemunhas ouvidas à época, que conheciam muito bem o barco sinistrado, foram enfáticas em afirmar que o pescador não teria naufragado com facilidade, por ser uma embarcação bem aparelhada para o que se propunha, inclusive dotada de bastante solidez.

Porém, com o passar do tempo, este quadro de incertezas sobre o destino do *Changri-Lá* começaria a mudar.

Por volta do dia 22 de julho de 1943, o Submarino alemão *U-199*, que havia saído de Kiel para sua primeira missão, a 13 de maio de 1943, comandado pelo Capitão-Tenente Hans Werner Kraus, tendo como guarnição sete oficiais, dois guardas-marinha, seis suboficiais e 41 marinheiros, patrulhava na superfície, à noite, quando avistou, por bombordo, a silhueta de uma pequena embarcação, que foi por ele identificada como um veleiro ou um barco que tivesse uma vela à ré.

Os submarinos alemães consideravam qualquer embarcação de guerra, mercante, pesqueira, a vela, etc, como inimiga e, afundavam qualquer coisa que encontrassem em seu caminho, para evitar que suas posições fossem descobertas.

O comandante alemão do *U-199*, provavelmente achando que poderia ter sua presença denunciada, decidiu afundar o barco avistado com tiros de canhão. Iniciou a ação abrindo fogo com a metralhadora de 37mm, até que o canhão de 105mm pudesse ser guarnecido. Após errar os primeiros disparos, atirou sete vezes com o canhão de 105mm, dos quais apenas os dois últimos tiros acertaram o alvo. O submarino continuou em patrulha na área por mais algum tempo, sem que, nenhum sobrevivente fosse encontrado. Desistiu então da busca, permanecendo na superfície até o nascer do dia.

O comandante do *U-199* não considerou todas as regras da guerra, contrariando a proibição de evitar sofrimentos desnecessários e danos inúteis pois, além de tratar-se de um alvo civil, seu afundamento não traria nenhum benefício para os alemães, no desenrolar da guerra.

Covardemente mortos, não houve sobreviventes. O *Changri-lá* foi considerado então como desaparecido no mar.

O AFUNDAMENTO DO *U-199*

Dois fatos notabilizaram a história do *U-199*. Foi o primeiro submarino de 1.200 toneladas, classe *XID-2*, afundado por forte bombardeio aéreo, e sua destruição deveu-se, indiscutivelmente, a uma aeronave da Força Aérea Brasileira (FAB).

Quando o Brasil entrou na guerra, em agosto de 1942, não havia nenhum esquadrão de aviões de primeira linha capaz de rastrear o mar em busca de submarinos e afundá-los.

O processo de modernização foi lento, mas deu frutos, pois, quando comprovadamente houve uma ofensiva submarina nos meses de junho e julho de 1943, as forças brasileiras estavam prontas. Uma boa demonstração da recém-adquirida capacidade de luta da Força Aérea Brasileira foi o afundamento, em 31 de julho de 1943, do *U-199*, ao sul do Rio de Janeiro, por um *PBY-5 Catalina* da FAB. Até então, a FAB tinha participado de patrulhas mas nunca causado danos. Naquele dia foi a vez dos brasileiros acabarem de vez com a carreira do *U-199*.

No início da manhã do dia 31 de julho de 1943, um sábado, na Baía de Guanabara, o Comboio JT-3 movimentava-se lentamente em direção à saída do porto. A movimentação em torno do referido comboio demonstrava que a atividade submarina nas costas do Brasil, naquele mês, recomendava a mais completa proteção 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, avistado e positivamente identificado por aviões que o atacaram, os quais faziam a proteção do referido comboio. Mas o submarino continuou na superfície. Às 8h35, o avião *PBY-5 Catalina*, que fazia a patrulha do litoral de Cabo Frio, foi informado da atividade inimiga e após ter verificado sua posição, dirigiu-se imediatamente para o submarino. Logo chegou ao lugar do confronto e com todas as metralhadoras disparando, atacou, a partir do lado esquerdo do alvo, em um ângulo de 210° em relação a ele. Na primeira passagem, três cargas de profundidade Mark 44 foram lar-

gadas. Elas foram reguladas para uma profundidade de 12 metros que, seria o máximo que o submarino poderia ter submergido, caso tivesse iniciado o mergulho. Uma das cargas acertou próximo e outras duas caíram aquém do alvo, momento em que o submarino começou a afundar.

O Catalina na hora do ataque era pilotado pelo Tenente Alberto Martins Torres, futuro veterano do Grupo de Caças que operou na Itália, que imediatamente fez uma curva para a direita, para desfechar um novo ataque, lançando a uma distância de aproximadamente 100 metros a última e fatal carga.

O *U-199* afundou às 9h02min. Dos 61 alemães a bordo, foram recolhidos 12 sobreviventes, entre eles seu comandante, que foram salvos pelo USS *Barnegat*.

O *Changri-lá* continuava a ser um mistério que, em forma de pesadelo, vinha sempre atormentar as famílias de seus desaparecidos, o que muito sofrimento trouxe a seus lares.

A única dúvida que havia quanto ao fato do *U-199* ter sido o causador do afundamento do barco pesqueiro era em relação à declaração dos tripulantes alemães sobreviventes do submarino, ouvidos pelo Departamento Naval do Chefe de Operações Navais de Washington, Arquivo do Comando – Segunda Guerra Mundial de que haviam afundado um barco com uma vela na popa, o que desfigurava completamente, a característica de um pesqueiro. Contudo, mais tarde, foi provado tratar-se de uma prática comum aos barcos de pesca da época, colocar uma vela na popa, chamada de “vela de fortuna”, para auxiliar na propulsão da embarcação, fato este que os alemães desconheciam.

No período do desaparecimento do pesqueiro, havia uma intensa operação de guerra em nossas costas, 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 à sua frente, mesmo que fossem inofensivos barcos de pesca.

Começava, assim, a desfazer-se o mistério do *Changri-lá*.

A VERDADE SOBRE O *CHANGRI-LÁ*

Em 9 de setembro de 1999, o Diretor do Museu Histórico Marítimo de Cabo Frio, Elísio Gomes Filho, procurando resgatar uma cultura marítima que encontra-se identificada profundamente com as raízes de uma comunidade que nasceu do mar e que ainda hoje sobrevive de um mar repleto de histórias, enviou um ofício solicitando a atenção das autoridades marítimas para o fato do barco pesqueiro *Changri-lá*, desaparecido desde julho de 1943, quando pescava no litoral de Cabo Frio, ter sido afundado pelo Submarino alemão *U-199*, em operação de guerra na costa brasileira. Tal afirmação merecia uma análise mais profunda; desta forma, dirigiu-se oficialmente à Procuradoria Especial da Marinha, para que este órgão, exercendo o seu mister, buscasse, perante o Tribunal Marítimo, a verdade sobre este importante e trágico fato histórico. O caso foi recebido com entusiasmo pela Procuradoria, que tratou de buscar evidências, através do Adido Naval brasileiro, nos arquivos dos Estados Unidos da América (EUA).

O desaparecimento do *Changri-lá* foi julgado pelo Tribunal Marítimo, através do Processo nº 812 de 1944, sem que os juízes possuíssem elementos confiáveis para determinarem a causa de seu desaparecimento, já que, naquela época, eram escassas as informações a respeito do misterioso sumiço daquela embarcação.

Após exaustiva análise de documentos, entrevistas e pesquisas, Elísio chegou a conclusão de que o *Changri-lá* havia sido covardemente bombardeado e afundado pelo submarino alemão *U-199*, durante a Segunda Guerra Mundial pois, além de outros indícios, coincidiam perfeitamente a data e o local onde se encontrava o pesqueiro brasileiro desaparecido, com o relato dos tripulantes sobreviventes do *U-199*, sobre o ataque a uma pequena embarcação civil.

O Tribunal Marítimo, que havia julgado em 1944 o desaparecimento do pesqueiro e de sua tripulação como de origem desconhecida, considerou, agora, com o surgimento de novas evidências, a necessidade de buscar, alterar por completo, o rumo traçado no inquérito anterior.

A Procuradoria Especial da Marinha requereu ao Tribunal Marítimo que considerasse, como causa determinante do desaparecimento da referida embarcação, o impacto direto de disparos provenientes do submarino alemão *U-199*, em ação de guerra, reescrevendo-se, desta forma, esta página que por tantos anos permaneceu obscura, da história da participação brasileira na Segunda Guerra Mundial, além de homenagear-se a memória dos pescadores sacrificados.

O Tribunal Marítimo requereu a adoção das providências necessárias para que os tripulantes do Barco Pesqueiro *Changri-lá*, 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, desaparecidos em razão de seu afundamento por ato de guerra, tivessem seus nomes

inscritos no Panteão dos Heróis de Guerra, o que ocorreu no dia 6 de junho de 2004, em cerimônia no Monumento Nacional aos Mortos da Segunda Guerra Mundial, com a presença de familiares dos pescadores falecidos e de altas autoridades navais.

Foram necessários alguns tiros de canhão e vários anos de espera para que os pescadores do *Changri-lá*, ao cruzarem a rota do Submarino nazista *U-199*, apesar de não terem protagonizado atos de bravura, se transformassem em heróis de guerra.

CONCLUSÃO

Nos anos da guerra, mulheres, mães, viúvas e filhos passaram extrema penúria pela falta que fizeram seus maridos, pais e filhos, mortos pelos horrores de uma guerra que mudou não só a história da humanidade, mas também como no caso do *Changri-lá*, a de um pobre vilarejo de pescadores, a hoje cidade de Arraial do Cabo.

FONTES:

DOCUMENTAIS

Relatório do Ministro da Marinha, Rio de Janeiro, Imprensa Naval, 1919.

Relatório do Ministro da Marinha de 1942, 1943, 1944 e 1945.

Processo número 812 de 1944, do Tribunal Marítimo.

Decreto nº 4.830 de 1942.

Cópia do Acórdão de Recurso Inominado ao Processo nº 812/1944.

Ofício nº 2.036 de 29OUT2001, do Presidente do Tribunal Marítimo ao Secretário-Geral da Marinha.

Carta de 19SET2003, de Siano & Martins Advogados Associados ao SDM.

Ofício nº 199/2003, da Diretoria do Patrimônio Histórico e Cultural da Marinha.

Carta de 26MAR2004, da Sra. Maria Odeth Cardoso e Outros ao Diretor do Patrimônio Histórico e Cultural da Marinha.

Ofício nº 254/2004, do Comando do 1º Distrito Naval.

BIBLIOGRÁFICAS

História Naval Brasileira - Quinto Volume - Tomo II - Rio de Janeiro - Serviço de Documentação Geral da Marinha - 1985.

Jornal do Brasil 1º/AGO/2000

Jornal do Brasil 1º/AGO/2001

Revista Marítima Brasileira

A Marinha do Brasil na Segunda Guerra Mundial - Artur Oscar Saldanha da Gama - Rio de Janeiro - Capemi - 1982.