

## OS “CAÇA-PAUS” BRASILEIROS (Construídos no Brasil)

LAURO NOGUEIRA FURTADO DE MENDONÇA  
Capitão-de-Mar-e-Guerra (Ret<sup>o</sup>)

---

Ào eclodir a Segunda Guerra Mundial, a Armada brasileira encontrava-se absolutamente despreparada, no que concerne ao equipamento em serviço, para o exercício de suas funções, tornadas essenciais, não só para a unidade do Estado brasileiro, como para sua própria sobrevivência.

À vista da penúria de navios anti-submarinos, tornou-se indispensável o recebimento de belonaves estrangeiras, dentre as quais as oito primeiras foram simples e minúsculos caça-submarinos, com casco de madeira, que, na verdade, pelo seu pequeno porte, poderiam ser classificadas na categoria das lanchas, não fora o terem sido intensamente empregadas em largas travessias oceânicas.

Foram estas pequenas belonaves recebidas por nossas guarnições, a partir de

dezembro de 1942, e utilizadas, desde logo, na proteção e escolta dos comboios que navegavam em nosso litoral, com insuperáveis tenacidade e sacrifício por parte de suas tripulações, areando os mares, de norte a sul e vice-versa, após terem atravessado as águas do Atlântico Norte, em demanda dos portos brasileiros.

Batizaram-nos, os brasileiros, de “caça-paus” – alusão ao leve material utilizado em sua construção. Eram as pequenas belonaves artilhadas com um pequeno canhão de 76 milímetros de calibre, logo apelidado de “bodoque”, à vista de ser extremamente curto (apenas 23 calibres) e possuir limitado alcance, além de duas metralhadoras antiaéreas de 20 milímetros Oerlikon.

Não obstante, para os submersíveis da época, eram adversários temíveis, pois dotados de sonares, calhas e morteiros para

lançamento de bombas de profundidade, além de serem capazes de atirar uma saraiada de bombas-granadas pelas proas, por meio de lançadores, denominados *mouse traps*. (LBG – lança bomba granada)

A imperiosa necessidade de proteger a navegação mercante no extenso litoral brasileiro foi abordada, segundo Pedro Brando, então superintendente da Organização Henrique Lage, por um oficial da Marinha norte-americana, o Comandante Edmund E. Brady, quando, em visita aos estaleiros da Ilha do Viana, sugeriu ao dito superintendente a construção de caças-submarinos nos estaleiros da organização.

Transmitida a idéia, de viva voz, pelo Senhor Brando ao interventor do Estado do Rio de Janeiro, Comandante Ernani do Amaral Peixoto, este julgou-a muito interessante, no que foi apoiado por sua esposa, Dona Alzira do Amaral Peixoto (née Alzira Vargas, filha do Presidente da República).

O Comandante Brady acrescentara, ainda, dispor de planos para tal tipo de embarcação, acrescentando que lhe seria possível obter os motores, no Canadá, ao solicitar a opinião de Pedro Brando, tendo-se este declarado pronto a construir as embarcações, como sugerido.

Amaral Peixoto, por sua vez, entusiasmou-se com a idéia e considerou viável a construção de 20 dessas belonaves, que, sugerida, receberiam os nomes dos estados brasileiros, que então somavam este número, acrescentando que ele próprio chefiaria o movimento, visando a que as instituições homenageadas auxiliassem a construção que se tinha em vista.

Esse total seria mesmo elevado para 30, segundo Pedro Brando, à vista do entusiasmo despertado. Por isso não perdeu tempo o superintendente supracitado e, já no dia seguinte, estava no Palácio do Catete, expondo ao Presidente da República, Ge-

túlio Dorneles Vargas, a sugestão do Comandante Brady.

O presidente, da mesma forma, agiu com rapidez, tendo mandado chamar à sua presença o Comandante Brady, que tudo reafirmou.

Estavam abertas as portas e, em 18 de setembro de 1942, era batida a quilha do primeiro caça-submarino, a ser batizado com o nome da capital do Estado do Rio de Janeiro, então a cidade de Niterói, em justa homenagem a este Estado, o qual, juntamente com o da Paraíba seriam os únicos, no dizer de Pedro Brando, a contribuir com quantias substanciais para as construções que então eram iniciadas.

A 11 de outubro seguinte, conforme registra o Volume V dos *Subsídios para a História Marítima do Brasil*, foi iniciada a construção do *Carioca*, cuja quilha foi batida pelo então Prefeito da Cidade do Rio de Janeiro, Henrique Dodsworth, que, acompanhado por sua esposa, colocou-lhe o primeiro rebite, em nome da população residente no então Distrito Federal.

Em ambos os casos, deixava-se de seguir a idéia inicial de batizar as novas embarcações com os nomes dos estados. No caso do Estado do Rio de Janeiro, provavelmente porque muitas dentre as unidades da Armada nacional já ostentavam nomes de estados, sendo preferível usar os de suas capitais, o mesmo ocorrendo no caso do *Carioca*, pois, já existindo um navio mineiro com este nome, foi este, em pouco tempo, alterado para *Distrito Federal*.

O próprio Getúlio Vargas colocou o primeiro rebite na quilha de outra unidade, batizada *São Vicente*, já que, para homenagear São Paulo, era inexequível utilizar o nome de sua capital, já orlando a popa de um encouraçado.

Novas quilhas foram sendo batidas, sendo-lhes reservados os nomes de *João Pessoa*, *Belo Horizonte* e *Porto Alegre*.

completando-se o total inicial de seis unidades, a cargo dos estaleiros da Organização Henrique Lage.

A esta altura, porém, o engenheiro naval Fernando Galvão Antunes, apoiado pelo então Major Napoleão de Alencastro Guimarães, propôs a instalação de moto-

Pedro Brando prontamente aceitou, cedendo um casco à Marinha, já em condições de fluatibilidade, e substituindo-o por outro, idêntico. Este casco seria rebatizado de *Rio Negro*, tendo sido colocado n'água em 12 de junho de 1944, a fim de neles serem colocados os novos motores.



Naquele tempo, o Presidente da República, com um operário, batia a quilha de um simples caça-pau. (Getúlio Vargas, operário e Almirante Guilhem, Ministro da Marinha – Foto: Autor)

res diesel de construção nacional em algumas das unidades a serem construídas.

Os novos motores seriam construídos nas oficinas da Estrada de Ferro Central do Brasil e, para instalar o primeiro exemplar, o Arsenal de Marinha da Ilha das Cobras solicitou à Organização Henrique Lage que lhe fosse cedido um dos cascos então em construção em seus estaleiros na Ilha do Viana.

Na Ilha das Cobras, por sua vez, foi iniciada a construção de novo caça-submarinos, o *Rio Pardo*, em 28 de julho de 1943. Este novo “cacinha” foi montado em intervalo de tempo bastante resumido, sendo lançado ao mar em 29 de novembro do mesmo ano, após quatro meses e um dia, período, como é possível constatar, extremamente reduzido.

As construções dessas duas pequenas belonaves foram concluídas simultaneamente, tendo ambas sido recebidas no serviço naval a 30 de maio de 1945, assumindo o comando do *Rio Pardo* o Capitão-Tenente Cleon Ramos de Azevedo Leite e o do *Rio Negro* o oficial de igual posto Ivo Accioly Corseuil.

Em recompensa pelos seus esforços, o Major Alencastro Guimarães, que, mais tarde, atingiria o generalato, foi condecorado com a Cruz do Mérito Naval.

Eram o *Rio Negro* e o *Rio Pardo* embarcações com 130 toneladas de deslocamento, 36,5 metros de comprimento e 1,75 metro de calado. Sua propulsão era obtida por meio de três motores diesel, totalizando a força de 1.900 cavalos-vapor, o que lhes permitiria atingir a velocidade de 20 nós, segundo a publicação *Les Flottes de Combat*, embora Lucas Alexandre Boiteux apenas lhes atribua 14 nós.

Seus motores, entretanto, apresentaram graves falhas de refrigeração, pelo que forçoso foi passarem a ser utilizados, unicamente, na qualidade de "transportes", com restrito raio de ação.

A guarnição de cada um constava de três oficiais e 33 praças.

Aparentemente, foi cogitada a instalação de um desses motores numa terceira unidade, pois a mesma publicação francesa já citada refere-se a outro caça-submarino da mesma série, o qual ostentaria o nome de *Rio Branco*, além do já mencionado *Niterói*.

Também o *Janes Fighting Ships*, referente a 1952/53, em nota ao pé da página, com esclarecimentos quanto ao caça-submarino da classe *P*, aos quais nos reportaremos a seguir, afirma, especificamente, que a construção dos três caça-submarinos da classe *Rio Negro*, todos lançados em 1944-5, foi abandonada e as duas unidades completadas foram convertidas em transporte para pessoal.

Haveria, então, uma terceira unidade, além do *Rio Pardo*, já lançada ao mar, a qual não teria sido concluída, ficando incompleta, o que concorda com a possível existência de um terceiro caça-submarino da classe dos "rios", denominado *Rio Branco*.

Seria este último, tudo indica, uma das seis embarcações restantes, em obras de construção, nos estaleiros da Ilha do Viana, da qual teria sido retirado o nome que lhe havia sido originalmente destinado, o que, de resto, viria a ocorrer em todos os demais.

O que não deixa dúvida é que nenhum dos nomes inicialmente selecionados haveria de permanecer, nem mesmo o do *Niterói*, já lançado ao mar em 12 de junho de 1944, juntamente com o *Rio Negro*, tendo sido a construção de todos eles paralisada, após o armistício de 9 de maio de 1945.

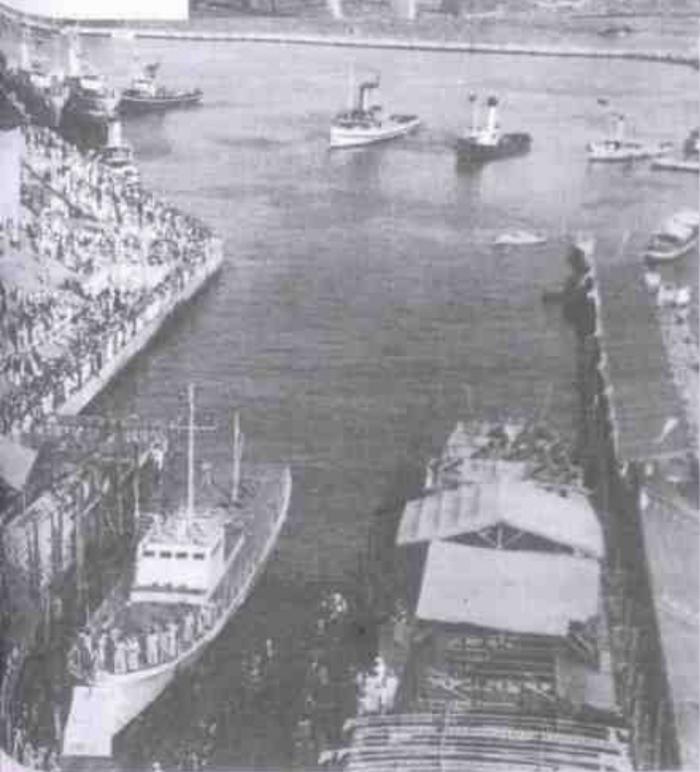
Não temos à disposição, porém, informações mais detalhadas a respeito, salvo a de que, a crer em *Les Flottes de Combat*, o *Rio Branco* seria uma unidade distinta da *Niterói*.

Não dispomos de informações mais detalhadas a respeito da real situação dos seis caça-submarinos cuja construção fora iniciada, após terem sido paralisadas as obras, felizmente não por muito tempo.

De fato, já no ano de 1946, seriam retomados os serviços dos estaleiros construtores, rebatizando-se as seis unidades com os nomes de *Piraju*, *Pirambu*, *Piranha*, *Piraquê*, *Pirapiá* e *Piraúna*, às quais foram atribuídas, sucessivamente, indicativos P.1, P.2, P.3, P.4, P.5 e P.6.

O *Piraju*, segundo o engenheiro Pedro Carlos da Silva Telles, seria o antigo *Distrito Federal*.

É razoável supor que o *Pirambu*, o segundo a entrar em serviço, tenha sido o *Niterói*, primeiro deles a ser iniciado, embora conste em uma publicação de dezem-



## TRÊS PRIMEIROS INSTANTES NA VIDA DE UM CAÇA- SUBMARINOS

- o "esqueleto" do ex-Niterói;
- o lançamento ao mar do Rio Pardo no AMIC em 23/3/43; e
- o Rio Pardo na sua incorporação em 30/5/45.

(Fotos: CAB)





CS *Pirapiá* descendo o Rio Potengi em Natal em janeiro de 1958 para cumprir missão de patrulha (Foto: CAB)

bro de 1959, intitulada *Esquadra Brasileira*, o seu lançamento ao mar em 7 de janeiro de 1947, quando o *Niterói* já havia sido lançado em 12 de junho de 1944. É possível que tenha sido, no intervalo, posto em seco, pois estava praticamente pronto, tendo entrado em serviço logo a seguir, no dia 21 do mesmo mês e ano de 1947.

Sucessivamente, os antigos *São Vicente*, *João Pessoa*, *Porto Alegre* e *Belo Horizon-*

*te* beijaram as salvas águas da Guanabara, sendo rebatizados com os novos nomes, sem que possamos estabelecer a correlação entre os antigos e os novos.

O que não há dúvida é que, na década de 50, todos e algum deles mesmo até a década de 60, prestaram os seus valiosos serviços à Armada brasileira, merecendo que sejam recordados os seus sucessivos nomes.

Três caças classe *Pirapiá* no cais da Base Naval de Natal (Foto: CAB)



☞ CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:  
<FORÇAS ARMADAS>/ Caças-submarinos / ; Classe *Piraju*;