

Elson de Azevedo Burity

UM CLANDESTINO LANÇADO AO MAR



UM CLANDESTINO LANÇADO AO MAR

Elson de Azevedo Burity

UM CLANDESTINO LANÇADO AO MAR



Rio de Janeiro
2025



O AUTOR responsabiliza-se inteiramente pela originalidade e integridade do conteúdo desta OBRA, bem como isenta a EDITORA de qualquer obrigação judicial decorrente de violação de direitos autorais ou direitos de imagem contidos na OBRA, que declara sob as penas da Lei ser de sua única e exclusiva autoria.

Um clandestino lançado ao mar
Copyright © 2025, Elson de Azevedo Burity
Todos os direitos são reservados no Brasil

Impressão e acabamento:

Pod Editora
Rua Imperatriz Leopoldina, 8/1110 – Pça Tiradentes
Centro – 20060-030 – Rio de Janeiro
Tel. 21 2236-0844 • atendimento@podeditora.com.br
www.podeditora.com.br

Organização: *Elvandro Burity*

Projeto gráfico: *Pod Editora*

Revisão: *Jeová da Cruz Araújo*

Diagramação: *Pod Editora*

Imagem de Capa: *Chat GPT (IA)*

Fotografias: *Acervo do autor e outras fontes constantes das referências*

Nenhuma parte desta publicação pode ser utilizada ou reproduzida em qualquer meio ou forma, seja mecânico, fotocópia, gravação, etc. – nem apropriada ou estocada em banco de dados sem a expressa autorização da autora.

**CIP-BRASIL. CATALOGAÇÃO NA PUBLICAÇÃO
SINDICATO NACIONAL DOS EDITORES DE LIVROS, RJ**

B972c

Burity, Elson de Azevedo

Um clandestino lançado ao mar / Elson de Azevedo Burity. - 1. ed. - Rio de Janeiro : Pod, 2025.

118 p. ; 21 cm.

Inclui bibliografia e índice

ISBN 978-65-5947-418-9

1. Aiyegbusi, Tope. 2. Homens - Brasil - Biografia. I. Título.

25-100610.0

CDD: 920.71

CDU: 929-055.1



Sumário

Colaboradores.....	7
Prefácio.....	8
A Fuga de Casa	10
A Evasão em um Navio.....	19
A Chegada em Natal - Rio Grande do Norte	26
As Investigações Iniciais	28
A Denúncia	43
O Processo.....	47
O Tribunal Marítimo.....	50
A Vida nas Cidades de Natal e Parnamirim.....	55
Viagens Internacionais	66
A Tramitação do Processo na Justiça Federal	69
Decisão do Processo.....	77
Experiências Obtidas	81
Tristes Coincidências no Atlântico Sul	84
Repercussões na Imprensa.....	91
Na Vida Real... ..	95
Oração do Senhor dos Navegantes.....	97
Posfácio	98
Agradecimentos	102
Palavras Finais.....	104
Matérias Publicadas pelo Autor.....	108
Referências.....	113
Hino do Rio Grande do Norte	114

Colaboradores

- Capitão de Mar e Guerra (RM1) Attila Halan Coury (*Juiz do Tribunal Marítimo*)
- Capitão de Mar e Guerra (RM1) Dionísio Tavares da Câmara Júnior (*Diretor de Registros e Juiz Suplente do Tribunal Marítimo*)
- Capitão de Mar e Guerra (RM1) André Sá de Mattos
- Dra. Ana Paula Bezerra da Silva (*Advogada e Diretora-Geral da Secretaria do Tribunal Marítimo*)
- Dr. Ítalo Elmo Barros Sousa (*Advogado*)
- Dr. Vital Bezerra de Oliveira (*Advogado e Assessor Jurídico da Arquidiocese de Natal - RN*)
- Dr. Leandro Aparecido (*Advogado*)
- Cleiton Braga Pelegrino (*Empresário na cidade de Eindhoven - Holanda*)
- Maria de Lourdes Farias (*Empresária na cidade de Eindhoven - Holanda*)

Prefácio

Esta história, por ser permeada, de inúmeros aspectos, - posso citar - geográficos, culturais, humanos, marítimos e tantos outros, é rica em ensinamentos, aprendizados, lições de humanidade (para o bem e para o mal!) e de Justiça. Podemos comparar, guardado todo o respeito e a importância na literatura, à Odisseia de Homero – livro dado por meu pai, primeiro que li. Após a vitória na guerra de Tróia, Ulisses demandou a Ilha de Ítaca para reencontrar o seu lar, sua amada esposa e seu filho. Levou 20 anos em uma aventura marítima para chegar ao seu destino enfrentando monstros, sereias, bruxas e mares revoltos, mas foi protegido pela Deusa Atena.

A presente obra, fala de um jovem africano, Tope Aiyegbusi, saído aos 16 anos de idade do convívio de seus familiares na Nigéria, que percorreu Quênia, Tanzânia, Zâmbia, Zimbábue e Botsuana, até alcançar a África do Sul, são mais de 6000 km em vias terrestres. Embarcou clandestinamente em um navio desconhecido com a pretensão de alcançar os Estados Unidos da América, não para encontrar Penélope e Telêmaco, como Ulisses, mas para buscar outra vida.

Antes do embarque, na África do Sul, teve seu nome trocado para Gofu Felix Corleoma. Durante o embarque, após ser descoberto, foi lançado ao mar em precárias condições. Como uma agulha no palheiro, foi encontrado e a inesperada sobrevivência deu-lhe a chance de enfrentar muitos e

novos desafios, viver num país desconhecido, conseguir ultrapassar várias barreiras, obter a cidadania brasileira, virar “celebridade”, trabalhar, casar e ter duas filhas. Lamentavelmente, uma doença não o poupou, mas conseguiu tratar-se e com algumas restrições deu continuidade ao seu cotidiano.

Que esta obra possa levar uma mensagem de força interior, esperança e crença na justiça dos homens e de Deus, para os humildes que lutam por seus ideais, mesmo aqueles considerados como mais improváveis, pois Gofu também como Ulisses enfrentou monstros, sereias, bruxas e mares revoltos e com certeza foi protegido por um Bom Deus.

Parabenizo o autor, comandante Capitão de Mar e Guerra Elson de Azevedo Burity, ao retratar uma história real, a qual teve profunda participação, revestida de contornos técnicos, investigativos e jurídicos, conseguindo torná-la atrativa e até encontrar um final para essa dramática e perigosa Odisseia; Boa leitura.

Boa sorte Gofu!!!

*Ralph Dias da Silveira Costa
Vice-Almirante (RM1)
Presidente do Tribunal Marítimo*

A Fuga de Casa

“É melhor tentar, ainda que em vão, que nada fazer”.
(*Martin Luther King Jr.*)

A odisseia da fuga de casa relatada neste livro tem como principal personagem o jovem Tope Aiyegbusi. Nascido em Lagos, na Nigéria, em vinte e seis (26) de novembro de mil novecentos e oitenta e três (1983), teve seu parto com o auxílio de uma parteira em sua humilde residência, o que era muito comum naquela região. Filho de Emmanuel Ore Aiyegbusi e Kehinde Aiyegbusi, casados com a tradição local de concessão de dote para a família da noiva, tinha cinco (5) irmãos: Snuday Aiyegbusi, Gbenga Aiyegbusi, Eson Aiyegbusi e as irmãs Toyin Aiyegbusi e Dupe Aiyegbusi; religiosamente, o seu pai destoava de toda a família ao professar a religião de matriz africana, denominada candomblé. Vivia num país com a maior população da África, onde ocorriam diferenças linguísticas, culturais e religiosas, que desencadeavam em numerosos conflitos. Era comum a fome, a miséria, o analfabetismo, a falta de assistência médica e o fornecimento de energia elétrica residencial era deficiente. Muitas vezes, a farinha com água era o único alimento que consumia em um único dia e ia para a escola sem nenhuma refeição. A mãe, para aliviar as despesas caseiras, arrumou um emprego de cozinheira, enquanto seu pai exercia a profissão de mecânico de carros. Para completar, não mantinha bom relacionamento com seu pai, que cultuava o terrível hábito de espancar os filhos e sua querida mãe. O espancamento da

mãe com chicote de cipó, por vezes, era na presença dos filhos. Ademais, seu pai insistia em querer iniciá-lo no rito religioso do candomblé, muito praticado nos países africanos. Tudo isso, fez nascer em seus sonhos, a possibilidade de fugir de casa, ir para os Estados Unidos da América e tornar-se um jogador de futebol. Não demorou muito e aos dezesseis (16) anos de idade, saiu de casa e após uma (1) hora de viagem foi morar por dois (2) meses na residência da senhora Anti Engoso. Mesmo distanciado da família, conseguia visitar a sua mãe, mas sempre até às dezessete (17) horas da tarde, evitando encontrar-se com o pai. Em dado momento, ainda sob os cuidados da Sra. Anti Engoso, Tope Aiyegbusi, que possuía o apelido familiar de Oilbum, passou a sentir muita febre e frio; sendo levado ao hospital constatou-se que contraíra a terrível malária. Após a cura e muito agradecido àquela senhora que o acolheu num difícil momento da sua vida, pôs em prática seu sonho de sair da Nigéria e com algumas economias feitas, com o trabalho obtido de ajudante no transporte de óleo combustível, foi levado pelo seu irmão Gbenga, ao aeroporto, iniciando sua viagem em direção ao Quênia. Antes, despediu-se da sua querida mãe, que na ocasião chorou bastante, mas nada pôde fazer para que ele desistisse de sair da Nigéria.



*Tope com 4 anos de idade e dois de À esquerda, Tope aos 14 anos
seus irmãos e o amigo Owadinisu Augustine*



Sra. Anti Engoso

Temos ideia da complexa viagem, visualizando o mapa abaixo, com características, referentes ao ano de dois mil (2000), que partindo da Nigéria, fez aquele longo percurso dos sete (7) países a seguir.



- 1 – Nigéria 2 – Quênia 3 – Tanzânia
4 – Zâmbia 5 – Zimbábue
6 – Botsuana 7 - África do Sul.

QUÊNIA – Possuidor de uma fronteira com a Somália, Etiópia, Sudão do Sul, Uganda e Tanzânia e localizado na África Oriental, tem uma população aproximada de trinta e

um (31) milhões de pessoas. Na agricultura produz chá e café, que representam 40% das exportações e a vida selvagem é marcada pela presença de leões, elefantes, girafas e muitos outros animais.

TANZÂNIA – Localizada na África Oriental, fazendo fronteira com o Quênia, Uganda, Ruanda, Burundi, República Democrática do Congo, Zâmbia, Malawi e Moçambique, possui uma população aproximada de trinta e seis (36) milhões de pessoas. Com uma agricultura diversificada, cultiva café, tabaco e mandioca e na mineração produz ouro, diamantes e outros minerais. Na Tanzânia está localizado o Kilimanjaro, que é o pico mais alto de toda a África, com cinco mil oitocentos e noventa e cinco (5.895) metros e que serve de abrigo natural para a fauna tanzaniana composta de rinocerontes, elefantes e leões.

ZÂMBIA – Possuidor de uma diversificada fronteira com a Tanzânia, República Democrática do Congo, Angola, Namíbia, Botsuana, Zimbábue e Malawi, possui uma população aproximada de dez (10) milhões de habitantes. Um importante setor da economia é a exploração do cobre, níquel, ouro, diamantes e outros minerais e na agricultura destaca-se o cultivo do milho, soja e tabaco. Lá está localizada uma das maiores cataratas do mundo, que é a Vitória, formada pelo rio Zambeze e localizada na fronteira com o Zimbábue.

ZIMBÁBUE – Com um contingente populacional aproximado de doze (12) milhões de habitantes, faz fronteira com a África do Sul, Botsuana, Zâmbia e Moçambique. A agricultura praticada abrange o tabaco, milho e no setor de mineração destaca-se o cromo.

BOTSUANA – Localizado no sul da África e com uma população aproximada de dois (2) milhões de pessoas, sendo uma das mais baixas da África, faz fronteira com a África do Sul, Namíbia, Zâmbia e Zimbábue e é onde fica localizado o deserto do Kalahari, conhecido por sua beleza e vida selvagem. A economia é baseada na exploração de diamantes, cobre e níquel.

ÁFRICA DO SUL - Com uma população aproximada de quarenta e quatro (44) milhões de habitantes, que reflete a política racista do apartheid, com predominância de brancos nas áreas urbanas e negros nas rurais, tem em suas fronteiras a Namíbia, Botsuana, Zimbábue, Moçambique e Lesoto. As notas em circulação exibem desenhos dos “big five”, que são os cinco animais selvagens mais difíceis de serem caçados: rinoceronte, búfalo, elefante, leão e leopardo. A economia é baseada na mineração do ouro, platina, cromo, titânio, manganês e diamantes, sendo os portos comerciais o Richards Bay, Durban e Cidade do Cabo.

Tope Aiyegbusi chegou no Quênia com poucos recursos financeiros, como sempre, passando a submeter-se aos serviços dos chamados coiotes da fronteira e embarcando num velho ônibus, juntamente com mais outros dez (10) africanos cujo o destino era a África do Sul, passou por Tanzânia, Zâmbia, Zimbábue e Botsuana, sempre acompanhado de seu par de chuteiras, que alimentava seu sonho de algum dia tornar-se jogador de futebol. A viagem acontecia em regiões montanhosas com densa mata nativa, para a qual aquele velho ônibus não estava bem-preparado, era preferencialmente durante a noite, para burlar a fiscalização fronteiriça, mas

mesmo assim conseguiram chegar em Botsuana, na fronteira com a África do Sul; onde aquela fase da viagem terminaria, contando com ele e mais um único outro passageiro. A seguir, o seu companheiro de viagem telefonou para seu irmão, morador na África do Sul, na cidade de Johannesburgo, solicitando o uso de uma (1) van, para levá-lo e com o pagamento ao final da viagem; o que foi autorizado. Após cerca de quatro (4) horas de viagem, finalmente, alcançaram o destino final, na África do Sul, onde havia uma comunidade nigeriana envolvida no comércio de drogas. Mas era preciso pagar as duas passagens rodoviárias, o que causou um início de conflito, pois o trato inicial consistia que o irmão do companheiro de viagem do Tope, pagaria somente uma (1) passagem e não duas (2). No meio daquela confusão, o motorista recebeu a indenização correspondente a um único passageiro, sendo chamada a polícia, Tope Aiyegbusi foi interrogado. Na ocasião perguntaram sua nacionalidade ao que respondeu ser nigeriano. Perguntaram também sobre seus documentos pessoais e licença para trabalhar, ao que respondeu negativamente. Em consequência foi detido, jogado num camburão e levado para a Central de Deportação. Sempre chorando muito e suplicando proteção a Deus, foi colocado numa cela suja com mais um outro preso como companheiro, onde fazia duas (2) refeições diárias e o cardápio servido era sempre frango. Assim começava o seu sofrimento na África do Sul e seu par de chuteiras, que tanto cuidava, desapareceu. No setor de imigração daquele país, permanecendo preso por dois (2) meses e três (3) semanas,

estava a ponto de ser deportado de volta ao seu país de origem, a Nigéria. Durante suas reflexões na prisão, cita que em determinado momento teve uma visão, onde surgia um navio no qual realizava uma longa viagem. Sempre muito reflexivo, logo tomou uma difícil decisão e resolveu pedir ao carcereiro de plantão para falar com a chefe daquele setor, que era mulher, o que talvez pudesse reverter a sua situação. Atendido na sua solicitação, foi conduzido à presença da chefe da imigração. Lá chegando, bateu na porta, quando ela exclamou: Entra! Iniciou a conversa e quando citou que era nigeriano, foi agredido seguidamente pela chefe da imigração, que aos gritos, assim o acusava: - “nigeriano é assassino, traficante de drogas, vem para a África do Sul roubar o povo”! Não resistindo àquelas duras palavras e de cabeça baixa, chorou muito e fez seguidas súplicas a Deus, para salvá-lo. Mencionou sobre a situação da família, que era pobre e teria saído de lá para arrumar um emprego e poder enviar algum dinheiro para a sua mãe. Ao término de suas intensas ponderações a chefe falou em deportação de volta à Nigéria, que lá não ocorriam problemas de guerra interna, perseguições étnicas e que ao contrário, Serra Leoa seria um país com guerras, rebeliões, matança de civis e aqueles que não aderiam às causas revolucionárias podiam ter os membros decepados. No dia seguinte foi chamado pela mesma chefe, que anteriormente o havia agredido verbalmente, quando obteve ótimas notícias no sentido de que seria libertado. Para não ser incomodado pela imigração, foram emitidos novos documentos pessoais de identificação, colheu suas impressões digitais e recebeu as seguintes condições

para ser libertado: - A partir daquele momento, assumiria a condição de natural de Serra Leoa, nascido na cidade de Freetown; chamar-se-ia Gofu Felix Corleoma; seu pai John Cormen e a mãe Doupe Forleh, nomes comuns naquele país. Assim, aceitou aquelas condições impostas para não ser deportado de volta à Nigéria. Para um jovem ainda com dezesseis (16) anos de idade, sem nenhum apoio de amigos ou familiares, num país desconhecido e diante da situação em que se encontrava preso, foi a única e necessária opção, que lhe foi proposta, por mais absurdo que fosse: a troca de seu nome, do pai e mãe e a nacionalidade. Finalizando, o agora mais recente serra-leonense Gofu Felix Corleoma, recebeu da Central de Deportação, os novos documentos, que doravante garantiriam sua permanência na África do Sul e trânsito livre pelas ruas de Johannesburgo, a maior cidade da África do Sul. Logo obteve um emprego de lavador de louça, com uma jornada de trabalho das sete horas (7h) às quatorze horas (14h), com direito a café da manhã, almoço e dormir num quarto com aquecedor, muito útil para as frias noites. Por três (3) meses conseguiu juntar umas economias e ainda pediu alguns trocados ao Frederick, um amigo nigeriano que conhecera recentemente, com quem comentou a intenção de viajar até a cidade portuária de Durban, no sul do país.

A Evasão em um Navio...

“Há três tipos de homens: Os que estão vivos, os que estão mortos e os que estão no mar”. (*Aristóteles*)

A primeira tentativa de evasão com destino a Durban logo ocorreu por via ferroviária, ao embarcar num trem, quando após algumas horas de viagem chegou ao seu destino e logo a seguir rumou ao porto. Os próximos obstáculos: - Vencer um muro com portão de ferro e agentes da guarda portuária. Se obtidos, restaria abrigar-se num primeiro vagão de trem encontrado. Posteriormente, o início à busca de um navio que pudesse embarcar. É interessante destacar que durante sua peregrinação desde que saiu de casa, dormir nas ruas, fez parte em muitas ocasiões do seu cotidiano; entretanto, a higiene bucal e o banho diário eram hábitos que não faziam parte do cotidiano. Conseguiu as primeiras refeições num restaurante de deficientes físicos e também pedia que os tripulantes dos navios atracados no porto, jogassem alimentos em excesso, pela borda dos navios. Ao conhecer cinco (5) africanos que tinham o mesmo objetivo de embarcar em algum navio, passaram a dormir e comer num outro vagão de trem, onde cozinhavam arroz e comiam com as mãos. De repente aqueles africanos sumiram, sem deixar vestígios, presumindo-se que tenham partido em algum navio, sem contar com a companhia do Gofu e não mais foram vistos. Entretanto, não ficou sozinho muito tempo.... Conheceu três (3) africanos que estavam ilegalmente na África do Sul, ocasião em que se iniciou a trama de entrar num

navio e fugir para os Estados Unidos da América do Norte (EUA). Eram eles, um da Tanzânia, dois do Zimbábue e tinham 24, 22 e 22 anos de idade, respectivamente. Por ser o mais velho do grupo, teoricamente, o tanzaniano de nome Vitor tornou-se o líder e numa breve procura encontraram um navio, que zarparia em poucos dias para os EUA, com passagem pela Colômbia. Ao observar mais de perto o navio, constataram que o mesmo possuía três guindastes e quatro contêineres no convés, com a inscrição US, levando-os a deduzir que o destino do navio seria os Estados Unidos da América. Em dezesseis (16) de dezembro de dois mil (2000), ao saber que o navio partiria, colocaram em prática uma maneira de nele penetrarem, equilibrando-se com muita dificuldade na espia (cabo de bordo), que estava passada no cabeço (estrutura de ferro instalada para permitir uma amarração segura das embarcações) do cais. Pela escada de portaló por onde os tripulantes normalmente entram e saem, havia dois seguranças chineses. O primeiro a acessar o navio foi Gofu que abriu a primeira porta encontrada, que era o compartimento das espias do navio e lá refugiou-se. A partir daquele momento, perdeu o contato com os outros três (3) companheiros de fuga. Posteriormente, ouviu-se, por (3) três vezes, a buzina do navio, indicativo internacional, desconhecido por Gofu significando que o navio iniciava a desatracação do cais.

Já se passavam uns cinco (5) meses desde a saída de casa e sem qualquer contato com a família, que deixou para trás, naquele momento seus pertences constituíam-se dos documentos pessoais, garrafas plásticas de água e açúcar no bolso

para se alimentar. Mesmo assim, sentiu um alívio e uma imensa alegria interior, ao iniciar aquela longa viagem que imaginava como destino os Estados Unidos da América ou talvez Canadá.

Na ocasião o navio possuía uma tripulação de chineses e grego e de acordo com o Certificado de Segurança de Tripulação de Segurança, emitido pela Autoridade Marítima do Panamá, a tripulação mínima embarcada era composta por quatro (4) oficiais, cinco (5) marinheiros no convés, três (3) engenheiros e três (3) ajudantes na máquina, num total de quinze (15) homens. Porém, ao sair de Durban e de acordo com informações obtidas, posteriormente, com o Adido de Defesa e Naval do Brasil, na África do Sul e Moçambique, a tripulação embarcada era composta por vinte e três (23) chineses e um (1) grego, o que é muito comum em tripulações chinesas, provavelmente devido à grande demanda de empregos naquele país. Quanto a carga transportada, constituía-se de grande volume de pedra de fosfato de titânio a granel nos porões e quatro contêineres, localizados no convés principal, carregados com cartuchos, armas e explosivos destinados aos portos de Santa Marta e Barranquilla na Colômbia e Lake Charles nos EUA.

Durante aquela viagem solitária, num ambiente escuro e sempre coberto pelas espias, Gofu bebia sua água açucarada, dormia muito, orava e fazia suas necessidades fisiológicas ali mesmo. Em razão do término da água, o frio, a fome e estar muito debilitado, no décimo dia de viagem, Gofu resolveu sair daquela solidão, abrindo a porta do compartimento onde encontrava-se e logo encontrou um tripulante

grego, chamado Felix, que falava inglês. Assim, puderam se comunicar e doravante passou a ser o seu único contato no navio. Levado à presença do comandante do navio, o chinês Yao Ren Fu, este o interrogou, perguntou se estava sozinho ou havia outros clandestinos a bordo, reteve seus documentos pessoais e foi-lhe ordenado que ficasse preso no compartimento de solda. A partir dali nunca mais soube dos outros três (3) companheiros de fuga, que provavelmente estavam escondidos num porão de carga. Durante os três (3) dias seguintes que permaneceu preso na oficina de solda, Felix fornecia água, maçã, melão, banana e macarrão. Nas conversas mantidas com Felix, soube que ele era o soldador do navio há cerca de três (3) anos, casado e possuía dois (2) filhos. A oficina só tinha uma tábua de madeira para deitar, era bem iluminada durante o dia e apresentava uma temperatura normal. Uma curiosidade observada relacionava-se às várias inscrições de nomes de pessoas nas anteparas da oficina. Tais nomes pertenceriam a outros que lá estiveram presos? Felix dizia para Gofu não se preocupar, que nada de ruim aconteceria, mas a intranquilidade reinava, principalmente ao perceber que o navio diminuiu a velocidade em três ocasiões, que provavelmente foram as paradas para lançar os outros três (3) clandestinos ao mar. Gofu dormia, quando na madrugada de trinta e um (31) de dezembro de dois mil (2000), por volta das três (3h) horas, foi acordado pelo tripulante Ke Li Xun, que dizendo cumprir ordem do imediato Yang Yu Bin e em companhia de mais outros quatro tripulantes, levou-o à força à popa do navio. Quando lá chega-

ram, Ke Li Xun anunciou que a ordem era para ele ser jogado ao mar, quando reclamou e suplicou que não poderiam fazer aquilo, por não saber nadar. Naquele momento confuso e muito impactado por aquela decisão, pediu um colete salva-vidas, um pouco d'água, uma corda e um barril, no que foi atendido. Porém, a decisão final do comandante já estava tomada e as súplicas de nada adiantaram e logo a seguir, como se fosse um ritual macabro, impiedosamente, lançaram o barril e a seguir foi empurrado do alto da popa do navio nas águas do Oceano Atlântico, num local com profundidade superior aos cem (100) metros. Em uma escuridão sinistra, só lhe restava rezar muito, pedir a Deus compaixão e uma chance de salvá-lo daquela situação, que em poucas horas poderia selar seu destino final. A partir daquele momento ficou ao sabor das ondas e orando, chorando, torcendo para que algum milagre ocorresse ou talvez algum avião pudesse vê-lo lá do alto e de alguma forma pudesse socorrê-lo. Determinado a dar fim àquela agonia e sofrimento extremos, ainda tentou soltar-se do barril e retirar o colete salva-vidas, mas faltavam-lhe forças. Para completar aqueles momentos, os braços, as pernas e as mãos ficaram adormecidos e os peixes ao aproximarem-se, picavam seu corpo seguidamente, provavelmente anunciando seu fim. As horas passavam, o frio, a exposição ao sol forte, a fome, a sede e a água que bebia do mar, tornavam aquela situação insustentável para um ser humano, quando às quinze horas e trinta minutos (15h30min) daquele mesmo dia trinta e um (31) de dezembro de dois mil (2000), um pescador do barco de pesca “Dois Irmãos”, avistou ao longe um barril boiando

e manifestou o interesse em aproveitá-lo, retirando-o da água. O dono do barco de pesca, não concordou inicialmente, mas por insistência, resolveu atendê-lo, após concluir o reparo do motor, que naquele momento apresentava uma pequena avaria. Logo após o reparo do motor, aproximaram-se daquele barril que aos poucos constataram que continha um corpo que boiava na imensidão daquelas águas do litoral potiguar. O corpo e o barril foram recolhidos, com muito cuidado pelos pescadores e naquele momento não puderam se comunicar, devido a diferença de idiomas, pelo fato do naufrago Gofu balbuciar inglês e para complicar, aquele corpo que retiraram do mar, tremia muito, com sede, fome, mareado e enfraquecido; deitou-se ali mesmo no convés e alimentou-se com um pouco de arroz e peixe. Logo a sua viagem final encerraria, quando cerca de uma hora (1h) após o seu recolhimento, chegava na pequena e pacata cidade de Tibau do Sul, situada no sul do estado do Rio Grande do Norte. Levado para a residência de um dos pescadores que o recolheu e embora a comunicação fosse muito precária, conseguiu fazer uma primeira refeição já em terra firme, mas sempre desconfiado de tudo e de todos. O fato logo teve divulgação na cidade, despertando o sentimento de solidariedade das pessoas, como a doação de roupas e até mantimentos, mas era necessária a regularização do ocorrido, sendo então conduzido à Delegacia de Polícia da cidade para a tomada das primeiras providências. Apresentando ferimentos no braço, mãos e pés, foi imediatamente encaminhado ao posto de saúde local, mas não pode ser atendido devido a ausência de um (1) médico plantonista,

provavelmente por tratar-se da tarde/noite do último dia do ano de dois mil (2000). Ao surgir determinada pessoa que falava a língua inglesa, o diálogo foi facilitado, mas nada podia ser feito devido o problema fugir da competência legal da Delegacia de Tibau do Sul.

A Chegada em Natal - Rio Grande do Norte

“Tuas noites profundas, tão belas,
Enchem a alma de funda emoção,
Quanto sonho na luz das estrelas,
Quanto adejo no teu coração”.

(Versos da letra do hino do estado do Rio Grande do Norte)

Conduzido para a Superintendência Regional da Polícia Federal em Natal, localizada a cerca de oitenta (80) Km de Tibau do Sul e sem ter para onde ir, Gofu lá permaneceu por cerca de três (3) meses. Logo o Comitê Nacional para Refugiados – CONARE (Órgão vinculado ao Ministério da Justiça e Segurança Pública, que julga as solicitações de reconhecimento da condição de refugiado no Brasil) considerou o caso como um flagrante da violação aos direitos humanos e seu pedido de refugiado foi rapidamente julgado e atendido. Mais uma vez o caso virou manchete jornalística, agora na imprensa escrita e televisada da cidade de Natal, tornando o caso muito conhecido na Capital, despertando a curiosidade e a caridade de pessoas e organizações humanitárias. Foi quando o então Superintendente da Polícia Federal do Rio Grande do Norte, sabedor do trabalho humanitário da Igreja Católica mantido com refugiados, entrou em contato com a Arquidiocese de Natal, tendo à frente o eminente Arcebispo Dom Heitor de Araújo Sales, logo o acolheu e conseguiu sua guarda provisória, quando Gofu ainda possuía dezessete (17) anos de idade.

O abrigo era um aconchegante apartamento localizado no bairro da Candelária, onde permaneceu pelos próximos

três (3) meses. Tal solução trouxe um alívio imensurável, pois até aquele momento nada possuía e sem a menor condição de alimentação e moradia, além de não ter os documentos pessoais, obtidos na imigração da África do Sul e confiscados pelo comandante do navio, Sr. Yao Ren Fu, durante seu interrogatório a bordo.

Após a permanência no apartamento do bairro da Candelária, foi transferido para o bairro de Cohabinal, localizado na cidade de Parnamirim, próximo a Natal, hospedando-se na sede da igreja de Nossa Senhora de Fátima, sob os cuidados do padre Antonio Murilo de Paiva, onde passou a morar e trabalhar no Centro Pastoral como vigia e posteriormente como zelador daquela igreja.



Igreja de Nossa Senhora de Fátima, em Parnamirim

As Investigações Iniciais

“Onde a verdade aparece a mentira é destruída”. (*Pata-tiva do Assaré*)

Na noite de trinta e um (31) de dezembro de dois mil (2000), a Capitania dos Portos do Rio Grande do Norte (CPRN), na pessoa do seu Capitão dos Portos, foi acionada pela Polícia Federal do Estado do Rio Grande do Norte (PFRN), para a tomada de providências na tentativa de elucidar aquela ocorrência. Foi quando o então Capitão de Corveta **Attila** Halan Coury, pela Portaria nº 001/2001, determinou a instauração do Inquérito de Acidentes e Fatos da Navegação (IAFN), sendo encarregado o 2º Sargento Luiz Lima Bulhões (In Memoriam), para apurar as causas e as consequências daquele Fato da Navegação:

“No uso das atribuições legais conferidas pelo artigo 33 da Lei nº 2.180, de 05 de fevereiro de 1954, combinado com o artigo 33 de nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997, que dispõe sobre a Segurança do Tráfego Aquaviário, o Capitão dos Portos do Rio Grande do Norte. Resolve:

Art. 1º - Instaurar inquérito e delegar competência ao 2ºSG-SI (RM1) 70.3616.31 LUIZ LIMA BULHÕES, para instrução do Inquérito Administrativo, a fim de apurar as causas do acidente envolvendo provável lançamento de clandestino ao mar, fato ocorrido nas proximidades de Tibau do Sul, devendo ser tomadas as providências que se fizerem necessárias para que fiquem devidamente esclarecidas as causas e responsabilidades por esse acidente.

Art. 2º - Designar o CB-PE-ES 83.3200.32 FRANCISCO EREMBERGUE RAFAEL OLIVEIRA, para

funcionar como Escrivão, o qual deverá autuar a presente Portaria e tudo mais pertinente ao mesmo Inquérito.

Art. 3º - Designar o CC ATTILA HALAN COURY, para funcionar como perito”.

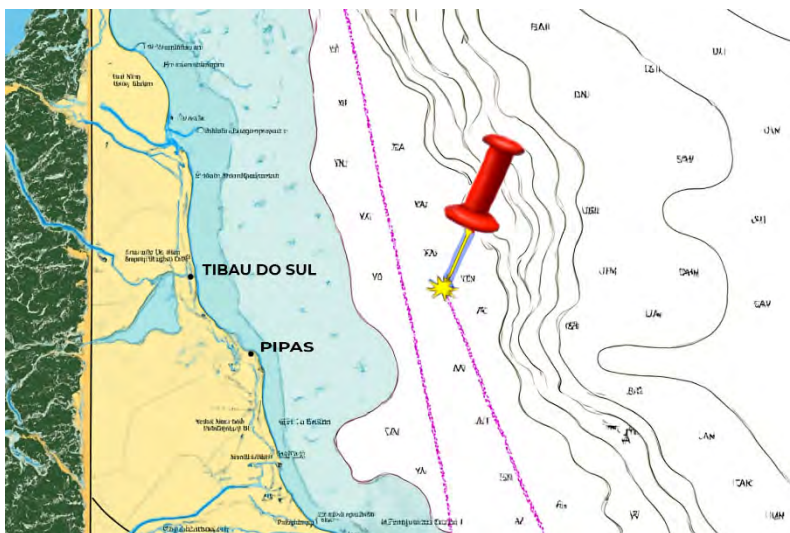


Sede da Capitania dos Portos do Rio Grande do Norte-Natal

No decorrer das investigações, inicialmente foram ouvidos os pescadores que resgataram o Gofu, que não utilizavam, à época, equipamentos modernos de navegação no barco de pesca e de posse de uma (1) carta náutica foram incentivados a mostrar alguns pontos notáveis, juntamente com a informação da profundidade local, que estimavam em braças (antiga unidade de medida de comprimento equivalente a 2,2 metros). A posição de recolhimento do clandestino boiando no mar, foi estimada pelo Capitão dos Portos e correspondente à latitude 06°10'S e longitude 034°56'W - Carta do Centro de Hidrografia da Marinha (CHM), reforçava as conclusões de que a execução do crime ocorreu,

quando a embarcação não passava além de nossas águas jurisdicionais. Tal posição dista, perpendicularmente, da costa cerca de dez (10) milhas náuticas ou aproximadamente dezoito e meio (18,5) km. Entretanto, esta estimativa poderia conter erros correspondentes a cinco (5) milhas náuticas, ou seja, nove vírgula três (9,3) km, sendo possível determinar que a vítima foi encontrada entre nove (9) e dezoito (18) km da costa e que a essa distância é certo que estava, no momento do seu salvamento, dentro do mar territorial brasileiro. Dessa premissa foi possível estabelecer, como estimativa, que o clandestino foi obrigado a descer do navio quando se encontrava a cinquenta e cinco e meio (55,5) km da costa do Rio Grande do Norte, ou seja, fora do mar territorial brasileiro; ponto a partir do qual foi levado pelas correntes marinhas até ser encontrado, pelos pescadores, dentro do mar territorial do Brasil. Ademais, o livro de bordo, posteriormente apreendido, indicava que a rota registrada do navio passava além dos limites do mar territorial brasileiro. Aquela Carta Náutica do CHM, reforçou as conclusões de que o crime ocorreu, quando a embarcação passava além de nossas águas jurisdicionais.

Também foi providenciada a oitiva do clandestino na sede da Capitania dos Portos e como o Gofu não sabia o nome do navio, o próprio Capitão dos Portos, com apoio de um catálogo de tintas, apurou as cores do casco e da superestrutura da embarcação. Além disso, foi-lhe mostrado um almanaque com as bandeiras dos países.



Carta Náutica INT2114 – Ponto de resgate do Gofu

Assim, obteve-se que o navio possuía a cor do casco cinza e possivelmente a bandeira do Panamá, além de outras características como os guindastes, os contêineres e o que o clandestino chamou de carga de cimento; na verdade escória de titânio. Com maiores informações a Capitania dos Portos concluiu que o porto de partida do navio era Durban, uma cidade portuária. Para tentar identificar o navio, então desconhecido, foram obtidas as derrotas dos navios que transitaram na região e informações fornecidas pelo então Comando do Controle do Tráfego Marítimo (COMCONTRAM), da Marinha do Brasil, hoje conhecido como Comando de Operações Marítimas e Proteção da Amazônia Azul (ComPAAz).

Sem obter sucesso, considerando a posição estimada de lançamento do clandestino no mar e o fator tempo/distância, estimou-se um possível período de partida dos navios do Porto de Durban.

Consultado o Adido Naval na África do Sul, a informação era de apenas um único navio que havia partido no período calculado: O “Aldebaran II”, inclusive era possuidor das características fornecidas pelo clandestino.



N/M “Aldebaran II” fundeado



Atracado no porto de Itaqui – Maranhão

Ao final do Inquérito de Acidentes de Fatos da Navegação (IAFN), o Relatório recomendava que aquelas informações fossem repassadas às demais Organizações Militares (OM), pertencentes ao Sistema de Segurança do Tráfego Aquaviário (SSTA), da Marinha do Brasil, para que, caso o

“Aldebaran II” atracasse em algum porto nacional, as diligências adicionais pudessem ser complementadas para a total elucidação. Isto posto, a CPRN encaminhou aquele IAFN para o Tribunal Marítimo (TM), na cidade do Rio de Janeiro, a única Corte Marítima do Brasil, a quem caberia julgá-lo. Logo deu-se início ao Processo, que autuado, recebeu o número 19.342/2001 e sorteado Relator o Juiz Luiz Carlos de Araújo Salviano (In Memoriam).

Na manhã do dia vinte e nove (29) de junho de dois mil e vinte e um (2021), o sol brilhava com intensidade na cidade de São Luís, também conhecida como a “Ilha do Amor” e muitas vezes chamada de “Ilha Upaon Açu”, originário da cultura indígena tupi-guarani que significa “Ilha Grande”.



Localizada na Praça D. Pedro II, no centro de São Luís, a sede administrativa da CPMA, ocupa este lindo prédio tombado pelo Patrimônio Histórico

A Capitania dos Portos do Maranhão (CPMA) recebeu um aviso de chegada do M/V (Merchant Vessel) “Aldebaran II”, procedente de Gdansk, Polônia, ano de construção mil novecentos e setenta e seis (1976), porto de registro Panamá,

comprimento 162m, boca 25,2m, número IMO 7616731, comandado pelo chinês Yao Ren Fu, que transportava carga destinada à Companhia Vale do Rio Doce. Felizmente, o IAFN instaurado pela Capitania dos Portos do Rio Grande do Norte (CPRN) demonstrou completo êxito, pois aquele era o navio procurado e denunciado como suspeito de ter lançado ao mar os quatro (4) africanos clandestinos. Em decorrência, houve a necessidade de um breve contato entre o Capitão dos Portos do Maranhão e o Capitão dos Portos do Rio Grande do Norte, para uma real certificação do ocorrido, devido a gravidade dos acontecimentos. Em dois (02) de julho de dois mil e um (2001), a CPMA comunicou o fato à Superintendência da Polícia Federal no Maranhão:

- “1. Informo que o referido navio está com chegada prevista em São Luís, para 03/07/01 e atracação no porto de Itaqui dia 09/07/2001.
2. Solicito adotar as providências julgadas cabíveis por V.Sa. a fim de apurar a possível violação dos Direitos Humanos.”

A seguir no dia seis (6) de julho de dois mil e um (2001), a Capitania dos Portos do Maranhão comunicou também o fato à Procuradoria da República no Estado do Maranhão:

“Senhor Procurador. Informo a V.Sa., que de acordo com um (1) Inquérito Administrativo instaurado pela Capitania dos Portos do Rio Grande do Norte, em 31/DEZ/2000, o Sr. Gofu Felix Corleoma se encontrava clandestinamente a bordo do navio mercante “Aldebaran II”, quando foi lançado ao mar por tripulantes daquele navio, sendo posteriormente recolhido por pescadores da embarcação “Dois Irmãos”. Após vários cruzamentos de informações, chegou-se às seguintes con-

clusões que coincidem com o aviso de chegada fornecido pela agência de navegação responsável pelo navio: a) nome do navio – “Aldebaran II”; b) bandeira do navio - Panamá; c) nome do comandante - Yao Ren Fu; d) nacionalidade - chinesa; e) número de tripulantes = 25. O citado navio atualmente, encontra-se fundeado na Baía de São Marcos e tem previsão para atracar dia 09/JUL, segunda-feira, ao porto do Itaqui e a Polícia Federal do Maranhão já foi informada oficialmente por esta Capitania dos Portos. Solicito a V.Sa. as providências julgadas cabíveis, em face de possível violação de Direitos Humanos por parte de membros da tripulação daquele navio.”

Após essa denúncia, surgiram várias ações coordenadas entre a Procuradoria da República, Polícia Federal e Capitania dos Portos. Inicialmente, cogitou-se entrar no navio, mesmo encontrando-se na área de fundeio, mas esta opção foi descartada e decidiu-se a abordagem com o navio atracado no porto do Itaqui. Também acertamos que o comandante e o chefe de máquinas do navio seriam convidados a comparecer na sede da Polícia Federal, para supostamente resolver um problema relacionado aos passaportes da tripulação. Em paralelo, aos dezessete (17) de julho de dois mil e um (2001), a Delegacia Regional da Polícia Federal do Rio Grande do Norte, trazia para São Luís o jovem, Gofu Felix Corleoma, então com dezessete (17) anos de idade, que sob escolta de um (1) agente, faria o reconhecimento dos seus alcoses e a reconstituição do crime do qual foi vítima.

Inicialmente, durante a seção de reconhecimento de alguns chineses na sede da Polícia Federal, Gofu emocionou-se e pode confirmar que aqueles foram os responsáveis pelo

seu lançamento ao mar, principalmente o comandante do navio, o chinês Yao Ren Fu.

Durante o período da reconstituição, duas (2) semanas, Gofu permaneceu hospedado na sede da Capitania dos Portos do Maranhão (CPMA), onde pernoitava e realizava as refeições básicas. Também, pode conhecer a cidade de São Luís, teve a oportunidade em degustar uma deliciosa feijoada, servida num domingo, no Iate Clube da cidade e, a imprensa local, devido a intensa repercussão do ocorrido, tentou entrevistá-lo, não sendo autorizado em face da sua menor idade.

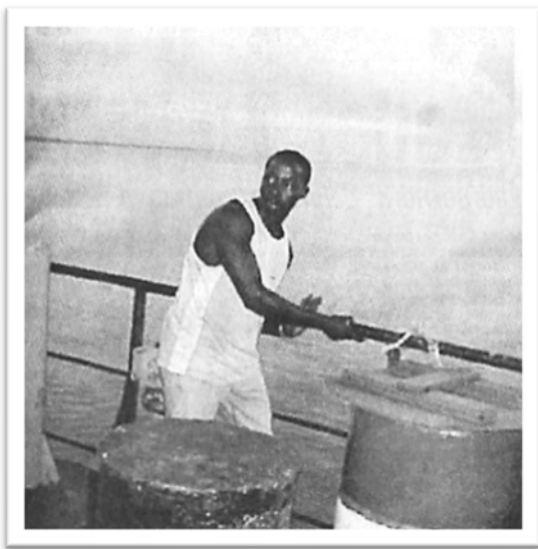


Gofu e o Capitão dos Portos na sede da CPMA

Na sequência das ações, houve a reconstituição do crime a bordo do navio, como a que ocorreu na oficina de solda onde Gofu permaneceu preso durante três (3) dias. Vários outros compartimentos foram reconhecidos e principalmente a popa mereceu um destaque maior, por ser o local onde ocorreu o seu lançamento ao mar, na madrugada de trinta e um (31) de dezembro de dois mil (2000).



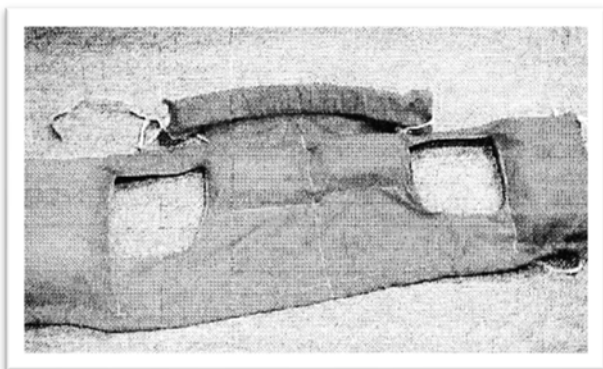
Gofu na porta do cativoiro



Gofu na popa do navio



Gofu, o colete e a corda em que foi amarrado ao tambor



Colete salva-vidas periciado pela Diretoria de Portos e Costas (DPC) da Marinha do Brasil e Polícia Federal do Maranhão

Naquele momento da reconstituição, com o navio atracado no porto do Itaqui, estavam presentes representantes da Polícia Federal do Maranhão, (na pessoa de um Delegado encarregado da investigação), Polícia Federal do Rio Grande do Norte, da Capitania dos Portos do Maranhão, uma tradutora juramentada e a imprensa local. Ao término daquela etapa das investigações, várias dúvidas foram dissipadas e deram um caráter mais realístico às conclusões da fase pericial, não deixando dúvidas do crime concretizado pelos chineses. Também no dia dezessete (17) de julho de dois mil e um (2001), a Capitania dos Portos do Maranhão expediu o ofício número quatrocentos e dezoito (418) à Polícia Federal do Maranhão, contendo importantes informações para a elucidação do lançamento do clandestino ao mar:

“Em atenção ao ofício nº 066/SR/DRF/MA, de 16/07/2001, informo a Vossa Senhoria que verificado o Diário de Navegação do N/M “ALDEBARAN II”, foram observadas as seguintes posições:

28/DEZ/00- LAT 11°50’00” S e LONG 025°48’00” W;
29/DEZ/00- LAT 08°53’20” S e LONG 029°42’30” W;

30/DEZ/00- LAT 06°05'20" S e LONG 033°28'02" W;
31/DEZ/00- LAT 03°37'34" S e LONG 037°16'22" W;
01/JAN/01- LAT 00°43'92" S e LONG 041°59'20" W;
02/JAN/01- LAT 02°05'80" N e LONG 046°40'60" W;
03/JAN/01- LAT 04°58'20" N e LONG 051°29'02" W.

A plotagem dos pontos acima confirma a passagem do referido navio pela Costa Brasileira (Zona Econômica Exclusiva, nas proximidades do Estado do Rio Grande do Norte, procedente de DURBAN (África do Sul com destino a Santa Marta (Colômbia).

Transmito a V.Sa. doze (12 fotos digitalizadas, gravadas no Disquete anexo "c", duas (2 fotos em papel, referentes ao Comandante do Navio, tiradas em 16/07/2001, por ocasião de Vistoria Especial Determinada, realizada por Inspectores Navais desta Capitania dos Portos."

Uma rápida análise dessas coordenadas geográficas mostra que do dia 28/DEZ/2000 até o dia 31/DEZ/2000 ocorreu uma constante aproximação do navio em direção às águas daquele estado Potiguar.

No cruzamento de informações, na tentativa de ampliar os dados relacionados àquele crime, uma consulta foi realizada pelo Capitão dos Portos do Maranhão ao Adido de Defesa e Naval da África do Sul, em 24/JUL/2021, para desmascarar uma tese apresentada pelo comandante do navio, tentando eximir-se do lançamento de outros três (3 africanos ao mar, conforme a seguir transcrito:

"Sr. Adido. Incumbiu-me o Exmo. Sr. Comandante do Quarto Distrito Naval de informar a V. Sa. que a Capitania dos Portos do Rio Grande do Norte (CPRN),

abriu Inquérito Administrativo, referente ao lançamento no mar durante a madrugada de 31/DEZ/2000 do clandestino Gofu Felix Corleoma, natural de Serra Leoa. Foram obtidas as seguintes informações decorrentes do inquérito: - O Gofu, idade 17 anos, entrou clandestinamente a bordo do N/M “ALDEBARAN II” de bandeira panamenha, no dia 16/DEZ/2000, quando atracado no porto de DURBAN na África do Sul; - Comandante YAO REN FU de nacionalidade chinesa, sendo a tripulação composta de mais vinte e três (23) chineses e um grego; - Na ocasião o destino do navio era Santa Marta na Colômbia; e – Haviam outros três (3) clandestinos a bordo, segundo declarações do Gofu e quatro (4) contêineres não declarados no manifesto de carga, que conteriam armas. O N/M “Aldebaran II” fundeou na Baía de São Marcos, no Maranhão em 29/JUN/2001 e a partir daí foram realizados entendimentos entre esta Capitania dos Portos, Procuradoria da República no Maranhão e Polícia Federal, que culminaram com a Prisão Temporária do comandante e mais sete (7) tripulantes chineses. Após investigações realizadas pela Polícia Federal, ficou pendente o destino dos outros três (3) africanos, que segundo o Gofu também foram lançados ao mar. Entretanto, o Comandante afirmou que: a) dois (2) africanos foram entregues à Polícia Marítima da África do Sul em Durban e que membros daquela Polícia estiveram a bordo na ocasião; e b) um (01) outro africano foi deixado no porto de Richard Bay. A fim de atender um pedido da Polícia Federal local e que muito contribuirá para elucidar o ocorrido, solicito a V.Sa. a possibilidade de verificar junto às autoridades da África do Sul a veracidade ou não das letras a) e b) acima, e se possível a identificação com nomes, fotos ou identidade, em face do Gofu confirmar que permaneceu a bordo cerca de dez (10) dias com os citados três (03) africanos. Aten-

ciosamente, ELSON DE AZEVEDO BURITY – Capitão de Mar e Guerra (T), Capitão dos Portos”.

Logo a seguir, no dia vinte e nove (29) de julho de dois mil e um (2001), o Adido de Defesa e Naval, respondia a consulta anterior, conforme adiante:

“Sr. Capitão dos Portos. 1. Com referência ao FAX datado de 24/07/01, dessa Capitania, solicitando a averiguação junto às Autoridades Sul Africanas da veracidade das informações prestadas pelo Comandante do N/M “Aldebaran II” à Polícia Federal no Brasil, participo a V.Sa. que, com o auxílio da Marinha da África do Sul, cujo FAX segue anexo, foi verificado que não constam no Serviço de Polícia da África do Sul e no Departamento de Imigração, qualquer registro de ocorrência envolvendo o N/M “Aldebaran II”, nos portos de DURBAN e RICHARDS BAY, no mês de dezembro de 2000. Atenciosamente. LISEO ZAMPRONIO – Capitão de Mar e Guerra – Adido de Defesa e Naval na África do Sul”.

A Denúncia

“Não existe testemunha tão terrível, nem acusador tão implacável quanto a consciência que mora no coração de cada homem.”
(*Políbio*)

Em consequência de todas as ações desencadeadas, conjuntamente, envolvendo os Órgãos responsáveis pelas investigações, a Procuradoria da República no Estado do Maranhão (PR/MA), em sete (07) de agosto de dois mil e um (2001), ofereceu denúncia ao Exmo. Sr. Juiz da 1ª Vara da Justiça Federal – Seção Judiciária do Maranhão, contra vários tripulantes chineses do “Aldebaran II”, a saber:

“O MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL, pelo Procurador da República signatário, no uso de suas atribuições constitucionais e legais, tendo em vista o inquérito Policial em epígrafe, vem até esse Juízo oferecer DENÚNCIA contra:

- **YAO REN FU** – natural de Shangai, China, comandante do N/M “Aldebaran II”, confirmou que era do seu conhecimento a determinação do imediato, Yang Yu Bin, quanto à retirada do clandestino do navio, o que confirma que o mesmo teve direta participação na deliberação, considerando que a sua posição exercia forte sentimento hierárquico, quase militar, entre os membros da tripulação. Também não negou ter presenciado o fato, confirmando que partiu dele a ordem para apagar as inscrições no colete salva-vidas, o que impediria sua posterior identificação, e a seguir foi vestido pela vítima, mesmo com suas súplicas para não ser jogado ao mar;

- **YANG YU BIN** – natural de Seandong, China, imediato do N/M “Aldebaran II”, deu a ordem direta aos demais tripulantes para retirarem a vítima de seu cativeiro e a lançar ao mar. Entretanto, na ocasião da denúncia encontrava-se ausente, em lugar incerto e não sabido. Consta que ao término daquela sinistra viagem, desembarcou e no momento não mais fazia parte daquela tripulação;
- **KE LIN XUN** – natural de Hubei, China, era o marinheiro encarregado de conduzir a vítima de seu cativeiro até a popa do navio;
- **LI XI YANG** – natural de Liaoning, China, timoneiro-chefe, recebeu ordens do imediato, Yan Yu Bin para que acordasse e reunisse os demais marinheiros na popa;
- **JI JIA YOU** – natural de Liaoning, China, afirmou que participou do desembarque forçado da vítima;
- **WANG ZHAO ZHONG** – natural de Shandong, China, contribuiu para a retirada forçada do clandestino, afirmando que naquele navio todos eram obrigados a cumprir ordens superiores, num estilo bem militarizado;
- **LIU ZU HUI** – natural de Fujiam, China, negou sua participação, mas foi apontado pelos demais marinheiros como integrante do grupo que lançou a vítima ao mar; e
- **LI JIA JIU** – natural de Guangdong, China, que ao ser apontado pelos demais tripulantes, não negou sua participação”.

Aquela denúncia oferecida pela Procuradoria da República no Estado do Maranhão (PR/MA) à Justiça Federal, tramitava com certa prioridade, quando em dezenove (19) de julho de dois mil e um (2001), a 1ª Vara Federal Criminal

da Seccional Judiciária do Maranhão, exarou o **Mandado de Prisão Temporária** contra os chineses **He Qun Zhao, Li Jia Jiu, Ke Lin Xun, Li Feng Tian, Li Huan Guo, Zhang Yong An, Liu Zu Hui**, com o seguinte motivo:

“Decisão proferida nos autos do Processo acima mencionado, determinando a prisão temporária pelo prazo de cinco (5) dias, para todos os efeitos legais, inclusive constitucionais, parte competente do presente mandado. **CUMpra-se** na forma e sob as penas da lei”.

Naquela mesma data foi também exarado o Mandado de Prisão Temporária para o chinês Yao Ren Fu, comandante do navio, igualmente pelo prazo de cinco (5) dias; entretanto com o seguinte complemento:

Observação: “O detido deverá permanecer em prisão especial de acordo com a lei brasileira”.

Para cumprimento dos dois (2) mandados de prisão os chineses foram, imediatamente, transferidos para o Complexo Penitenciário Agrícola de Pedrinhas, localizado na cidade de São Luís do Maranhão.

Em consequência, o navio não poderia permanecer com o número de tripulantes abaixo do autorizado no Cartão da Tripulação de Segurança (CTS), atracado no porto e sem condições de navegar. Assim, contatos foram realizados pela Agência Marítima responsável pelo navio, para que o armador do navio enviasse novos tripulantes para substituir aqueles chineses detidos e só assim, alguns dias após, na manhã do dia três (3) de agosto de dois mil e um (2001) o navio foi autorizado a desatracar do porto do Itaqui, após as autori-

zações da Receita Federal, Vigilância Sanitária, Polícia Federal e a própria Capitania dos Portos. No momento do suspender, o navio contava com um (1) comandante grego, enviado para substituir o antigo comandante Yao Ren Fu, dois (2) tripulantes búlgaros e dezoito (18) marinheiros chineses. Entre os orientais estavam os quatro (4) marinheiros que foram libertados por falta de indícios que os incriminassem.

O Processo

“O processo pode ser longo e complicado, mas o importante será o resultado”. (*Rudimar Almeida*)

O trâmite jurídico não terminara, simplesmente, com a prisão temporária dos chineses, tendo a Justiça Federal do Maranhão protocolado em 07/08/2001 o Processo nº 2001.37.00.005928-1, cujo objeto foi classificado como Homicídio Qualificado (Art. 121 do Código Penal Brasileiro).

Durante a tramitação do Processo na Seção Judiciária da 1ª Vara da Justiça Federal no Maranhão, várias providências judiciais foram tomadas, como por exemplo:

- Guarda dos presos chineses na Penitenciária;
- Condução dos presos, por agentes federais, para a tomada de depoimentos na Justiça Federal;
- Requisição de um tradutor juramentado para servir de intérprete da língua chinesa;
- Reinquirições de diversos presos;
- Anexação aos autos do Processo, de uma série de documentos produzidos pelas Polícias Federais do Maranhão e Rio Grande do Norte, Capitânicas dos Portos do Maranhão e Rio Grande do Norte e várias fotos dos chineses, do navio e do clandestino;
- Reinquirições dos pescadores Alcides Barros Sobrinho e João Batista de Oliveira e do sargento da Polícia Militar do Rio Grande do Norte, que era plantonista na Delegacia Policial de Tibau do Sul, na noite de 31/DEZ/2000; e
- Laudo de Exame em Material elaborado pela Seção de Criminalística da Polícia Federal do Maranhão, que periciou o colete salva-vidas utilizado pelo clandestino e o comparou com um outro utilizado a bordo, concluindo que ambos pertenciam ao mesmo navio.

No dia dezesseis (16) de novembro de dois mil e um (2001), o Juiz Federal daquela 1ª Vara Federal, expediu o seguinte ofício para o Superintendente da Polícia Federal no Maranhão:

“Senhor Superintendente. Pelo presente, comunico a Vossa Senhoria que foi prolatada decisão, bem como o aditamento de fl. 469, cujas cópias seguem em anexo, nos autos do Processo nº 2001.5928-1 (Classe 13.101 – Processo Comum – Juiz Singular), que o Ministério Público Federal move contra Yao Ren Fu e outros, **revogando a prisão preventiva dos acusados Yao Ren Fu, Li Jia Jiu, Ke Lin Xun, Liu Zu Hui, Wang Zhao Zhong, Li Xi Yang, Ji Jia You**, por excesso de prazo, bem como determinando a devolução dos passaportes aos referidos acusados e **autorizando aos mesmos a deixarem o território nacional.**”

O processo tramitava na esfera judicial, mas desde o início, sempre, ficou uma pergunta no ar: Como pode uma tripulação, constituída de chineses, estar embarcada em um navio com a bandeira do Panamá? Porque não a tripulação chinesa e bandeira chinesa, se a China é considerada uma potência mundial? Para este assunto há algumas explicações técnicas que serão abordadas, sobre as condições de um determinado navio ostentar a bandeira de um outro país, como foi o caso do “Aldebaran II”.

No mundo da navegação comercial, o conceito de registro de bandeira é fundamental para a operação de um navio mercante. Todo navio que navega pelos mares internacionais precisa estar registrado em um país, o qual lhe concede o direito de ostentar sua bandeira. Esse país é conhecido como o “*Estado de Bandeira*” que passa a ser responsável por aplicar

as leis e regulamentos sobre a embarcação, incluindo normas de segurança, condições de trabalho da tripulação, questões fiscais e responsabilidade civil. Há um tipo de registro conhecido como Bandeira de Conveniência adotado por países que permitem o registro de navios estrangeiros, mesmo que esses não tenham qualquer ligação econômica ou geográfica com o país da bandeira. Nesses casos, o processo de registro é mais flexível, rápido e financeiramente vantajoso. Os países que oferecem esse tipo de registro, como Panamá, Libéria, Ilhas Marshall, Bahamas, Malta, Singapura, Filipinas, Honduras e Costa Rica, concentram grande parte da frota mercante mundial. A atratividade desse tipo de registro se dá por diversos fatores, como a redução de impostos, a possibilidade de contratar tripulantes de qualquer nacionalidade, menores exigências legais e, muitas vezes, fiscalização mais branda. Essas condições atraem empresas que buscam diminuir seus custos operacionais e aumentar sua competitividade no mercado global.

Apesar de suas vantagens econômicas, esse registro levanta críticas em relação às condições de trabalho da tripulação e à segurança das embarcações. Como a fiscalização pode ser menos rigorosa, há casos em que as normas internacionais são desrespeitadas e isso pode comprometer não apenas a segurança dos trabalhadores, mas também o meio ambiente marinho. Por isso, o uso indiscriminado de bandeiras de conveniência é visto com preocupação por organizações internacionais e sindicatos marítimos, que defendem padrões globais mais justos e transparentes para todos os navios, independentemente de sua bandeira. Em um cenário onde mais de 90% do comércio mundial é transportado por via marítima, 50% dos navios mercantes no mundo adota esse modelo de bandeira de conveniência.

O Tribunal Marítimo

“No mundo há três tipos de homens: os vivos, os mortos e os que navegam. Só aos homens do mar é que deve ser dada a capacidade de julgar as decisões tomadas no mar, por quem vive do mar.” (*Victor Hugo*)

Inicialmente, é interessante realizar um breve comentário referente aos fatos que precederam a criação do Tribunal Marítimo (TM), após um incidente envolvendo o navio alemão “Baden”, vindo de Hamburgo, Alemanha, com um grande número de passageiros, rumo à Argentina. Era o final da tarde do dia vinte e quatro (24) de outubro de mil novecentos e trinta (1930), quando o comandante do navio decidiu prosseguir viagem para o sul do Brasil, mas sem a necessária licença para sair da baía do Rio de Janeiro. Ao passar pela fortaleza de Santa Cruz, o comandante do “Baden” foi avisado com um tiro de pólvora, que não poderia sair. Entretanto, a embarcação prosseguiu viagem e a seguir foram efetuados mais dois (2) tiros e como não foi atendido, ao passar pelo Forte de Vigia (localizado no Leme), foi lançado um quarto tiro que atingiu o tombadilho de ré e só assim o “Baden” retornou ao porto do Rio de Janeiro, quando foi constatado um saldo de vinte e dois (22) mortos e cinquenta e cinco (55) feridos. Como o Brasil não possuía um Corte Marítima adequada, aquele incidente foi julgado pelo Tribunal Marítimo de Hamburgo, que ao final condenou o comandante do navio e o Forte de Vigia. Alguns anos se passaram, quando em cinco (5) de julho de mil novecentos e

trinta e quatro (1934) foi aprovado o Regulamento do Tribunal Marítimo Administrativo pelo Decreto número vinte e quatro mil, quinhentos e oitenta e cinco (24.585), data consagrada como a de sua criação e quando se comemora neste ano de dois mil e vinte e cinco (2025), o seu nonagésimo primeiro (91º) aniversário.



Majestosa sede do Tribunal Marítimo, localizada na Praça XV de Novembro, no centro da cidade do Rio de Janeiro



Arquitetônico, aconchegante e moderníssimo plenário do Tribunal Marítimo, onde são realizadas as seções de julgamentos dos Processos de Acidentes e Fatos da Navegação e demais atividades correlatas. Nas duas mesas laterais aparecem os lugares reservados aos seis (6) juízes e na mesa central, o lugar privativo do presidente do TM, ladeado pela representante da Procuradoria Especial da Marinha (PEM) e da Diretora-Geral da Secretaria do TM.

Após o envio do Inquérito de Acidentes e Fatos da Navegação (IAFN), instaurado pela Capitania dos Portos do Rio Grande do Norte, para o Tribunal Marítimo (possui jurisdição em todo o território nacional, sendo órgão autônomo, auxiliar do Poder Judiciário e vinculado ao Comando da Marinha, com sede no Rio de Janeiro), aquela Corte Marítima analisou os autos do Processo. No dia vinte e quatro (24) de abril de dois mil e três (2003) foi prolatado o Acórdão do Processo nº 19.342/2001, que nas suas considerações constatou que não restou esclarecida a posição exata do desumano lançamento ao mar daquele clandestino, podendo ter ocorrido fora das águas territoriais brasileiras; fugindo, portanto, da jurisdição do Tribunal Marítimo.

O processo ao ser julgado no TM, em cinco (05) de setembro de dois mil e sete (2007), foi despachado um Memorando ao Juiz-Presidente da Comissão de Jurisprudência, Juiz Marcelo David Gonçalves, tendo como integrantes daquela Comissão os Juízes Sergio Cezar Bokel e Fernando Alves Ladeiras, solicitando que, num prazo de oito (8) sessões plenárias, a Comissão de Jurisprudência apontasse sugestões

de modo a contribuir para o esclarecimento de eventuais divergências de entendimento sobre a competência do TM para julgar o fato da navegação denominado “clandestino a bordo”, considerando-se o artigo 15 da Lei Orgânica nº 2.180/1954: - “Consideram-se fatos da navegação: e) todos os fatos que prejudiquem ou ponham em risco a incolumidade e segurança da embarcação, às vidas e fazendas de bordo; f) o emprego da embarcação, no todo ou em parte, na prática de atos ilícitos, previstos em lei como crime ou contravenção penal, ou lesivos à Fazenda Nacional.”

Em cumprimento àquela determinação, em um (01) de outubro de dois mil e sete (2007), a Comissão de Jurisprudência emitiu seu parecer, concluindo que é indiferente que o fato tenha se dado em embarcação estrangeira envolvendo, exclusivamente, indivíduos que não de nacionalidade brasileira, mesmo que o clandestino seja encontrado em águas internacionais, pois além de “infringir determinação do poder público, destinada a impedir a introdução ou propagação de doença contagiosa”, o resultado naturalístico “entrada de clandestino no Brasil”, se aperfeiçoará ao entrar em águas jurisdicionais brasileiras e, até que provado em contrário, às vidas e fazendas de bordo estarão expostas a risco, por condições sanitárias desconhecidas e por motivos imprevisíveis da entrada desses a bordo (como terrorismo, por exemplo), além do previsto no Código Penal Brasileiro e na legislação penal extravagante. Em paralelo a esse Parecer da Comissão de Jurisprudência, o Tribunal Marítimo efetuou um importante levantamento dos Processos referentes a clandestinos a bordo, ocorridos de dois mil e um (2001) até a data de treze

(13) de setembro de dois mil e sete (2007) e que foram autuados para julgamento. Alguns resultados interessantes foram obtidos que mostravam a grande ocorrência desse tipo de transporte de clandestinos africanos em navios mercantes estrangeiros. Até aquela data houve a ocorrência de cinquenta (50) Processos autuados/julgados com cento e sessenta e oito (168) clandestinos envolvidos. Deste total, oito (8) clandestinos foram encontrados mortos, dois (2) eram mulheres, dois (2) fugiram e seis (6) encontrados vivos e boiando no mar. Como decisão, todos os Processos pugnaram pelo Arquivamento.

Quanto aos locais de ocorrência, toda a costa brasileira foi envolvida e contando com a participação das seguintes organizações militares da Marinha do Brasil: Capitania dos Portos do Amapá, Capitania dos Portos do Pará, Capitania dos Portos do Maranhão, Capitania dos Portos do Rio Grande do Norte, Capitania dos Portos de Pernambuco, Capitania dos Portos de Alagoas, Capitania dos Portos da Bahia, Delegacia de Ilhéus, Capitania dos Portos do Espírito Santo, Capitania dos Portos do Rio de Janeiro, Capitania dos Portos de São Paulo, Capitania dos Portos do Paraná e Delegacia de São Francisco do Sul. Essas ocorrências da presença de clandestinos africanos em embarcações estrangeiras, como pode-se constatar, ocorreram em todo o litoral brasileiro e sempre contando com a permanente atuação da Marinha do Brasil.

A Vida nas Cidades de Natal e Parnamirim

“A tua alma transborda de glória!
No teu peito transborda o valor!
Nos arcanos revoltos da história
Potiguares é o povo senhor”.

(José Augusto Meira Dantas e José Domingos Brandão)

O tempo passava e após seu regresso para Natal, o futebol surgia na vida do Gofu, quando representantes do América Futebol Clube procuraram o setor jurídico da Arquidiocese, na pessoa do Dr. Vital Bezerra, oferecendo-lhe um período de testes ou até em último caso, poderia ser algum emprego ligado ao futebol. Transferindo-se para o Centro Técnico do América, lá treinou durante três (3) meses, sem jogar uma só partida e uma adequada orientação psicológica, técnica e profissional, foi a gota d'água para a sua desistência.

A partir daquele momento, ele foi morar em Parnamirim, cidade bem próxima de Natal, na sede da igreja de Nossa Senhora de Fátima, sob a orientação do padre Murilo. Como a situação de refugiado e a permanente vontade de tornar-se jogador de futebol eram bem conhecidas, não demorou muito e um determinado senhor, que exercia a função de treinador no Alecrim Futebol Clube, convidou-o para jogar na categoria de base, que avaliado como bom jogador lá permaneceu, conseguindo jogar algumas partidas no futebol júnior. Porém, o tempo de permanência daquele treinador na equipe não durou muito e por solidariedade ao

amigo, Gofu também resolveu deixar a equipe do Alecrim. Um outro time de futebol que passou na história dele foi o São Gonçalo Futebol Clube, localizado na cidade de São Gonçalo do Amarante, onde se submeteu a uma fase de treinamentos, mas não conseguiu jogar. A partir daquele momento, conscientizou-se que o futebol seria um sonho do passado, indo trabalhar seguidamente em outras áreas de atividades como vendedor de calçados em uma sapataria e operário numa fábrica de botões. Com o auxílio sempre presente do padre Murilo, nos próximos seis (6) anos tornou-se vigia noturno no Centro Pastoral de Parnamirim e zelador de um abrigo-orfanato para crianças de até dez (10) anos de idade. Posteriormente, no ano de dois mil e nove (2009), iniciou uma nova fase na sua vida profissional e dessa vez firmou-se como porteiro do Centro Municipal de Educação Infantil (CMEI) “Jaci Ferreira de Castro”, subordinado à Prefeitura Municipal de Parnamirim, que era uma creche para crianças de dois (2) a cinco (5) anos de idade. Lá, além da atividade principal de porteiro, sempre que solicitado auxiliava em outras atividades correlatas. A sua permanência profissional naquele CMEI encerrou no ano de dois mil e vinte e um (2021), quando infelizmente adoeceu e nunca mais regressou ao trabalho; sendo em decorrência aposentado por invalidez, pelo Instituto Nacional de Seguridade Social (INSS). Uma dificuldade que normalmente encontrou, foi a falta de documentos pessoais necessários à legalização da contratação da sua mão de obra. Devido a necessidade de aperfeiçoar os conhecimentos da língua portuguesa, logo iniciou seus estudos, quando conheceu uma jovem e

aproximando-se sentimentalmente dela. Até então, ele frequentava os cultos da Igreja Católica na paróquia de Nossa Senhora de Fátima em Parnamirim. A gratidão é tão marcante ao bispo Dom Heitor de Araújo Sales, que o acolheu nos momentos mais difíceis de sua chegada em Natal, que até os dias de hoje, Gofu o chama de “Pai Heitor”. Entretanto, sem haver qualquer choque de religiões, a família nigeriana dele, sempre professou a religião evangélica, louvando sempre a Deus, e ao estreitar seus laços de amizade com a jovem, que mais tarde viria a ser sua esposa, houve uma aproximação com a Congregação Cristã no Brasil, que lá na Nigéria chama-se Congregação Cristã na Nigéria.

Logo o amor falaria mais alto, quando em doze (12) de abril de dois mil e sete (2007), conforme a Certidão de Casamento nº oito mil e cem (8.100), do segundo Ofício de Notas, Gofu Felix Corleoma contraiu matrimônio com aquela jovem, que por imperiosos motivos deixa de ser citado o seu nome. A cerimônia foi realizada no Clube dos Cabos, Taifeiros e Soldados da Aeronáutica em Natal (CCTAN), um espaço aconchegante localizado na Base Aérea da Aeronáutica em Parnamirim, onde muitos convidados puderam consagrar aquela união. Logo ocorreu o nascimento da primeira filha e posteriormente a segunda, que no tempo certo, passaram a frequentar escolas com aprendizagem normal na fase de crescimento. No ano de dois mil e quinze (2015), este que escreve, particularmente, tive a grande satisfação de viajar à cidade de Natal, a seguir fui a Parnamirim, conheci o seu lar, sua linda família e apreciei a Igreja de Nossa Senhora de Fátima, onde ele foi hóspede no

início de sua chegada no Brasil. Até aproveitamos a oportunidade e fomos todos à pacata cidade de Tibau do Sul, quando encontramos um dos pescadores que, anos atrás, o recolheu do mar e posteriormente não poderíamos deixar de saborear uma deliciosa peixada.

Por intermédio dos encontros e amizades com os membros da Igreja Evangélica, Congregação Cristã no Brasil, surgiu uma oportunidade de Gofu conhecer o Sr. Leandro Aparecido, cujo pai, ocupava um cargo naquela igreja e por conta disso, viajava por vários países, incluindo a Nigéria. Levado para uma reunião pró África na sede daquela igreja na cidade de Barueri, São Paulo, Gofu expôs ao plenário reunido, os detalhes da sua história, desde a saída da África. Todos ficaram impressionados com a narrativa e ao final, o Sr. Leandro, dali em diante, tornou-se seu grande amigo, protetor e conselheiro. Numa outra oportunidade, ele voltou a São Paulo, ficando hospedado por alguns dias na residência do Sr. Leandro, quando puderam conversar longamente sobre os fatos ocorridos na África, no navio em que esteve e sobre aquele verdadeiro milagre de sobrevivência no mar.

O recente relacionamento com Gofu, estimulou o Sr. Leandro de viajar à Nigéria pela primeira vez, com o firme objetivo de conhecer a sua família. Em meados do ano de dois mil e dezenove (2019) partiu para a Nigéria, saindo do aeroporto de Guarulhos, São Paulo e com escala em Johannesburgo, África do Sul, chegando na cidade de Lagos, que não é a capital, mas é a principal cidade e a mais populosa da Nigéria. Após alguns dias fez contato com o irmão mais velho do Gofu, o Gbenga, e partiu para visitar a casa e a sua

mãe. Após inúmeras horas, desafios e enfrentando um trânsito muito complexo, finalmente lá chegou e ao adentrar, observou uma senhora um pouco assustada, a quem foi logo apresentada pelo seu filho Gbenga, dizendo ser amigo brasileiro do Gofu. Ela muito emocionada, inclinou-se, agradecia a todos os presentes e chegando a vez do Leandro, se ajoelhou, pegou suas mãos e pronunciou palavras que até hoje ecoam em seus ouvidos: - *“Olhar para você agora é como eu estivesse vendo o meu filho”!*



Mãe do Gofu

Após permanecer na Nigéria por duas (2) semanas, o Sr. Leandro gravou em seu pensamento que tinha um dever em

colaborar para que houvesse um encontro entre ele e a mãe, que já contava com idade avançada. Logo que chegou ao Brasil, os documentos de cidadania brasileira do Gofu foram providenciados e após os trâmites legais, o Diário Oficial da União publicou uma Portaria em vinte e seis (26) de julho de dois mil e dezenove (2019), com o seguinte teor:

“O Coordenador de Processos Migratórios no uso da competência delegada pela Portaria SENAJUS Nº 432, de 17 de junho de 2019, publicada no Diário Oficial da União, de 21 de junho de 2019, resolve: CONCEDER a nacionalidade brasileira, por naturalização, à pessoa abaixo relacionada, nos termos do Art. 12, II, “a”, da Constituição Federal, em conformidade com o Art. 65 da Lei nº 13.455/2017, regulamentada pelo Decreto nº 9.199/2017, a fim de que possa gozar dos direitos, outorgados pela Constituição e Leis do Brasil: Gofu Felix Corleoma – V314337-3, natural de Serra Leoa, nascido em 26 de novembro de 1983, filho de John Cormen e de Doupe Forleh, residente no Estado do Rio Grande Norte.”

Com isso ele obteve o passaporte brasileiro e a consequente possibilidade de voltar à Nigéria. Ele, sua esposa e filhas enviaram os passaportes para o amigo Leandro, em Barueri, São Paulo, que elaborou o processo para obtenção do visto, o que mostrou ser muito burocrático e demorado. Ele sabia que haveria de ser algo rápido, pois tinha a impressão que a genitora do Gofu não teria muito tempo de vida, apesar de não ser muito idosa, porém a taxa de mortalidade na Nigéria era bem alta. Quando finalmente os documentos necessários para enviar à embaixada da Nigéria, em Brasília,

ficaram prontos, os aeroportos a nível mundial foram fechados em decorrência da triste e mortal pandemia da Covid-19.

Com aquela paralização mundial em diversas atividades e uma mortandade acentuada em todos os continentes, no dia vinte e oito (28) de junho de dois mil e vinte (2020), ocorreu o falecimento da Sra. Doupe Forleh, aos setenta (70) anos de idade, o que deixou todos muito consternados. Com essa trágica notícia, Gofu arrecadou alguns trocados para a compra do caixão e mais uma vez o amigo Leandro ajudou-o a enviar o dinheiro para a Nigéria. Porém, as palavras pronunciadas por ela, quando o Sr. Leandro lá esteve, pareciam servir de uma despedida e serviriam de consolo: - “Olhar para você agora é como eu estivesse vendo o meu filho”!

O relacionamento caseiro caminhava bem, quando em fevereiro de dois mil e vinte e um (2021), Gofu então com quarenta (40) anos de idade, contraiu uma grave enfermidade neurológica, ficando internado durante vinte e um (21) dias no Hospital Monsenhor Walfredo Gurgel, em Natal. Inicialmente diagnosticado como sendo um quadro de Síndrome do Homem Rígido, com sintomas de ataxia (condição médica desenvolvida por paciente que contraiu doenças como Acidente Vascular Cerebral (AVC), esclerose múltipla, trauma craniano, deficiência de vitaminas, sífilis ou tumor cerebral) com dificuldade de marcha, alteração de fala, dificuldade manual de escrever e muitas quedas em casa e nas ruas, quando o confundiam como se estivesse embriagado. Tratava-se de doença crônica, com tratamento para controle de atividades e se não bastasse, um (1) ano após, contraiu a

tuberculose. Foi um terrível período na sua vida que, com poucos recursos lutava desesperadamente para sobreviver e tentar melhorar o seu estado de saúde. Eram vários os tratamentos, consultas médicas, avaliações e múltiplos medicamentos, muitas sessões de fisioterapia, hidroterapia e massagens, com o objetivo de livrá-lo daquela complexa enfermidade. Sua situação atingiu um estado tão crítico, que não conseguia andar em casa e se arrastava pelo chão. Talvez a súbita morte de sua mãe tenha abalado seu sistema autoimune e o sistema nervoso tenha entrado em colapso, quem sabe? É digno de registro que essa narrativa foi muito dolorosa para o Gofu, que muito chorava e aos prantos bradava: - Deus vai me ajudar, eu vou superar esse momento! Como o seu tratamento era mantido de forma sistemática, em dado momento passou a seguir as orientações clínicas do Hospital Universitário Onofre Lopes (HUOL) da Universidade Federal do Rio Grande do Norte, quando os caros e diversos medicamentos deram-lhe a oportunidade de paulatinamente recuperar quase que a totalidade da sua saúde.

Lamentavelmente, em meio aquele seu sofrimento, o seu relacionamento familiar foi abalado e em consequência houve a separação matrimonial em vinte e nove (29) de novembro de dois mil e vinte e dois (2022), após dezesseis (16) anos de uma união estável. Em decorrência da sua separação, a casa que residia com a família, foi vendida e a metade que lhe cabia, não era suficiente para a aquisição de uma outra para morar. Então, eis que surge a mão abençoada e salvadora de Dom Heitor de Araújo Sales, que comprou a tal casa, deu a metade dos recursos para a ex-esposa e numa

operação imobiliária, recomprou a casa, ficando a documentação em nome do Gofu. Mas, a despeito da separação conjugal, as lembranças de suas duas (2) queridas filhas permanecem no seu cotidiano; que, quando não cabem no coração, lágrimas escorrem pelos olhos.

Repetindo mais um gesto de bondade do “Pai Heitor”, Gofu não necessitou morar nas ruas, onde o fez em alguns momentos de sua complexa trajetória. Posteriormente, a casa ainda foi totalmente reformada por obra e graça daquele caridoso bispo. Por inúmeros gestos de caridade e bondade em diversos momentos da vida, torna-se imprescindível uma breve apresentação da vida do Dom Heitor de Araújo Sales, que nascido em vinte e nove (29) de julho de mil novecentos e vinte e seis (1926), na cidade de São José de Mipibu, Rio Grande do Norte, foi ordenado presbítero no dia três (03) de dezembro de mil novecentos e cinquenta (1950), em Natal. Logo após assumiu a Paróquia da Imaculada Conceição de Nova Cruz/RN e em mil novecentos e cinquenta e um (1951) voltou a residir em Natal para assumir a Paróquia de Nossa Senhora das Graças e Santa Terezinha, localizada no bairro do Tirol. No período de mil novecentos e sessenta e dois (1962) a mil novecentos e setenta e oito (1978) assumiu a cátedra de professor do Seminário de São Pedro e da Universidade Federal do Rio Grande do Norte. Exerceu também o encargo de Vigário Episcopal para Religiosas no período de mil novecentos e sessenta e oito (1968) a mil novecentos e setenta e oito (1978). Em dezesseis (16) de julho de mil novecentos e setenta e oito (1978) recebeu a sagração Episcopal das mãos do seu irmão mais velho, o então Cardeal da

cidade do Rio de Janeiro, Dom Eugênio de Araújo Sales, adotando o seu Lema Episcopal: **Unitate Pace Gaudio** (Unidade com Paz e Alegria). Foi bispo da Diocese de Caicó/RN de mil novecentos e setenta e oito (1978) a mil novecentos e noventa e três (1993) e nesse mesmo ano foi elevado a Arcebispo Metropolitano de Natal e em mil novecentos e noventa e quatro (1994) foi admitido pelo Presidente Itamar Franco à Ordem do Mérito Militar no grau de Comendador Especial. Permaneceu no cargo de Arcebispo Metropolitano de Natal, até a data de vinte e seis (26) de novembro de dois mil e três (2003), quando o Papa João Paulo II aceitou a sua renúncia (ato de desistir voluntariamente do cargo, sendo a idade de setenta e cinco (75) anos o motivo mais comum). Hoje, Dom Heitor de Araújo Sales é Arcebispo emérito de Natal.





Setembro de 2013 - O Papa Francisco e o então Arcebispo de Natal, Cardeal Dom Heitor de Araújo Sales



Gofu em companhia de Dom Heitor

Viagens Internacionais

“Aprendi que os verdadeiros amigos permanecem e que a dor fortalece.” (*Atribuída a Chiavenato, Freud, Platão e Antunes*)

Aproveitando um breve período de férias, o Sr. Leandro foi a Natal com a família e esteve na residência do Gofu, quando ele manifestou a vontade em conhecer a Holanda onde poderia obter trabalho, imaginou que teria algum conhecido por lá, que de alguma forma pudesse apoiá-lo. Supondo que seria uma forma dele superar o fator emocional, gerado pela sua separação conjugal, o Sr. Leandro, a pedido de Gofu, obteve uma viagem deste para a Holanda, que para lá partiu, tentando realizar um sonho de trabalhar em uma fazenda agrícola ou de gado. Chegando em Amsterdã ficou hospedado em hotel por três (3) dias e a seguir, por via ferroviária foi até à cidade de Eindhoven. Ao chegar naquela estação ferroviária solicitou algumas informações a um cidadão que estava sentado num banco e depois de conversar chegaram à conclusão que ambos eram brasileiros. O recente conhecido chamado Cleiton Peregrino preocupou-se com a situação daquele brasileiro de origem africana ao perceber que só possuía uma mochila, não tinha para onde ir e dali há poucas horas o frio intenso predominaria na cidade. Preocupado com aquela situação o Sr. Cleiton fez uma rápida busca para tentar encontrar um dormitório para aquela noite e não encontrando, lembrou-se da amiga, Sra. Maria de Lourdes, que possuía uma acomodação estilo cama e café da

manhã (*bed and breakfast*), onde ele permaneceu na primeira noite. Posteriormente, vários contatos foram realizados num grupo de whatsapp com cerca de quinhentos (500) brasileiros lá residentes, em abrigos públicos e instituições de caridade, só encontrando um abrigo para no máximo dois (2) dias de permanência. Em paralelo, a busca de uma fazenda para trabalhar não obtinha sucesso e nesse período a Sra. Maria de Lourdes foi a tábua de salvação, que por caridade, resolveu abrigá-lo em sua hospedagem sem nada cobrar. A sua limitação motora e a grande dificuldade em encontrar a tal sonhada fazenda para trabalhar, começaram a minar seus sonhos de trabalho, devido ao fato dele ser um turista num país europeu, onde teria um prazo de permanência determinado e não possuía nenhuma autorização para lá trabalhar. Após cerca de trinta (30) dias na Holanda, num determinado final de semana ficou hospedado na casa do Sr. Cleiton, ocasião que fez vários contatos telefônicos com a família na Nigéria, com o “pai” Bispo Heitor em Natal e o Sr. Leandro em São Paulo. Monitorando do Brasil a situação do africano e sabedor das inúmeras dificuldades enfrentadas naquele país, em dado momento foi necessário convencê-lo a regressar ao Brasil, quando o Sr. Leandro marcou sua passagem aérea de retorno para Parnamirim.

Posteriormente, em outubro de dois mil e dezenove (2019), o Sr. Leandro e Gofu embarcaram para a Nigéria, num voo com escala em Johannesburg, onde inicialmente permaneceram por dois (2) dias. No hotel a expectativa do Gofu era enorme, que permanecendo muito calado não saía

do quarto e sempre em oração para que o momento de chegada em sua terra natal logo se concretizasse. Chegando na Nigéria, foram recebidos por amigos brasileiros, missionários da igreja, e foram conduzidos ao hotel Millestone na cidade de Lagos. No dia seguinte foram à embaixada brasileira registrando, por recomendação para o caso de alguma emergência, os lugares que pretendiam ir e lá mesmo encontraram um dos irmãos e sua esposa, momento em que ocorreu um encontro glorioso entre os irmãos. A partir daquele momento Gofu pode rever todos seus parentes, após vinte e cinco (25) anos de afastamento dos familiares.



Gofu acompanhado do Sr. Leandro e de outros parentes/amigos

A Tramitação do Processo na Justiça Federal

“A justiça é a espada que corta as correntes da opressão e da injustiça”. (*Autor não identificado*)

Os anos passavam e o Processo na Justiça Federal do Maranhão tramitava, com uma certa dificuldade que surgiu, referente a obtenção de um tradutor oficial para traduzir toda aquela documentação para o idioma chinês. Após intensa busca, por indicação da própria embaixada daquele país, encontrou-se um professor chinês que trabalhava na Universidade de Brasília, permitindo assim, que em dezessete (17) de maio de dois mil e onze (2011), fosse expedida a seguinte Carta Rogatória endereçada ao governo da República Popular da China:

“CARTA ROGATÓRIA nº 001/2010

Ação Penal nº 2001.5928-1

CARTA ROGATÓRIA QUE EXPEDE O EXCELENTÍSSIMO SENHOR DOUTOR JUIZ FEDERAL SUBSTITUTO DA 1ª VARA DA SECÃO JUDICIÁRIA DO ESTADO DO MARANHÃO. AO EXCELENTÍSSIMO SENHOR DOUTOR JUIZ OU TRIBUNAL COM JURISDIÇÃO NA REPÚBLICA POPULAR DA CHINA. Faz saber a Vossa Excelência, Sr. Magistrado na República Popular da China, ou a quem suas vezes fizer e o conhecimento desta pertencer que, por parte do Ministério Público Federal do Maranhão, foi oferecida denúncia criminal, cuja cópia segue em anexo, contra **KE LIN XUN**, casado, natural de Hubei, China, nascido aos

24.11.1963, filho de Ke Jin Kun e Mei Jing Xiu, marinheiro mercante/ Navio “Aldebaran II”, passaporte DA-AO4CC99090064, expedido em Tianjin/China, em 09.09.1999 (Marítimo), residente no Grupo I da Aldeia Hong Yan, município Konglogzhen, Distrito de HuangMei, Província de Hubei – República Popular da China; **YAO REN FU**, casado, natural de Shanghai – China, nascido aos 18.01.1955, filho de Yao A Gao e Li A Boa, Capitão de Longo Curso / Navio “Aldebaran II”, Passaporte EB-E62CC00070558, expedido em Yanfai/China, em 24.07.2000 (Marítimo), residente na Rua Song hua Jiang Lu, nº 403/6/1160 – Shanghai – República Popular da China; **LI XI YANG**, casado, natural de Guangdong-China, nascido aos 29.06.1958, filho de Li Pin He e Ko Boa Yin, marinheiro (Timoneiro-Chefe) / Navio Aldebaran II, passaporte GA-G148G99060158 (Marítimo), residente na Aldeia Novo Maling – Zona Sul – Cidade de Zhandshan – Província de Guangdong – República Popular da China; **JI JIA YOU**, casado, natural de Liaoning – China, nascido aos 04.02.1959, filho de Ji Cong Zhou e Mi Shu Ying, marinheiro (Timoneiro) / Navio Aldebaran II, passaporte BA-BO4CC00100010, residente no Alojamento da Universidade Marítima do Talian, Bloco 310, nº 502, Província de Liaoning, República Popular da China; **WANG ZHAO ZHONG**, casado natural da Província da Shandong-China, nascido aos 19.11.1965, filho de Wang Yuan Bao e Shang Bem Ying, marinheiro (Timoneiro) / Navio “Aldebaran II” C.I. nº 370623651119361 (Chinesa), residente na Aldeia Taishangyinjia – Dachenjiazhen, Cidade de Longkou, Província de Shandong, República Popular da China; **LIU ZU HUI**, casado, natural da Província de Fujian – China, nascido aos 04.11.1965, filho de Liu A Zu e Zhuang Jin Mei, marinheiro / Navio Aldebaran II, Passaporte Marítimo EB-AO5CC00050303, expedido em Yantai/China, em 25.05.2000, residente no Grupo I, Aldeia Hulanchenping – Município de

Quazhou, Província de Fujian, República Popular da China; e LI JIA JIU, casado, natural da Província de Guangdong – China, nascido aos 09.11.1963, filho de Li Sem e Yu Shan Zhen, marinheiro (serviços gerais) / Navio “Aldebaran II”, Passaporte Marítimo KA-KO4AM98082222, residente na Rua Tangdexi, nº 62, Quarto103, Bairro Tianhe, Cidade de Guangzhou, República Popular da China, por infringência ao artigo 121, § 2º, III, c/c, os art. 14, II e 18, I, do Código Penal Brasileiro. E, por isso, foi passada a presente Carta Rogatória, por meio da qual rogo se digne mandar INTIMAR os réus acima mencionados no final da sentença prolatada nos autos do Processo acima referido, de teor seguinte: “Pelas razões expostas, atendendo ao artigo 408, caput do Processo Penal, PRONUNCIO os acusados YAO REN FU, KE LIN XUN, LI XI YANG, JI JIA YOU, WANG ZHAO ZHONG, LIU ZU HUI e LI JIA JIU, como incurso nos artigos 121, § 2º, inciso III, c/c art. 14, II e 18, I, todos do Código Penal (tentativa de homicídio qualificado por emprego de meio insidioso ou cruel), sujeitando-os ao julgamento pelo Tribunal do Júri. Intime-se o defensor dos réus. Cientifique-se o Ministério Público Federal. Expeça-se Carta Rogatória à República Popular da China, encaminhando-a por intermédio do Ministério da Justiça. Instrua-se com cópia da denúncia e desta decisão. São Luís/MA, 12 de julho de 2004. Juiz Federal Substituto. 1ª Vara Criminal”. E se Vossa Excelência, exarando o seu respeitável cumpra-se, assim mandar cumprir, fazendo em seguida devolver esta carta ao meu Juízo, fará justiça às partes. Segue em anexo cópias da denúncia, sentença de pronúncia e decisão de fls. 526/528 dos referidos autos. Dado e passada a presente Carta Rogatória, nesta cidade de São Luís/MA, aos treze (13) dias do mês de dezembro de dois mil e dez (2010). Eu, Diretora de Secretaria da 1ª Vara Criminal da Justiça Federal – Seção Judiciária do Maranhão, subscrevo”.

Posteriormente, em resposta à Carta Rogatória nº 001/2010, em vinte e dois (22) de julho de dois mil e onze (2011), a Coordenação-Geral de Cooperação Jurídica em Matéria Penal, do Departamento de Recuperação de Ativos e Cooperação Jurídica Internacional da Secretaria Nacional de Justiça, enviou o seguinte comunicado para a 1ª Vara Criminal da Justiça Federal do Maranhão:

“Senhor Juiz.

1. Referimo-nos ao Ofício nº 1232/2010/SE-POD/1ª VARA/MA, datado de 17 de maio de 2011, por meio do qual nos foi encaminhada solicitação de assistência extraída dos autos do Processo nº 2001.5928-1, Rogatória nº 001/2010, que tem por fim a intimação dos réus Ke Lin Xun, Yao Ren Fu, Li Xi Yang, Ji Jia You, Wang Zhao Zhong, Liu Zu Hui e Li Jia Jiu na República Popular da China.
2. A esse respeito, consoante informado no Ofício nº 2175 de 21 de junho de 2001, o referido pedido de cooperação foi encaminhado às autoridades chinesas para diligenciamento. Nesse sentido, comunicamos que recebemos das autoridades chinesas e-mail datado de 21 de junho de 2011, por meio do qual se solicitam maiores informações acerca do caso. Segue transcrição do e-mail que recebemos:

“Your request for mutual legal assistance has been received. After review, we found that the 7 suspects have been detained since August 19, 2004 and the indictment any decision of the judge to be served were made in 2001. Could you advise us why this mutual legal assistance request is submitted to us on June, 2011?

I'd also like to know what you would like us to do? It is not specified in your request. Could you

advise us to whom you would like us to serve the documents? Could you provide us the photocopy of their sailor ID? Which company or organization the ship belongs to.... What stage the case currently is on according to your criminal proceeding law? What kind litigation rights the suspects have? Whether the China embassy of Brazil was informed of this case? If so what kind of measures they had took to protect the 7 citizens of China.”

3. Assim sendo, ao tempo em que aguardamos a adoção de medidas consideradas pertinentes por Vossa Excelência acerca dos questionamentos das autoridades chinesas, permanecemos à disposição para quaisquer esclarecimentos que se fizerem necessários.

Respeitosamente.

Coordenação-Geral de Cooperação Jurídica em Matéria Penal

Departamento de Recuperação de Ativos e Cooperação Jurídica Internacional
Secretaria Nacional de Justiça”

Para uma melhor adequação a nossa língua pátria, o texto em inglês foi assim traduzido:

“Seu pedido de assistência jurídica mútua foi recebido. Após análise, nós descobrimos que os 7 suspeitos estão detidos desde 19 de agosto de 2004 e a acusação e a decisão do juiz a ser notificado foram feitas em 2001. Você poderia nos informar por que esse pedido de assistência jurídica mútua foi enviado a nós em 21 de junho de 2011?

Eu também gostaria de saber o que você gostaria que fizéssemos? Não está especificado em seu pedido. Você poderia nos informar a quem você gostaria que entregássemos os documentos? Você poderia fornecer a fotocópia do documento de identificação do marinheiro?

A qual empresa ou organização o navio pertence? Em que estágio o caso está atualmente de acordo com sua lei de processo criminal? Que tipo de direitos de litígio os suspeitos têm? Se a embaixada da China no Brasil foi informada deste caso? Se sim, que tipo de medidas eles tomaram para proteger os 7 cidadãos da China”?

Em pouquíssimo tempo após, ocorreu uma rápida resposta, quando em oito (8) de agosto de dois mil e onze (2011) houve um pronunciamento do Ministério Público Federal e encaminhado às autoridades chinesas:

“O MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL, intimado do despacho de fls. 803, aduz o que se segue:

1. Autoridades chinesas formularam o questionamento de f. 801, endereçado ao DRCI (Departamento de Recuperação de Ativos e Cooperação Jurídica Internacional, da Secretaria Nacional de Justiça), a propósito da Carta Rogatória 001/2010, destinada a intimar os réus das sentenças de pronúncia.

Sobre ele, pede o Ministério Público Federal seja orientado o DRCI a informar às autoridades chinesas o que segue, sem prejuízo de informações complementares deste r. Juízo.

Primeiro, o pedido de cooperação foi formulado apenas em junho de 2011 por dificuldades com a tradução de documentos.

O processo foi efetivamente instaurado em 2001, e teve tramitação regular, porque os réus estavam presos.

Em julho de 2004, sobreveio a sentença de pronúncia, que encaminha os réus para o Tribunal do Júri, órgão judicial competente, segundo nosso sistema, para julgá-los. Desde o ano de 2004, portanto, este Juízo procura sem sucesso tradutor para a sentença de pronúncia e para a carta rogatória, inclusive com pedido de auxílio à Embaixada da República Popular da China (ofício de f. 657), providência seguida somente agora. Também

desde julho de 2004 os réus estão foragidos, com prisões decretadas por decisão judicial.

Segundo a Carta Rogatória especifica claramente a providência por seu meio solicitada; **INTIMAR** (comunicar/notificar) os réus da sentença de pronúncia, devendo ser endereçada à autoridade chinesa, responsável pelo cumprimento (magistrado ou outro, segundo a lei chinesa). E, após cumprimento, pede sejam enviados os dados à Justiça Federal do Maranhão.

Terceiro, os réus têm os mesmos direitos processuais previstos para os cidadãos brasileiros em geral, previstos na Constituição Federal, especialmente o direito ao devido processo legal e o direito ao contraditório (art. 5º, incisos LIV e LV). O Juízo tomou providências para a cientificação da Embaixada da China (f. 310 e 657), que não chegou a intervir no processo.

Quarto, o processo está em fase de conclusão, aguardando apenas a intimação dos réus para prosseguir-se com o julgamento pelo Tribunal do Júri.

Por fim, pode ser informado ainda às autoridades chinesas que o navio se denomina “Aldebaran II”, de bandeira Panamenha, provavelmente de propriedade de SEACARGO (RICHARDS BAY) C.C., bem como enviadas às mesmas autoridades cópias dos documentos de identificação dos réus constantes à fls. 91, 98, 131, 152, 176, 1783, 190, ausente apenas o documento referente ao réu YANG YU BIN.

Pede deferimento.

São Luís, 08 de agosto de 2011.

PROCURADOR DA REPÚBLICA”

A partir daquela data, a Embaixada da China não mais se pronunciou a respeito das respostas a seus quesitos formulados na língua inglesa. Tanto é que, em quatro (4) de setembro de dois mil e quatorze (2014), a justiça do Maranhão iniciou uma série de cobranças em relação à Carta Rogatória

nº 001/2010 referente à Ação Penal nº 2001.5928-1, conforme a seguir:

Ao Departamento de Recuperação de Ativos e Cooperação Jurídica Internacional.

De ordem do MM Juiz Federal da 1ª Vara desta Seção Judiciária, a fim de instruir os autos da ação penal nº 2001.37.00.005928-1, solicito a este Departamento informações (colhidas na República Popular da China) acerca da Carta Rogatória nº 001/2010, que tem por fim a intimação dos réus Ke Lin Xun, Yao Ren Fu, Li Xi Yang, Ji Jia You, Wang Zhao Zhong, Liu Zu Hui e Li Jia Jiu na República Popular da China. Atenciosamente.

Ainda dando sequência às inúmeras cobranças à embaixada da China e sempre sem resposta, em onze (11) de março de dois mil e vinte (2020) a 1ª Vara Criminal da Justiça Federal do Maranhão, expediu mais uma correspondência, com o seguinte teor:

“Ilmo. Sr. Chefe de Divisão de Cooperação Jurídica Internacional em Matéria Penal.

Departamento de Recuperação de Ativos e Cooperação Jurídica Internacional.

De ordem do MM. Juiz Federal da 1ª Vara Criminal no Maranhão, solicito a Vossa Senhoria, de forma a instruir os autos do Processo nº 2001.37.00.005928-1 (número atual: 0005898-50.2001.4.01.3700), informações atualizadas acerca do cumprimento da Carta Rogatória nº 001/2010, expedida à REPÚBLICA POPULAR DA CHINA com a finalidade de intimação dos réus KE LIN XUN, YAO REN FU, LI XI YANG, JI JIA YOU, WANG ZHAO ZHONG, LIU ZU HUI e LI JIA JIU. Seguem anexos para orientá-los na busca de informações. Cordialmente – 1ª Vara Criminal / SJMA”

Decisão do Processo

“A justiça é o direito do mais fraco”. (*Joseph Joubert*)

Mais uma vez, o mesmo procedimento, a solicitação para cumprimento da Carta Rogatória nº 001/2010 e relativa a Ação Penal nº 2001.5928-1, não foi respondida pela República Popular da China. Esta longa história dos fatos que ocorreram com o Gofu e as consequências que causaram na sua vida pessoal, dos amigos próximos e seus parentes, não teria sentido se não ocorresse o pronunciamento final da justiça brasileira, quanto à responsabilização daqueles que na madrugada de trinta e um (31) de dezembro de dois mil (2000), jogaram ao mar um menor com dezessete (17) anos de idade, somente com a roupa do corpo, um colete salva-vidas, um tambor vazio amarrado ao seu corpo e um pouco d’água para safar-se da sede. Em decorrência, após alguns anos de tramitação processual, na data de doze (12) de janeiro de dois mil e vinte e quatro (2024), a 1ª Vara Federal da Seção Judiciária do Maranhão, assim pronunciou-se em relação ao Processo 0005898-50.2001.4.01.3700:

“SENTENÇA – TIPO “E”

(Resolução CJF nº 535 de 18.12.06)

O Ministério Público Federal ofereceu denúncia contra Yao Ren Fu, Yang Yu Bin, Ke Lin Xun, Li Xi Yang, Ji Jia You, Wang Zhao Zhong, Liu Zu Hui e Li Jia Jiu, já qualificados, atribuindo-lhes a prática do crime previsto no art. 121, § 2º, III, c/c os arts. 14, II e 18, I, do Código Penal, ocorrido em 31 de janeiro de 2000.

A denúncia foi recebida em 08 de agosto de 2001.

Os réus foram pronunciados em 12 de julho de 2004 (id 1557346877).

Não se dispõe de informações quanto à localização dos acusados, nem há referências sobre seus endereços atuais, impossibilitando, assim, a efetivação da intimação relativa à pronúncia.

Em 21 de junho de 2011, o Ministério da Justiça enviou Carta Rogatória à República Popular da China com a finalidade de promover a intimação dos réus; contudo, até o presente momento, não se obteve resposta.

É o relatório.

Fundamento e decidido.

Conforme se tem da denúncia, a imputação diz com o crime no art. 121, §2º, III, do Código Penal, que tem como pena mínima e máxima doze (12) e trinta (30) anos de reclusão, respectivamente.

Contudo, ressalte-se que a incidência do art. 14, II, do Código Penal, promove a diminuição de um a dois terços da pena base. Dito isso, tem-se, no caso concreto, uma pena de 8 anos como mínima e 20 anos como máxima, se houver aplicação da redução mínima de um terço.

Da data da pronúncia à data de hoje transcorreram mais de dezenove (19) anos. Nesse passo, a prescrição da pretensão punitiva somente não estará consumada se a pena aplicada for superior a doze (12) anos, considerando-se a incidência do art. 14, II, do Código Penal e observado o disposto nos artigos 109 e 119 do Código Penal.

A propósito das funções (utilidade) da pena criminal, grosso modo são, além da retribuição, a prevenção geral e ressocialização.

Nesse passo, a aplicação da pena privativa de liberdade não produziria qualquer dos efeitos assinalados, por isso que, transitada em julgado a sentença condenatória para a execução, a prescrição da pretensão punitiva seria pronunciada à vista da pena em concreto e, por conseguinte, extinta estaria a punibilidade.

Com efeito, nenhuma serventia teria a movimentar a máquina judiciária, com dispêndio de todos os recursos (de material e pessoal) imprescindíveis para tanto, com uma ação penal que já se encontra **irremediavelmente fadada ao insucesso**, ou seja, sem qualquer possibilidade de aplicação efetiva da sanção penal. Entendimento diverso aplicaria em evidente afronta aos princípios da razoabilidade e da economia processual.

Por último, vale a lembrança de que o processo não é um fim em si mesmo, instrumento de vindita social ou sucedâneo residual da pena, mas instrumento da jurisdição e da realização do direito material. Nesse passo, não há que se cogitar de prosseguir com a tramitação processual apenas à vista das condições pessoais do denunciado ou mesmo em face da natureza ou gravidade do crime que lhe é imputado.

Ante o exposto, declaro extinto o processo sem resolução de mérito, o fazendo com fundamento na conjugação do artigo 3º do Código do Processo Civil, por isso que ausente o interesse de agir, em sua dimensão utilidade.

Sem custas. Intimar as partes.

Com o trânsito em julgado, alterar a situação processual dos acusados, alimentar o SINIC (Sistema Nacional de Informações Criminais, é gerenciado pela Polícia Federal e responsável por armazenar informações do histórico criminal das pessoas) e arquivar.

São Luís/MA, 12 de janeiro de 2024.

(assinado digitalmente)

Juiz Federal da 1ª Vara”

Assim, após vinte e três (23) anos de toda essa tramitação processual, pairou no ar um pouco de frustração causada pela velada negativa de colaboração com as insistentes solicitações do cumprimento da Carta Rogatória enviada ao go-

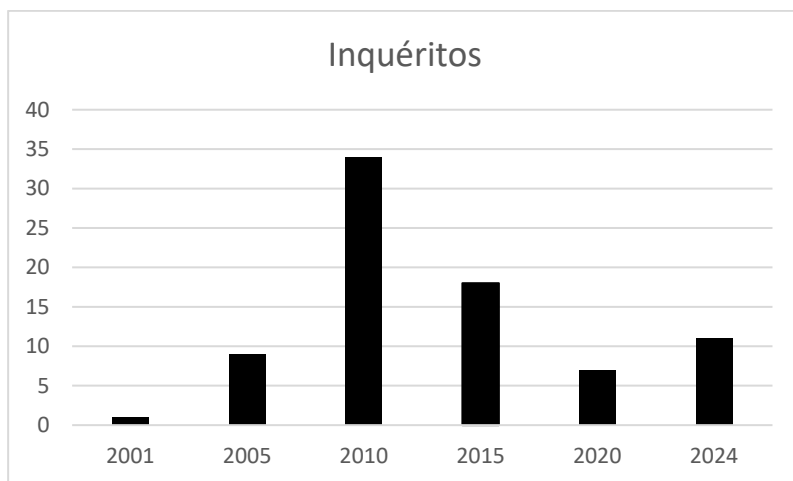
verno da República Popular da China. Se houve algum consolo, este decorreu-se do período que os chineses ficaram presos no Complexo Penitenciário Agrícola de Barreirinhas, na cidade de São Luís. A Justiça Federal conseguiu mantê-los presos no período de dezenove (19) de julho de dois mil e um (2001) a dezesseis (16) de novembro de dois mil e um (2001). Pelo menos deixaram o Brasil com um sentimento de derrotados e é até provável que levaram uma lição para o resto de suas vidas, talvez revendo seus conceitos de convivência humana quanto aos aspectos religiosos, social e racial, principalmente em relação àqueles em situação social vulnerável. Restou pelo menos um sentimento de total ação da justiça brasileira a favor de um único negro, menor de idade, africano, clandestino, sem documentos e jogado ao mar numa madrugada, contra vários senhores chineses, com passaportes, empregos fixos, salários e uma provável vida estabilizada em seu país de origem.

Experiências Obtidas

“A estatística é a análise do presente a partir de um passado”. (*Paulo Emilio Azevedo*)

Para todos os Fatos da Navegação e Acidentes da Navegação ocorridos nas águas nacionais, são confeccionadas permanentes estatísticas pela Diretoria de Portos e Costas da Marinha, a nível de inquérito administrativo instaurado pelas Capitânias dos Portos e Delegacias; bem como, numa fase posterior, já a nível processual, quando esses mesmos inquéritos instaurados são julgados no Tribunal Marítimo. Os tipos, nomes dos navios envolvidos, comprimento, existência de mortos e feridos, porto de registro, tipo da carga, porto de origem do navio e data da ocorrência do Fato da Navegação, são as características armazenadas em bancos de dados. Nas demais estatísticas elaboradas, são também registradas as ocorrências de muitos outros tipos de Acidentes da Navegação classificados como naufrágio, explosão, abalroamento, incêndio, água aberta, colisão e encalhe.

No caso específico dos Inquéritos Administrativos instaurados, envolvendo clandestinos em navios estrangeiros, navegando nas Águas de Jurisdição Brasileira (AJB), atualmente há um abrangente e atualizado levantamento elaborado, a partir do Fato da Navegação que envolveu o clandestino Gofu Felix Corleoma, em dois mil e um (2001), até o ano de dois mil e vinte e quatro (2024). São ao todo trezentos e quarenta e dois (342) Fatos da Navegação, que demonstram uma constante presença de clandestinos africanos flagrados irregularmente em todo o nosso extenso litoral brasileiro.



Amostragem gráfica ilustrativa do número de inquéritos instaurados, entre os anos de 2001 a 2024

Como as atividades portuárias são crescentes, esses inúmeros casos de clandestinos a bordo, só terão fim quando as tripulações embarcadas se conscientizarem de efetuar constantes e permanentes fiscalizações nos diversos porões e compartimentos de bordo, antes da saída do navio do porto; inclusive no local mais vulnerável, que é onde se localiza o leme do navio, no qual eles penetram silenciosamente na calada da noite, com a certeza de não haver fiscalização. Normalmente se acomodam, precariamente, num pequeno compartimento escuro e úmido de três (3) metros de largura por três (3) metros de comprimento, entre o eixo do leme e a estrutura do navio. Lá permanecem, perigosamente, durante toda a viagem, de vários dias e noites, munidos de água, alguns grãos, farinha e açúcar para alimentar uma sobrevivência precária e com o risco iminente de, num simples descuido, caírem no mar.

A participação das guardas portuárias, dos países africanos, reprimindo o movimento de estrangeiros no porto e nas proximidades dos navios, contribuirá para minimizar esse flagelo, causado pela miséria reinante em diversos países africanos, quando aqueles jovens se aventuram em viagens, que em muitos casos não há chances de sobrevivência.

Tristes Coincidências no Atlântico Sul

"Elevemos o nosso pensamento em homenagem aos nossos bravos marujos cujos restos mortais vagueiam ao sabor das ondas, tendo apenas para lhes abençoar, na última morada, o signo resplandecente do Cruzeiro do Sul. Mas seus nomes hão de viver para sempre no coração da Pátria estremecida e o marulhar constante das águas do oceano há de cantar eternamente suas glórias".
(*Almirante Renato de Almeida Guillobel, ex-Ministro da Marinha*)

A descrição da página trinta e um (31) deste livro, intitulada, "*As Investigações Iniciais*", cita que as coordenadas geográficas do local onde o nosso protagonista Gofu, foi resgatado por pescadores do barco de pesca "Dois Irmãos", correspondia à latitude 06°10'S e longitude 034°56'W. Esta localização me trouxe uma triste lembrança relativa ao Cruzador "Bahia", indicativo de casco C 12, então pertencente à Marinha de Guerra do Brasil, hoje denominada Marinha do Brasil, que naufragou na posição Latitude 00° 00' e Longitude 030° 00'W, estimadas, na manhã do dia quatro (04) de julho de mil novecentos e quarenta e cinco (1945) ou seja, há exatamente oitenta (80) anos atrás. A posição do "Bahia" indicava uma distância de cem (100) quilômetros ao sul dos Rochedos de São Pedro e São Paulo, para sudoeste a uns quinhentos (500) quilômetros da Ilha de Fernando de Noronha e cerca de novecentos (900) quilômetros do porto de Natal. Por coincidência, no diário de navegação do navio "Aldebaran II", aquele que lançou o Gofu no mar, constava

que no dia trinta (30) de dezembro de dois mil (2000), encontrava-se na Latitude 06°05'20"S e Longitude 033°28'02"W; posição um pouco próxima do naufrágio do C 12.



Navio "Aldebaran II" no porto de Itaqui
Foto de Biaman Prado – Jornal "O Estado do Maranhão"



O comandante do M/V Aldebaran II, Yao Ren Fu, algemado. Foto de Rafael Bvaresco
Publicada no Jornal "O Imparcial"

Segundo os relatos históricos publicados na História Naval Brasileira, pelo Serviço de Documentação Geral da Marinha, em mil novecentos e oitenta e cinco (1985), após o hasteamento do pavilhão nacional às oito horas (8h) o navio lançou um (1) alvo flutuante no mar, para iniciar um (1) exercício de tiro. Por volta das nove horas e dez minutos (9h10min) o sexto tiro disparado por uma (1) metralhadora Oerlikon de 20 mm, atingiu acidentalmente as bombas de profundidade posicionadas na popa do próprio navio, causando uma enorme explosão e provocando em cerca de cinco (5) minutos, seu afundamento verticalmente, levando para as profundezas do Atlântico o seu comandante, Capitão de Fragata Garcia D'Ávila Pires de Carvalho e Albuquerque, e mais grande parte da tripulação, totalizando trezentos e trinta e dois (332) mortos.





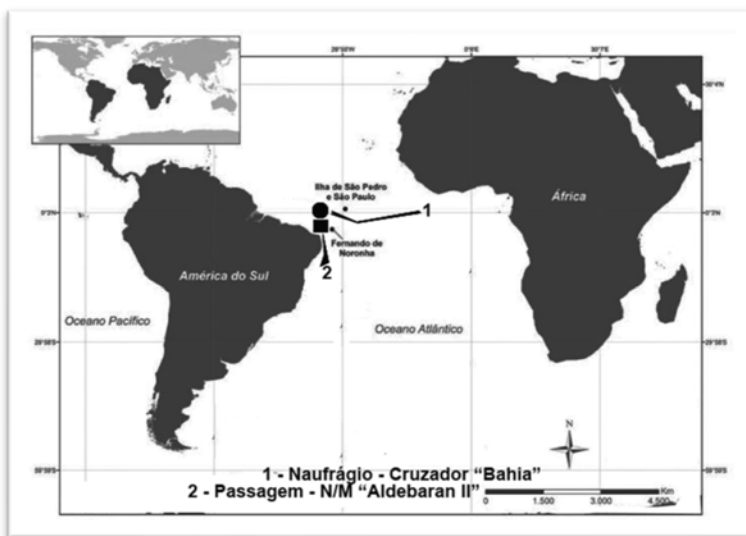
Cruzador "Bahia"

Tabela comparativa de Latitudes e Longitudes, demonstrando que o “Aldebaran II” esteve nas proximidades onde naufragou o Cruzador “Bahia”.

LOCAL	Carta Náutica nº	Latitude	Longitude
São Pedro e São Paulo	11*	0°55'02"N	029°20'42"W
Fernado de Noronha	52*	03°51'S	032°25'W
Cruzador Bahia	—	00°00'	030°00'W
Recolhimento do Gofu	—	06°10'S	034°56'W
Aldebaran II em 30/12/2000	—	06°05'20"S	033°28'02"W
Aldebaran II em 31/12/2000	—	03°37'34"S	037°16'22"W
Aldebaran II em 01/01/2001	—	00°43'92"S	041°59'20"W

* Cartas Náuticas elaboradas pelo Centro de Hidrografia da Marinha (CHM)

Mapa do Atlântico Sul, identificando as regiões onde ocorreram o naufrágio do Cruzador “Bahia” e a passagem do “Aldebaran II”.



A agonia permanente era reinante no meio daqueles corajosos e bravos marinheiros, que tentavam sobreviver comprimidos em dezessete (17) balsas, sobrecarregadas muito além de suas capacidades normais, durante os quatro (4) dias subsequentes, e por influência das marés, foram separadas e espalhadas pelo oceano. A sobrevivência no mar naquelas condições tornou-se quase impossível em termos de sofrimento: ocorreram alucinações, suicídios, infecções, mortes devido aos efeitos das queimaduras sofridas na explosão do navio, fraturas expostas, ataques dos temíveis e vorazes tubarões e queimaduras provocadas pelas águas-vivas, também conhecidas como caravelas, sede e fome.

Por infelicidade não houve tempo suficiente para sequer ser emitido um pedido de socorro, o famoso SOS, o que viria condenar os sobreviventes a um tempo maior de permanência em alto-mar, expondo-os ao sol forte equatorial,

às noites frias e às chuvas. Para muitos feridos, desesperançados, a morte tornou-se um alívio. Somente no dia oito (8) de julho ocorreriam os primeiros resgates efetuados pelo cargueiro inglês “Balfe”, que ocasionalmente por lá passava, e posteriormente outros navios foram deslocados para a região do naufrágio na tentativa de localizar os demais sobreviventes, que ao final daquela tragédia totalizaram trinta e seis (36), ou seja, nove vírgula e setenta e oito por cento (9,78%) do total embarcado.

Encerrando tão tristes narrativas e aproveitando a oportunidade, desejo prestar uma homenagem póstuma ao Marinheiro Alberto Burity, meu tio, então servindo no departamento de máquinas daquele navio, que lamentavelmente não teve chances de salvar-se; deixando profundas e eternas saudades em seus familiares.



★1925 † 1945

Marinheiro de Primeira Classe (maquinista) Alberto Burity

A bússola guiada por orientações divinas,
Num mar escuro e tenebroso
Sempre dará ao náufrago o norte da salvação

Quando acordar no dia seguinte
No surgir de uma alvorada iluminada
Deus, com certeza, estará presente

O lar eterno será o mar
Onde os heróis jamais perecem
Eles são dignos merecedores da glória eterna.

Repercussões na Imprensa

“A imprensa é a voz dos oprimidos e o terror dos malfeitores”. (*Juahrez Alves*)

O lançamento do Gofu ao mar, pelos chineses do N/M “Aldebaran II”, na calada da madrugada de trinta (30) de dezembro de dois mil (2000), devido a covardia e agressividade do ocorrido, causou um forte impacto na imprensa e na população, de modo geral, à medida que o fato era divulgado.

Três (3) meses após o ocorrido, a famosa revista Playboy na sua edição de número trezentos e oito (308), lançava a reportagem intitulada “O Náufrago”. Devido a sua grande tiragem e sua fama incontestada naquela época, o caso ganhou grande repercussão e o Gofu com seu jeito sempre alegre, mas muito sofredor, conseguiu angariar muita simpatia e solidariedade; embora a Playboy fosse proibida para menores de dezoito anos (18) de idade e ele tivesse à época dezessete (17) anos.

Alguns meses após, em vinte e nove (29) de junho de dois mil e um (2001), quando o N/M “Aldebaran II” demandou as águas maranhenses para atracar no porto do Itaqui e após a denúncia elaborada pela Capitania dos Portos do Maranhão à Procuradoria da República no Maranhão, ocorreu uma série de reportagens na imprensa local.

Durante a fase de reconhecimento dos chineses e principalmente na reconstituição do lançamento do Gofu ao mar, a imprensa maranhense divulgou seguidamente tudo o que ocorria nas investigações. Tanto é que, algumas fotos a seguir confirmam a grande repercussão ocorrida na imprensa ludovicense.



Em vinte (20) de julho de dois mil e um (2001), o jornal O Estado do Maranhão publicava essa excelente foto (Biaman Prado), destacando seis (6) chineses descendo a escada do navio para se apresentarem na Polícia Federal. No detalhe, aparece o clandestino Gofu.



Na edição do dia vinte e um (21) de julho de dois mil e um (2001), o jornal O Estado do Maranhão (fotografia de A. Baêta) conseguiu fotografar vários chineses algemados, na sede da Polícia Federal



Em vinte e cinco (25) de julho do mesmo ano, o jornal O Estado do Maranhão (fotografia de A.Baêta) destacava em sua edição os três (3) timoneiros Li Xi Yang, Ji Jia You e Wang Zhao Zhong, que foram apontados pelos próprios companheiros, como envolvidos no crime de lançamento ao mar do clandestino

Naquele mesmo período outros jornais divulgaram reportagens referentes ao navio, à identificação, prisão dos chineses e à reconstituição do citado crime.

É bom destacar que diferentes meios de comunicação divulgaram o caso do clandestino Gofu, como as emissoras de TV do Maranhão e os noticiários das emissoras de rádio. Outras reportagens na internet noticiaram, mas não possuíam a abrangência e a profundidade das informações exaustivamente aqui relatadas.

Houve um determinado momento que foi marcada uma entrevista da imprensa local com o protagonista Gofu, na sede da Capitania dos Portos do Maranhão. Entretanto, por ser ainda menor de idade naquela ocasião e por precaução, a entrevista foi cancelada.

A seguir eis um resumo dos títulos das principais reportagens divulgadas na imprensa, destacando todo aquele caso por vários dias seguidos, confirmando uma intensa e abrangente cobertura jornalística:

Jornal Folha do Maranhão:

20/JUL/2001- Navio é detido no porto do Itaqui.

21/JUL/2001- Náufrago queria morar na Colômbia.

21/JUL/2001- Interpol vai investigar navio panamenho.

Jornal O Estado do Maranhão:

20/JUL/2001- PF investiga chineses no Itaqui.

21/JUL/2001- Decretada a prisão de chineses.

24/JUL/2001- Chinês confirma versão de africano.

25/JUL/2001- PF prende outros três tripulantes.

26/JUL/2001- Navio levava carregamento de armas.

28/JUL/2001- Cargueiro "Aldebaran II" é autuado pela Capitania.

4/AGO/2001- Juiz recebe relatório final sobre investigação em navio.

Jornal O Imparcial, do Maranhão:

21/JUL/2001- Chineses podem ir a júri popular em São Luís.

21/JUL/2001- Delegado afirma que há provas.

24/JUL/2001- Polícia Federal encontra provas contra chineses.

25/JUL/2001- Reconstituição mostra crueldade dos chineses.

28/JUL/2001- Chineses podem cumprir prisão no Maranhão.

Jornal Tribuna do Norte, de Natal:

21/JUL/2001- Tripulação do "Aldebaran II" é presa.

Na Vida Real...

“É agradecer a Deus a cada manhã pelo milagre da vida... Jamais desistindo de si mesmo... Jamais desistindo de ser feliz pois a vida é um obstáculo imperdível, ainda que se apresentem dezenas de fatores a demonstrarem o contrário”. (Adaptada do livro "Dez leis para ser feliz", de Augusto Cury.)

Como bem sabemos na vida real como na ficção, as sensações e os sentimentos se sucedem... No mundo há muito tempo existem desesperados movimentos que acabam produzindo um intenso fluxo migratório composto por refugiados, clandestinos, gerando uma crise humanitária constituída por homens, mulheres, idosos ou não. Na raiz do problema! Indiscutivelmente, estão os fatores de ordem política, econômica e até religiosa que extrapolam as fronteiras dos países e têm impacto global.

VIVA A LIBERDADE!



Gofu Felix Corleoma

Oração do Senhor dos Navegantes



Senhor Jesus Cristo, que em Vossa vida manifestastes predileção pelo mar; que escolheste como apóstolos pescadores que retiravam o pão de cada dia das águas do mar; que caminhastes sobre as ondas; que aplacastes, com gesto soberano, a tempestade do mar; que da barca de Pedro ensinastes às multidões; que ordenastes pescas milagrosas; que apareceste ressuscitado aos discípulos que estavam no mar; fazei-nos aprender a lição das ondas: que cada um dos nossos recuos seja um esforço para o nosso avanço. Na hora da tempestade, dai-nos fé em Vosso poder sobre as ondas e os ventos, e mostrai-nos que convosco não há naufrágio. Sois o Senhor dos mares e dos ventos, da terra e das estrelas. Sois o farol, a luz que jamais se apaga. Fazei-nos ver o rumo certo em nossas vidas. Conduz nossa mão presa ao leme, para que cheguemos ao porto de infinita paz e infinita alegria, que preparastes para o fim de nossa longa viagem.

Posfácio

Wilson Pereira de Lima Filho

Vice-Almirante (RM1)

Diretor da Agência Nacional de Transportes Aquaviários e

Ex-Presidente do Tribunal Marítimo

Inicialmente minhas palavras são de cumprimentos ao digno autor desta obra: CMG (T) Elson de Azevedo Burity, dileto marinheiro com quem tive o privilégio de trabalhar durante os quatro anos em que exerci a Presidência do Tribunal Marítimo. Sua dedicação ao trabalho e às lides da justiça e da segurança da navegação justificam a completude e objetividade desta interessantíssima obra que nos apresentou, em detalhes, a jornada enfrentada por Gofu Felix Corleoma.

A narrativa de “Um Clandestino Lançado ao Mar” transcende a história singular de um jovem nigeriano que enfrentou o horror de ser lançado ao mar como clandestino a bordo do Navio Mercante Aldebaran II, de bandeira panamenha. O caso demonstra até onde pode ir a garra e a perseverança de um jovem determinado a lutar em busca de seus sonhos.

Como oficial da Marinha do Brasil, tendo servido como Capitão dos Portos em duas ocasiões e como Diretor de Portos e Costas, vejo nesta obra um testemunho poderoso sobre a resiliência humana e, sobretudo, um alerta premente sobre os desafios da segurança marítima em um mundo de rotas oceânicas cada vez mais complexas. A trajetória de Gofu não

é apenas uma história de sobrevivência, mas um farol que ilumina as vulnerabilidades das águas jurisdicionais e a imperiosidade de uma governança marítima robusta.

Com mais de quatro décadas labutando em atividades ligadas ao mar, inclusive atuando embarcado e integrando operações de fiscalização, testemunhei a evolução das ameaças à segurança marítima em todas as suas vertentes. Mais de 50% da frota mercante mundial opera sob bandeiras duvidosas, com navios *substandard*, muitas vezes com registros inconsistentes, dificultando a rastreabilidade e a responsabilização por crimes como o tráfico humano, tais embarcações são conhecidas como “*dark ships*”. Esta narrativa expõe como esses navios, longe do alcance das autoridades costeiras, podem se tornar palco de graves violações à segurança da navegação e à preservação do meio ambiente, bem como ocultar práticas onde a dignidade da pessoa humana pode ser lançada à deriva.

A segurança marítima é a espinha dorsal da soberania de nações costeiras como o Brasil, cuja Amazônia Azul abrange mais de cinco milhões de km². Como Capitão dos Portos, liderei operações de busca e salvamento, fiscalização de tráfego marítimo e inquéritos de acidentes e fatos da navegação. Nesse sentido, é essencial o adequado monitoramento de nossas águas jurisdicionais, em mais de 8.500 km de faixa litorânea, não apenas em termos de segurança da navegação, mas também, em seus desdobramentos para a soberania nacional. Contudo, o caso de Gofu revela que a consolidação de uma consciência situacional marítima, por mais avançada que seja, dependerá,

sempre, de uma constante cooperação internacional para enfrentar as ditas novas ameaças, inclusive os ilícitos transnacionais.

O mar, em toda sua imensidão, nos apresenta as mais variadas surpresas tanto por suas características indomáveis e imprevisíveis como pelos feitos daqueles (as) que nele navegam. Na História, o mar sempre teve um protagonismo ímpar e neste caso não foi diferente. Contudo, ao invés de nos depararmos com atos heroicos, destrezas marinheiras ou tempestades incríveis, encontramos ações de extrema desumanidade em que homens, que me nego a chamar de marinheiros, lançam em alto mar um jovem africano que embarcara em seu navio como clandestino.

No cenário geográfico de 2025, crises migratórias impulsionadas por conflitos, desigualdades econômicas e instabilidade política em nações africanas continuam a alimentar fluxos de refugiados por vias marítimas. A fuga de Gofu da Nigéria, motivada, principalmente, por aspirações por uma vida melhor, é uma pequena amostragem dessa realidade. A dificuldade em obter respostas à Carta Rogatória enviada à China, como narrado no livro, evidencia os entraves na cooperação jurídica internacional. Quando interesses nacionais divergem, a justiça para vítimas como Gofu torna-se um desafio hercúleo.

O Tribunal Marítimo, no qual atuei em processos de acidentes e fatos da navegação, desempenha um papel crucial na manutenção da ordem marítima. No entanto, o caso em tela demonstra que crimes em águas internacionais testam os limites da jurisdição. A ampliação da autoridade de cortes

marítimas, apoiada por tecnologias de rastreamento e logística inteligente, pode fortalecer a resposta a ilícitos como o tráfico humano. Como Diretor de Portos e Costas, implementei políticas para aprimorar a fiscalização e a proteção de vidas no mar, mas reconheço que a solução exige uma abordagem global, com compartilhamento de informações entre Marinhas e Autoridades Portuárias, primando pelo fomento dos direitos humanos no mar e nas atividades marítimas.

A história de Gofu pode ser interpretada como um chamado à ação. A Amazônia Azul não é apenas um reservatório de riquezas, mas um espaço de responsabilidades. Que este livro sirva de inspiração para a continuidade da luta por mares seguros, onde a solidariedade que foi demonstrada por inúmeros brasileiros que protagonizaram esta história, como o Cardeal Dom Heitor de Araújo Sales, o Sr. Leandro Aparecido, o CMG (T) Elson de Azevedo Burity, então Capitão dos Portos do Maranhão, e o CC Attila Halan Coury, então Capitão dos Portos do Rio Grande do Norte, seja a âncora e a justiça, o leme. Que a coragem de Gofu, que transformou sua dor em uma vida de gratidão no Brasil, nos lembre que a segurança marítima é, também, a defesa da dignidade humana em alto-mar, e por onde houver águas navegáveis.

Agradecimentos

“A gratidão é o único tesouro dos humildes”. (*William Shakespeare*)

Meus agradecimentos iniciais são dirigidos àquele que considero o criador e orientador das nossas vidas: Deus.

À minha esposa e filhos, pacientes com as longas horas absorvidas na escrituração desta obra.

Este pequeno livro não seria concluído sem a permanente ajuda do próprio Gofu, que durante várias de suas narrativas muito se emocionou, chorando copiosamente ao lembrar os diversos momentos de sofrimento que passou; por vezes necessitando interromper os comentários, quando acometido de um forte impacto emocional, principalmente, ao lembrar de sua falecida mãe. Os seus amigos também foram de grande valia no fornecimento de informações, principalmente aqueles de Barueri, São Paulo e os da cidade de Eindhoven, na Holanda. Todos, sem exceção, foram extremamente gentis em colaborar com a narrativa dos acontecimentos, inclusive quanto ao fornecimento de dados obtidos do Tribunal Marítimo, Diretoria de Portos e Costas, Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha, Centro de Hidrografia da Marinha, Justiça Federal Judiciária do Maranhão e Procuradoria da República no Maranhão. Não poderia deixar de citar também a participação da Capitania dos Portos do Maranhão e Capitania dos Portos do Rio Grande do Norte, durante a fase investigativa na qual pude participar, quando exercia o cargo de Capitão dos Portos do Maranhão.

A minha gratidão ao senhor Arcebispo Emérito de Natal, Dom Heitor de Araújo Sales, que demonstrou como a bondade e solidariedade humana podem estar sempre presentes no coração e nas atitudes dos cidadãos.

Aos senhores Coronel Cav EB (RM1) Elmar de Azevedo Burity, meu irmão, Dr. em Ciências Militares, orientador do curso de Mestrado Profissional da Escola de Aperfeiçoamento de Oficiais do Exército e ao Oficial de Marinha Mercante e Prático da Baía de São Marcos, Nilo Alberto Monteiro Carvalho, o meu muito obrigado pelo patrocínio financeiro, que viabilizou a concretização desta obra.

Enfim, a todos aqueles nominados na introdução Colaboradores, ao organizador e meu irmão Elvandro Burity, poeta e membro imortal da Academia Poética Brasileira e ao revisor Jeová da Cruz Araújo, saibam que este livro não seria possível sem as suas imprescindíveis contribuições.

Não posso deixar de exortar meus sinceros agradecimentos, ao Sr. Vice-Almirante (RM1) Wilson Pereira de Lima Filho, ex-presidente do Tribunal Marítimo e atual Diretor da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), por elaborar um Posfácio permeado de relevantes informações e que Deus o abençoe sempre.

Ao senhor Vice-Almirante (RM1) Ralph Dias da Silveira Costa, atual Presidente do Tribunal Marítimo, um agradecimento deveras especial, por tão abrangentes e gentis palavras no Prefácio, as orientações e o apoio sempre presentes para que este livro se tornasse uma realidade.

Elson de Azevedo Burity
Capitão de Mar e Guerra (Refº-T)

Palavras Finais

“Nossa maior fraqueza está em desistir. O caminho mais certo de vencer é tentar mais uma vez”. (*Thomas Edison*)

No ano de dois mil e um (2001) tive contato com o tipo de prática que ocorreu, relativa ao lançamento de clandestino do alto de navio mercante em pleno oceano. Outros jovens africanos fogem dos seus países, normalmente em busca de melhores condições de trabalho, alimentação e de uma sobrevivência mais digna. Entram nos navios na calada da noite, penetrando pela água no minúsculo espaço existente no leme ou se equilibrando na espia, que liga o cabeço do cais ao navio. Viajando vários dias até um primeiro porto, a grande maioria é descoberta pelas autoridades locais, normalmente são hospedados em hotéis, recebendo a passagem aérea de volta, com as despesas por conta da empresa de navegação e a seguir são deportados para o país de origem.

O Brasil por ser uma rota marítima de muitos navios oriundos de portos africanos e possuindo mais de oito mil (8.000) quilômetros de um vasto litoral oceânico, julga um grande número de Processos pelo Tribunal Marítimo, referentes a clandestinos que tentam desembarcar em diversos portos nacionais, conforme os dados estatísticos apresentados, o que confirma uma lamentável e permanente fuga dos povos africanos para países mais desenvolvidos. No caso específico do Gofu, sua história é de uma infância conturbada e sofrendo diversas privações, contribuíram para a fuga do

seio de sua família por esse mundo de Deus. A mudança de seu nome original de Tope Aiyegbusi para Gofu Felix Corleoma e de seus pais também, ocorreu numa situação de extrema privação de direitos, pois encontrava-se preso, num país estranho, sendo menor de idade, distante de seus amigos e familiares e sem a presença de qualquer advogado, tutor ou responsável: era pegar ou largar! Acrescentando-se ainda o seu lançamento ao mar numa madrugada, com poucas chances de sobrevivência; muito provavelmente, o caso dele, difere de qualquer outro que tenhamos conhecimento.

Embora não tenha realizado seu grande desejo em trazer sua falecida mãe para morar no Brasil, suas constantes súplicas a Deus e seu comportamento sempre alegre e amigável, tornaram-no muito conhecido e possuidor de um forte magnetismo afetivo com as pessoas, angariando bondade e generosidade de muitos amigos. A admissão da sua cidadania brasileira veio mostrar como o nosso país é solidário com o sofrimento alheio, mesmo em condições mais adversas e improváveis. O seu acolhimento e adaptação foram tão intensos, que declara nunca mais querer sair do Brasil e seu país de origem, Nigéria, só irá a turismo para rever os parentes e amigos. Mesmo com a extinção do processo instaurado pela Justiça Federal, sem resolução de mérito e, portanto, sem aplicação de sanção penal contra seus algozes chineses, Gofu sempre externou um sentimento de tristeza e piedade pelo ato que cometeram; inclusive, se fosse possível, gostaria de um dia encontrá-los e orientá-los a cultuar a bondade e solidariedade humana.

A descrição dos fatos ocorridos na vida do protagonista,

demonstrou que ao contrário daquilo divulgado, em algumas ocasiões, Gofu nunca esteve em Serra Leoa, Libéria ou Moçambique, seu pai não faleceu em desastre automobilístico, continuando vivo e quando criança nunca foi doado por sua mãe a uma amiga. Com a graça de Deus e dando continuidade ao seu tratamento clínico, com seus exames, medicamentos e fisioterapias, que se recupere cada vez mais, de modo a restabelecer toda a capacidade motora e oral.

No último "Dia dos Pais", em dez (10) de agosto do ano de dois mil e vinte e cinco (2025), sofreu um momentâneo incômodo físico, com um passageiro retrocesso na saúde, vindo a cair, passou por um breve período imobilizado no chão de sua residência, sem ninguém para socorrê-lo. Não abraçou o seu pai, Emmanuel Aiyegbusi, que atualmente reside na Nigéria.



Ademais, privou-se do carinho de suas queridas filhas, que tantas saudades deixaram, em decorrência de sua separação matrimonial.

Que seus sonhos atuais se tornem uma realidade e mais uma vez, encontre o verdadeiro amor, que parece se avizinhar em sua vida.

Atendendo a um pedido pessoal e demonstrando uma total adaptação no jeito brasileiro, é transcrita parte da letra da música “*Deixa a vida me levar*”, interpretada pelo cantor Zeca Pagodinho, que, segundo ele, espelha um pouco a sua vida de ser:

DEIXA A VIDA ME LEVAR

Eu já passei por quase tudo nessa vida
Em matéria de guarida, espero ainda a minha vez
Confesso que sou de origem pobre
Mas meu coração é nobre, foi assim que Deus me fez
Deixa a vida me levar (vida leva eu)
Sou feliz e agradeço por tudo que Deus me deu
Só posso levantar as mãos pro céu
Agradecer e ser fiel ao destino que Deus me deu.

Matérias Publicadas pelo Autor

- *Jornal Folha do Maranhão*. Cruzador Bahia: 56 anos de seu naufrágio. São Luís, 4 de julho de 2001.
- *Jornal O Imparcial*. Maria Celeste: 48 anos de seu naufrágio. São Luís, 25 de março de 2002.
- *Jornal O Imparcial*. Jonas Savimbi: a morte do guerrilheiro angolano. São Luís, 17 de abril de 2002.
- *Jornal O Estado do Maranhão*. Vaías e Pedras. São Luís, 9 de julho de 2002.
- *Jornal O Estado do Maranhão*. Dia do Marinheiro. São Luís, 13 de dezembro de 2002.
- *Jornal O Estado do Maranhão*. O naufrágio do cruzador “Bahia”. São Luís, 4 de julho de 2003.
- *Jornal O Estado do Maranhão*. A rendição japonesa. São Luís, 2 de setembro de 2003.
- *Revista Angola Hoje*. Angola ontem e hoje. Ano 3, nº 11, Nov/Dez – 2003.
- *Jornal O Estado do Maranhão*. Afundaram o navio alemão. São Luís, 12 de dezembro de 2003.
- *Jornal da Associação Comercial do Maranhão*. A cobiçada Amazônia e suas riquezas. São Luís, 9 de janeiro de 2003.
- *Site www.portosma.com.br* - A guerra não acabou. São Luís, 8 de maio de 2004.
- *Site www.portosma.com.br* - Acharam o Bismark. São Luís, 25 de maio de 2004.
- *Site www.portosma.com.br* - O super transatlântico. São Luís, 22 de junho de 2004.

- *Jornal O Estado do Maranhão*. De Nuremberg a Bagdá. São Luís, 1 de agosto de 2004.
- *Jornal O Estado do Maranhão*. Dia do Soldado. São Luís, 25 de agosto de 2004.
- *Site www.portosma.com.br* - A derrota do Japão. São Luís, 2 de setembro de 2004.
- *Jornal O Estado do Maranhão e Site www.portosma.com.br* - Derubem aeronaves. São Luís, 16 de outubro de 2004.
- *Jornal O Estado do Maranhão*. 13 de dezembro. São Luís, 13 de dezembro de 2004.
- *Jornal O Estado do Maranhão e Site www.portosma.com.br* - Ad Sumus. São Luís, 7 de abril de 2005.
- *Jornal O Estado do Maranhão e Site www.portosma.com.br* - Aniversário de uma guerra? São Luís, 7 de maio de 2005.
- *Jornal O Estado do Maranhão e Site www.portosma.com.br* - Devastação rima com prisão. São Luís, 4 de junho de 2005.
- *Site www.portosma.com.br* - O muro de Berlim. São Luís, 13 de agosto de 2005.
- *Site www.portosma.com.br* - O naufrágio do “Estrela Guia I”. São Luís, 9 de setembro de 2005.
- *Site www.portosma.com.br* - Israel, Gaza e Cisjordânia. São Luís, 23 de setembro de 2005.
- *Jornal O Estado do Maranhão*. O trote. São Luís, 19 de novembro de 2005.
- *Jornal O Estado do Maranhão*. Mortos em naufrágio. São Luís, 17 de fevereiro de 2006.
- *Jornal O Estado do Maranhão*. Rolling Stones: a última turnê? São Luís, 23 de fevereiro de 2006.

- *Jornal do Comércio*. Orçamento da União. Porto Alegre, 7 de abril de 2006.
- *Jornal O Estado do Maranhão*. O carnaval dos petrodólares. São Luís, 11 de março de 2006.
- *Jornal O Estado do Maranhão*. Violência nas cidades. São Luís, 28 de março de 2006.
- *Jornal O Estado do Maranhão*. O gás é deles. São Luís, 11 de maio de 2006.
- *Jornal O Estado do Maranhão*. TV Al Jazeera no Brasil. São Luís, 16 de julho de 2006.
- *Jornal O Estado do Maranhão*. São tantas as emoções... São Luís, 31 de agosto de 2006.
- *Jornal O Estado do Maranhão*. Uma princesa sem rei. São Luís, 26 de outubro de 2006.
- *Jornal O Estado do Maranhão*. Um domingo vermelho. São Luís, 21 de dezembro de 2006.
- *Jornal O Estado do Maranhão*. Fuzileiros Navais. São Luís, 27 de março de 2007.
- *Jornal O Estado do Maranhão*. Romário é mil! São Luís, 22 de maio de 2007.
- *Jornal O Estado do Maranhão*. Chegou o Pan. São Luís, 3 de julho de 2007.
- *Jornal O Estado do Maranhão*. Homenagem aos negros. São Luís, 18 de novembro de 2007.
- *Jornal O Estado do Maranhão*. Tamandaré: 200 anos. São Luís, 13 de dezembro de 2007.
- *Jornal O Estado do Maranhão*. Fuzileiros Navais = 200 anos. São Luís, 7 de março de 2008.

- *Jornal O Estado do Maranhão*. Libertem Ingrid Betancourt. São Luís, 10 de junho de 2008.
- *Jornal O Estado do Maranhão*. Show nota 10. São Luís, 28 de outubro de 2008.
- *Jornal O Estado do Maranhão*. Submarino nuclear do Brasil. São Luís, 3 de novembro de 2008.
- *Jornal O Estado do Maranhão*. Mortes no Atlântico. São Luís, 14 de julho de 2009.
- *Jornal O Estado do Maranhão*. A Segunda Esquadra no Maranhão. São Luís, 22 de novembro de 2009.
- *Site www.portosma.com.br* - Ataque de submarino italiano ao Brasil. São Luís, 29 de julho de 2010.
- *Jornal O Estado do Maranhão*. A invasão do Complexo do Alemão. São Luís, 21 de fevereiro de 2011.
- *Jornal O Estado do Maranhão*. Reminiscências de uma guerra. São Luís, 8 de agosto de 2012.
- *Revista Marítima Brasileira*. Reflexos da Guerra das Malvinas. Rio de Janeiro, out/dez 2012. V. 132 nº 10/12.
- *Revista Marítima Brasileira*. O Quadro Complementar de oficiais da Marinha do Brasil e os 40 anos da turma de 1972. Rio de Janeiro, jan/mar 2013. V. 133 nº 01/03.
- *Revista Marítima Brasileira*. O Ataque do submarino U-199 ao Changri-lá. Rio de Janeiro, abril/junho 2018. V. 138 nº 046/06.
- *Revista Marítima Brasileira*. O naufrágio do barco a motor “Princesa Amanda” e os desdobramentos no poder judiciário. Rio de Janeiro, outubro/dezembro 2018. V. 138 nº 10/12.
- *Revista Marítima Brasileira*. O jubileu de ouro da primeira turma do quadro complementar: Turma José Bonifácio de Andrada e

Silva – 1972/2022. Rio de Janeiro, janeiro/março 2023. V. 143 n° 01/03.

- *85 Anos do Tribunal Marítimo*. A importância do Tribunal Marítimo para a segurança da navegação. Rio de Janeiro, 2019.
- *Jubileu de Ouro*. Cinquenta Anos (1972 a 2022) da Turma José Bonifácio de Andrada e Silva – Quadro Complementar – Impressão Tesouro Laser.
- *90 Anos do Tribunal Marítimo*. A trajetória do Tribunal Marítimo durante seu 90º ano de existência e sua presença nos grandes acidentes em águas maranhenses. Rio de Janeiro, 2024.

Referências

- *Arquidiocese de Natal*. Revista A Ordem. 13 de março de 2020.
- *Atlas Geográfico Mundial*. Editorial Sol 90. 3ª edição, 2005.
- *Capitania dos Portos do Rio Grande do Norte*. Brasil. Inquérito de Acidentes e Fatos da Navegação nº 001/2001.
- **Centro de Hidrografia da Marinha**. Brasil. Cartas Náuticas INT 2114, 11 e 52.
- **Diretoria de Portos e Costas**. Brasil. Departamento de Investigação de Acidentes Marítimos 2025.
- **Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha**. Brasil. História Naval Brasileira. Quinto volume, Tomo II. 1985.
- **Música**. Deixa a vida me levar. Composição Eri do Cais e Serginho Meriti. 2002.
- **Procuradoria da República no Estado do Maranhão**. Brasil. Peças referentes ao Processo nº 2001.5928-1. Ofício nº 178/03-GPC/PR/MA de 29 de setembro de 2003.
- **Tribunal Marítimo**. Brasil. Vade Mecum TM. Lei nº 2.180 de 5 de fevereiro de 1954.
- **1ª Vara da Justiça Federal – Seção Judiciária do Maranhão**. Brasil. Processo nº 2001.37.00.005928-1 de 07 de agosto de 2001. Volumes I, II, IV e Sentença Tipo “E”.

Hino do Rio Grande do Norte

Letra: José Augusto Meira Dantas

Música: José Domingos Brandão



Rio Grande do Norte esplendente
Indomado guerreiro e gentil
Nem tua alma domina o insolente
Nem o alarde o teu peito viril!

Na vanguarda, na fúria da guerra
Já domaste o astuto holandês!
E nos pampas distantes quem erra
Ninguém ousa afrontar-te outra vez!

Da tua alma, nasceu Miguelinho
Nós, como ele, nascemos também
Do civismo no rude caminho
Sua glória nos leva e sustém!

A tua alma transborda de glória!
No teu peito transborda o valor!
Nos arcanos revoltos da história
Potiguares é o povo senhor!

Foi de ti que o caminho encantado
Da Amazônia, Caldeira encontrou
Foi contigo o mistério escalado
Foi por ti que o Brasil acordou!

Da conquista, formaste a vanguarda
Tua glória flutua em Belém!
Seu esforço, o mistério inda guarda
Mas não pode negá-lo a ninguém!

É por ti que teus filhos descantam
Nem te esquecem, distante, jamais!
Nem os bravos seus feitos suplantam
Nem teus filhos respeitam rivais!

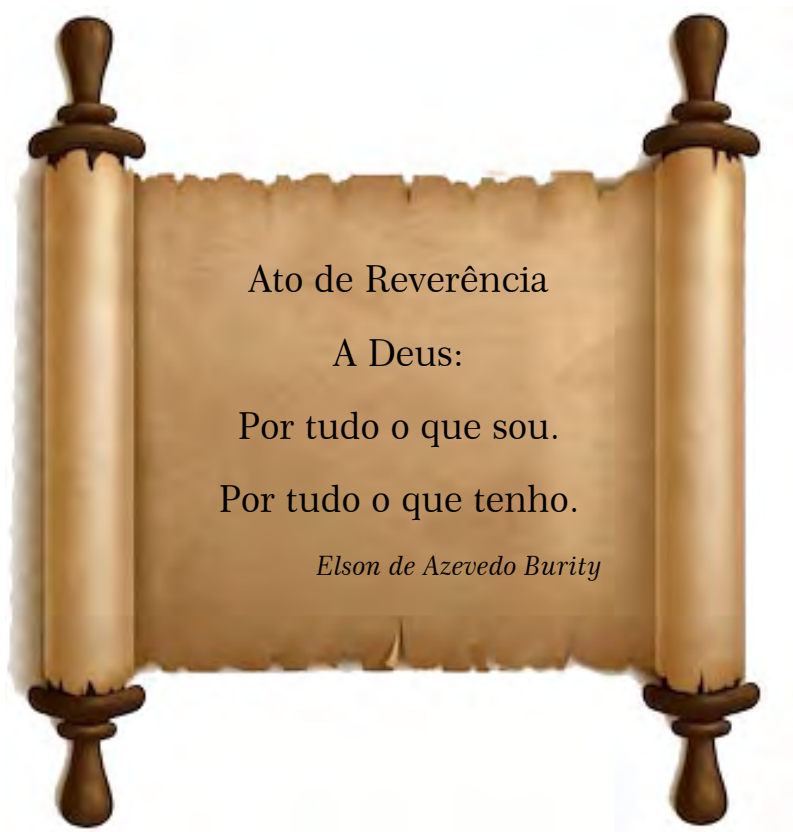
A tua alma transborda de glória!
No teu peito transborda o valor!
Nos arcanos revoltos da história
Potiguares é o povo senhor!

Terra filha de Sol deslumbrante
És o peito da Pátria e de um mundo
A teus pés derramar trepidante
Vem atlante o seu canto profundo!

Linda aurora que incende o teu seio
Se recama florida e sem par
Lembra uma harpa, é um salmo, um gorjeio
Uma orquestra de luz sobre o mar!

Tuas noites profundas, tão belas
Enchem a alma de funda emoção
Quanto sonho na luz das estrelas
Quanto adejo no teu coração

A tua alma transborda de glória!
No teu peito transborda o valor!
Nos arcanos revoltos da história
Potiguares é o povo senhor!





Composto e Impresso no Brasil
Impressão Sob Demanda

21 2236-0844



21 95903-6535

www.podeditora.com.br

contato@podeditora.com.br

2025