



Um caça-ferro navegando com camuflagem, durante a Segunda Guerra Mundial.

## A VIDA NOS CAÇAS-FERRO\*, DURANTE A II GUERRA MUNDIAL

RUBEM JOSÉ RODRIGUES DE MATTOS  
Contra-Almirante (R Rm).

**A** conferência sobre a participação da Marinha Brasileira na II Guerra Mundial, preparada pelo Serviço de Documentação Geral da Marinha, proporcionou-me agradável oportunidade de ouvir excelentes oradores e companheiros daqueles tempos. Muito se falou e ainda se falará dessa brilhante atuação da nossa Marinha.

Nessa ocasião, soube que havia grande interesse em se obter informações de tudo sobre aquela época, visto que muitos documentos foram perdidos, e, também, porque já começam a escassear os que tiveram alguma participação pessoal naquele conflito mundial. Animado por esse apelo, resolvi escre-

ver algumas linhas tratando especificamente do cotidiano da vida de bordo, hoje talvez sem importância, mas que poderá amanhã tornar-se de interesse para pesquisadores. Os hábitos, procedimentos e normas mudam tão rapidamente que, às vezes, é difícil se acreditar em como viviam em nossos navios os que nos antecederam na Marinha.

Os oficiais da minha geração começaram com navios de caldeira a carvão, depois a óleo, e finalmente, viram o motor diesel e a turbina a gás. Mudanças extraordinárias! Seguramente ocorrerão no futuro outras surpreendentes transformações.

(\*) Caças de ferro em oposição semântica aos caças de pau (caças-pau).

Tive a grande honra de pertencer à tripulação do Caça-Submarino *Goiana*, desde seu recebimento em Miami, em 1943, nele permanecendo até o final da guerra. Éramos apenas quatro oficiais: o comandante, Capitão-Tenente José Goossens Marques; o imediato, Capitão-Tenente Hélio Leôncio Martins; o chefe de máquinas, Capitão-Tenente Israel Sezefredo Lemos; e eu, então Primeiro-Tenente, como oficial do som. Apenas nos conhecíamos da Escola Naval mas, unidos pelo mesmo espírito, sofrendo os mesmos perigos e vivendo as mesmas emoções, tornamo-nos em pouco tempo como dedos da mesma mão.

Mas vamos à nossa história.

O Caça-Submarino *Goiana* foi o 6º navio do tipo PC Boat de 200 pés de comprimento, dos oito que o Brasil recebeu da Marinha dos Estados Unidos. Eram comumente chamados de *caças-ferro* por serem de aço, enquanto que os do tipo SC, feitos de madeira, eram denominados *caças-pau*. Difilmente os arquitetos navais poderão fazer um outro navio tão completo e ao mesmo tempo tão compacto.

Como armamento, possuía na proa um canhão 76mm e calhas duplas para lançamento de doze foguetes anti-submarinos; metralhadoras de 20mm a boreste e bombordo, no tijupá; à meia-nau, um canhão semi-automático de 40mm; e na popa, duas calhas, além de morteiros em Y, nos dois bordos, para lançamento de bombas de profundidade. As calhas apenas deixavam cair as bombas, e por isso tinham uma pequena projeção além do costado do navio, enquanto os morteiros em Y lançavam as bombas para os bordos, a muitos metros do navio, variando a distância conforme a carga de projeção neles colocada.

O aparelho de scm (sonar) com o respectivo registrador de eco, para detecção do submarino quando mergulhado, juntamente com o radar — grande novidade da época — para alvos na superfície, constituíam os mais importantes equipamentos do navio. Ambos estavam instalados no passadiço, o que

muito facilitava a ação do comandante em casos de ataque.

Os alojamentos eram confortáveis e com boa ventilação; cada homem dispunha de um beliche e um armário de alumínio, pequeno mas muito prático. Por ante-a-ré do passadiço ficava a estação-rádio, e logo depois a praça d'armas, tudo no convés principal. A coberta de rancho da guarnição era localizada à ré, ao lado da cozinha, onde o fogão elétrico era o justo orgulho do eficiente cozinheiro.

Dois eixos de hélices acoplados hidráulicamente aos motores principais davam ao navio, quase que instantaneamente, a velocidade de até 18 nós. Como todo motor diesel, este também não funcionava em baixa rotação, ou seja, mesmo na menor marcha, o número de rotações do eixo era elevado, imprimindo ao navio, portanto, uma velocidade também elevada. Por esse motivo, a *marcha devagar* era de cerca de nove nós, o que trazia algumas dificuldades nas atracções.

### O SERVIÇO

Os caças eram empregados na defesa dos navios mercantes agrupados em comboios, o que nos obrigava a uma permanente vigilância. Não era realmente uma atividade empolgante, pois exigia aquela atenção constante, cansativa, despida de grandes emoções, mas absolutamente necessária ao êxito da missão. A tripulação, de cerca de 60 homens, era dividida em três grupos, os clássicos *quartos, de serviço, de retém e de folga*. Todos tinham que participar da conservação do navio e, evidentemente, do serviço de quarto, o que dava pouca margem de repouso.

Um dia normal, estando o navio como escolta de comboio poderia se passar assim:

O oficial que entrou de serviço às 00:00 horas, na constante vigilância, não notou nenhuma anormalidade. Algumas horas já se haviam passado e os primeiros clarões de um novo dia começam a aparecer no horizonte: é o início do crepúsculo matutino. O oficial de serviço faz soar o sinal de postos

*de combate*. O som forte e repetido, que todos conheciam, se espalha pelo navio, e cada homem corre a ocupar o posto que lhe havia sido prescrito. O navio, com as portas estanques fechadas e com o armamento guarnecido, está pronto para combate. A guarnição, vestindo o colete salva-vidas e o capacete, fica atenta à ordem de *abrir fogo*.

Esta cena se repetia diariamente por duas vezes, nos crepúsculos matutino e vespertino, pois estas eram as horas mais favoráveis ao ataque dos submarinos. Às vezes, o tempo estava bom e era até com prazer que contemplávamos o belo quadro que a natureza nos oferecia. Em outras, entretanto, o vento soprava forte e o mar varria a proa, a cada caturro do navio; a guarnição do canhão 76mm, na proa era a que mais sofria. Os homens procuravam proteger-se da melhor maneira possível do choque das ondas, mas sem se afastarem do canhão.

O crepúsculo já terminou e felizmente nada houve. É dado o sinal, *volta aos postos*. Os que fizeram o quarto de 00:00 às 04:00 h podem repousar até às 07:00 h, mas, para os restantes, começava o trabalho diário. Era a famosa *faxina do quarto d'alva*. Depois do pequeno almoço, às 08:00 h, havia a primeira formatura, presidida pelo imediato, ocasião em que eram transmitidas as ordens gerais para o dia que se iniciava. Para a vida administrativa do navio, a guarnição era distribuída em duas divisões: a de Máquinas e a de Convés. A cada homem dessas divisões cabia uma atividade específica, uma incumbência, pela qual era responsável. Além desses serviços de rotina, havia frequentemente exercícios para toda a tripulação, em que cada homem deveria desempenhar uma determinada função. Assim, além dos *postos de combate* havia *postos de incêndio*, *postos de colisão*, *postos de abandono*, e outros mais, tudo previsto num famoso quadro chamado *tabela-mestra*. Era obrigação de cada um, que se apresentava para servir a bordo, saber exatamente sua função e o que dele se esperava em todos esses *postos*. O mestre do navio era o suboficial mais antigo, o homem mais graduado da guarnição. O seu corres-

pondente na Divisão de Máquinas era o condutor, um suboficial ou sargento mais antigo, que respondia pelas instalações de máquinas e demais equipamentos, perante o oficial chefe de máquinas.

O almoço, sempre às 12:00 h, era o divisor do dia em dois períodos. Os marinheiros eram empregados em serviços de conservação e limpeza do navio ou em práticas diversas. Geralmente os homens já estavam adestrados em exercícios anteriores, feitos quando o navio aguardava a partida do comboio, para que, durante a escolta, cada homem soubesse perfeitamente como proceder em qualquer emergência. Havia dias monótonos, com mar calmo, e outros bem diferentes, quando o mar ficava agitado. Em qualquer caso, porém, sempre a permanente preocupação de estar vigilante. E assim se escoava o dia. No crepúsculo vespertino, novamente soava o sinal de *postos de combate*...

### O COMBOIO

Provavelmente, haverá profundas modificações neste aspecto, pois desde agora novas idéias estão sendo experimentadas. Naquele tempo, porém, o comboio era um conjunto de navios mercantes que navegavam em colunas e linhas espaçadas de cerca de 900 metros umas das outras, formando um retângulo ou um quadrado. Isso constituía um problema muito sério para eles, acostumados a viajar isoladamente, sem maiores preocupações em manter com rigor o rumo e a velocidade. No comboio pelo contrário, deviam conservar-se rigorosamente no rumo determinado, e, mais ainda, deviam manter a velocidade constante. Ora, os navios eram quase sempre heterogêneos, de maneira que a velocidade do comboio era regulada pela do mercante mais lento. Por esse motivo, cada navio tinha que resolver muito bem o seu problema, pois a distância entre eles era pequena, e qualquer diferença de velocidade, por pequena que fosse, poderia redundar com o tempo, num sensível avanço ou atraso, em relação ao conjunto.

À noite, todos os navios mercantes e os escoltas deviam navegar completa-

mente às escuras. Nenhuma luz, nem mesmo a da brasa de um cigarro poderia ser mostrada. As portas externas tinham um comutador na dobradiça, de maneira que a luz do compartimento era desligada automaticamente quando a porta se abria.

Os navios da escolta navegavam um pouco distante do conjunto dos mercantes, cerca de duas a três milhas, à semelhança de cães pastores, protegendo o seu rebanho de navios. Também enfrentavam problemas que não eram fáceis: cuidado constante com os zigue-zagues, para que o navio não saísse do setor cuja vigilância e defesa lhe fora atribuída, além da atenção para oferecer adequada proteção contra ataque submarino aos mercantes, razão de ser da sua presença. Em todo comboio, havia sempre um *Comodoro*, geralmente um experimentado oficial da Marinha Mercante, responsável pela coordenação do movimento dos navios comboiados, e embarcado num deles. O *Comandante da Escolta*, sempre um oficial da Marinha de Guerra, tinha o comando geral e deveria resolver todos os casos de emergência.

Na véspera da partida dos comboios, realizava-se sempre uma reunião com todos os comandantes e oficiais de comunicações tanto dos navios mercantes comboiados como dos navios da escolta. Um plano de operações, preparado com a devida antecedência pelo Comando Naval, era então distribuído. Tudo estava ali meticulosamente previsto: a posição de cada navio no comboio e na escolta; o setor de vigilância e o de procura-sonar de cada navio da escolta; os procedimentos a seguir nos casos de ataque; plano de comunicações; enfim, tudo planejado nos menores detalhes. Os navios da escolta saíam sempre três a quatro horas antes dos mercantes e ficavam aguardando, fora do porto, a formação do comboio. Os navios mercantes, saíam em coluna e na ordem conveniente — prevista no plano — de maneira a facilitar a tomada de posição no dispositivo de cruzei-ro. Normalmente, os comboios saíam pela manhã, para dar tempo a cada navio de ocupar sua posição, ainda com luz do dia. Embora tudo estivesse pre-

visto e discutido na reunião preparatória, eram freqüentes, erros ou atrasos; nesses casos os escoltas deveriam aproximar-se e dar as ordens necessárias.

Nem sempre as derrotas dos comboios eram os caminhos mais curtos entre os portos de partida e de chegada. Muito ao contrário, elas eram planejadas, depois de muito estudo, evitando-se as zonas de mais provável ataque e as rotas dos comboios que se movimentavam em sentido contrário, pela natural complicação e perigo de ataque em tal concentração.

Apesar desses cuidados, lembro-me que certa vez dois comboios se cruzaram tão próximos que um dos escoltas quase trocou de comboio.

Os caças do tipo *Goiana*, geralmente, faziam a escolta dos comboios entre Recife e Trinidad. Eventualmente nos tocava um comboio Recife—Rio, para grande satisfação da tripulação que tinha então oportunidade de rever a família e amigos, embora por poucos dias.

Enquanto aguardavam novo comboio, os caças ficavam na Base Naval de Natal, comandada pelo ilustre Almirante Ary Parreiras e onde oficiais como Arnaldo Jannuzzi, Paulo Jardim, Jair Toscano de Brito faziam milagres na manutenção dos navios.

Acostumados com a clássica *avareza* dos nossos depósitos de suprimentos, descontávamos *nosso complexo* em Trinidad, onde, com toda facilidade, o navio era abastecido completamente, inclusive com muitos produtos ainda não existentes em nosso comércio. Tudo era muito apreciado, mas os quinze dias de volta, com vento e mar pela proa talvez fossem um preço um tanto exagerado para essas pequenas facilidades.

### O APARELHO DE SOM

O principal equipamento do caça para a detecção de submarino era o aparelho de som, mais comumente conhecido como sonar, e que por isso merece uma referência especial. Compunha-se o sonar de um projetor insta-

lado por fora do casco, próximo da proa, junto à quilha e preso a uma haste que o içava e arriava. Dentro do projetor um dispositivo especial, ao receber uma carga elétrica, emitia um sinal de alta frequência, muito parecido com o pio da araponga. Esse sinal era concentrado num feixe sonoro que se propagava no meio líquido. No passadico ficava o receptor de ecos e o mecanismo que dava movimento de conreira ao projetor. Assim o marinheiro de serviço, através de um volante, ia girando o projetor, dando um *ping* (sinal de emissão) a cada cinco graus de conreira, realizando dessa forma uma espécie de *varredura* sonora. Se as ondas emitidas encontrassem em seu caminho, um obstáculo, (fosse um submarino, um alto fundo, um peixe de grande porte ou mesmo a turbulência provocada pela explosão de bombas de profundidade), elas se refletiam e voltavam ao projetor como se fosse um eco. Pela análise das características de uma série de ecos, podia-se concluir qual a natureza do obstáculo: se era ou não um submarino e portanto da conveniência de atacá-lo ou não. Não era tarefa fácil fazer essa distinção devido a muitos outros ruídos parasitas que eram também recebidos juntamente com o eco do obstáculo. Quanto menos perturbadas estivessem as águas melhor seria a recepção. Por esse motivo, era tática recomendada atacar inicialmente com os foguetes de proa, pois esses só explodiam por percussão direta, não provocando nenhuma alteração no meio líquido, caso não atingissem o alvo.

Os navios de escolta, de acordo com o número de navios comboiados e o valor das respectivas cargas, recebiam um setor de vigilância mais amplo ou mais restrito. Os navios zigzegueavam segundo planos preestabelecidos, mas sempre dentro dos correspondentes setores. As comunicações entre os escoltas, por natural precaução, eram feitas de preferência por rádio em ondas VHF, de pequeno alcance, ou por

holofotes, com luz dirigida de maneira que só o navio receptor poderia vê-la.

É interessante ressaltar aqui como a natureza humana se adapta às piores circunstâncias, por mais desconfortáveis que sejam. Nada havia mais incômodo na vida de bordo do que aquele *ping* emitido praticamente a cada dez segundos. Aparentemente ninguém mais o ouvia. Entretanto, quando por qualquer razão o *ping* não saía na cadência habitual da varredura, todos imediatamente se alertavam e ficavam na expectativa de alguma emergência.

O mesmo acontecia quando se recebia um eco. No mesmo instante a tripulação, tensa, esperava que outros *pings*, emitidos na mesma direção identificassem o alvo como submarino ou não. Se houvesse qualquer dúvida soava imediatamente o sinal de *postos de combate*.

Muitos poderão achar que foram poucos os submarinos detectados e afundados, mas ninguém será capaz de avaliar quantas vidas e cargas preciosas foram poupadas devido à vigilância dos nossos caças. A história registra que foram perdidos apenas dois navios entre os 3 164 mercantes comboiados, e não foram poucas as vezes em que, pouco antes da partida, recebíamos informação de que submarinos tinham sido plotados em nossa derrota.

Apesar das viagens e exercícios contínuos — muitas vezes fazíamos 25 dias de mar em um mês — era muito elevado o moral das tripulações. Havia um sadio espírito de competição e um senso ainda maior de ajuda mútua.

Ao escrever estas notas, vem-me à lembrança a soma enorme de sacrifícios sofridos naquelas longas travessias, mas, se pudesse voltar à juventude, embarcaria novamente, com muita satisfação, no saudoso Caça-Submarino *Goiana*.

E tenho certeza de que assim o fariam todos os colegas com quem convivi naqueles distantes tempos.