



AMAZONAS
Contratorpedeiro

Incorporação: 11 de junho de 1949.

Naufração: 19 de junho de 1973.



(Acervo: Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha)

Contratorpedeiro da classe *Amazonas* (Classe A), primeiro de uma série de seis (*Araguari, Ajuricaba, Acre, Araguaia* e *Apa*) construídos no Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro. Teve sua quilha batida em 20 de julho de 1940 e lançado ao mar em 29 de novembro de 1943, sendo madrinha a Sra. Rosa Mendonça de Lima. Foi incorporado à Armada pelo Aviso Ministerial nº 1.176, de 11 de junho de 1949, passando por Mostra de Armamento na mesma data, quando recebeu o indicativo visual A1, posteriormente alterado para D12.

Sétimo navio da Marinha do Brasil a ostentar o nome *Amazonas* recorda o maior rio brasileiro situado no Estado da Federação do mesmo nome. O primeiro foi uma fragata de propulsão a vela que figurou no material flutuante em 1824, e posteriormente teve seu nome



alterado para *Constituição*. O segundo foi uma corveta de propulsão a vela de 1829, que realizou diversas comissões durante a Revolta dos Cabanos no Pará. O terceiro foi um pequeno veleiro aparelhado à Escuna de 1837. O quarto foi um vapor de guerra construído na Inglaterra em 1852 que foi empregado na Guerra do Paraguai, destacadamente na Batalha do Riachuelo, sob o comando do Almirante Manoel Barroso da Silva. O quinto foi um cruzador protegido construído na Inglaterra em 1894, idêntico ao Cruzador *Barroso* e vendido aos Estados Unidos em 1898. O sexto foi um contratorpedeiro do tipo *Pará*, construído na Inglaterra em 1909, empregado em patrulhamento da Baía de Guanabara (RJ) durante a Primeira Guerra Mundial.

Os navios de sua classe, conhecida como classe A foram construídos em substituição aos seis da classe J, contratados de estaleiros ingleses desde 1936. Em virtude do estado de guerra, o Governo inglês, dentro do previsto no contrato, requisitou os seis navios da classe J, indenizando devidamente o Governo brasileiro.

A incumbência de construir os contratorpedeiros classe A recaiu, então, sobre o Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro (Ilha das Cobras), que foi compelido a adaptar os desenhos do casco inglês aos meios de propulsão de desenho estadunidense e seus complementos, instalações elétricas, armamento, etc. Esses navios ao serem equipados com material de procedência estadunidense, tiveram como resultado navios híbridos em sua disposição final, com redução de espaços disponíveis, do raio de ação e prejuízo da estabilidade.

O navio foi construído em aço galvanizado nas partes mais sujeitas a corrosão, aço médio preto nas partes comuns e aço de alta-tensão nas zonas sujeitas a maiores esforços. O sistema geral de construção era transversal com reforços longitudinais distribuídos entre os diversos conveses em quase toda a extensão do navio com 175 cavernas e dividido em compartimentos estanques.

Possuía as seguintes características: 2.102 t de deslocamento a plena carga; 1.805 t de deslocamento normal; 1.516 t de deslocamento leve; 98,5 m de comprimento total; 95,04 m de comprimento entre perpendiculares; 10,06 m de boca extrema; 10,5 m de boca moldada;



6,096 m de pontal a meio-navio; 5,864 m de pontal a meio-navio nos bordos; 2,80 m de calado médio com deslocamento máximo; 2,54 m de calado médio com deslocamento normal; 2,28 m de calado médio com deslocamento leve.

Era equipado com dois grupos propulsores Westinghouse Elet & MFG Co., 17.300 HP cada um, 34.600 HP de potência total, um a bombordo e outro a boreste, dispondo cada grupo, de duas turbinas, uma de alta pressão tipo ação, 10 estágios, e uma de baixa pressão. Parte das turbinas de baixa pressão era destinada ao funcionamento da marcha atrás e acionavam dois hélices de 3,126 m de diâmetro e passo constante 3,927 m, através de engrenagens redutoras de dupla ação General Electric Co.

Possuía três caldeiras B&W Co de três tubulões, tipo expresso, dupla caixa de fumaça com fornalha simples, queimando óleo combustível. Cada caldeira era situada em praça separada, com o grupo destilatório de duplo efeito e baixa pressão, 45.500 l/dia. Existiam dois compressores de alta pressão, acionados por turbinas a vapor de 560 dm³/hora e 210 kg/cm² de pressão. Possuía um compressor de baixa pressão acionado por motor elétrico, que desempenhava 13,5 nós de velocidade econômica, 20 nós de velocidade padrão e 33,5 nós de velocidade máxima abrangendo um raio de ação de 3.800 milhas em velocidade padrão e 900 milhas em velocidade máxima. O seu leme era hidroelétrico e podia ser manobrado do passadiço, da estação de governo à ré e do compartimento da máquina do leme.

Originalmente, o navio era artilhado com quatro canhões de 127 mm e quatro metralhadoras de 20 mm. Durante a realização da docagem para reparos entre os meses de maio a julho de 1954 foram removidos os quatro canhões de 127 mm e as quatro metralhadoras de 20 mm, ficando o navio armado com três canhões de 127 mm, 38 calibres, duplo emprego, sistema NGF que eram telecomandados, sendo dois à vante e um à ré.

O navio tinha dois reparos duplos de canhões de 40 mm, MK1, modelo 6, automáticos e dois reparos tríplexes de tubos lança torpedos MK14, modelo 12, 21 polegadas. Possuía ainda dois reparos de morteiros antissubmarinos MK6, modelo 1, um em cada bordo, duas calhas para lançamento de bombas de profundidade MK3 com capacidade para sete bombas, tendo controle local e remoto. Possuía uma diretora de tiro MK33, modelo 38; radar MK28,



modelo 3, um telêmetro MK41, modelo 8, um calculador MK10, modelo 66 B. Possuía elemento estabilizador MK2, modelo 15; quadro de manobra MKT, modelo 2 (bateria de 127 mm). Tinha duas diretoras MK51, modelo 2 com duas alças giroscópicas MK14, modelo 8 (bateria de 40mm) e por fim duas diretoras MKT, modelo 2, um calculador MK-T, modelo 2 com duas alças MK5 (torpedos). O sistema hidráulico dos reparos era de coneteira com controle local e remoto, situado a meio navio, um em cada bordo.

Para defesa, o navio dispunha de Centro de Informações de Combate (CIC) composto dos seguintes equipamentos principais: radar de busca de superfície AN-SPS-4; radar de busca aérea AN-SPS-6C; repetidora mestra do radar de busca aérea AN-SPA-4B; repetidora do radar de superfície VJ-1; equipamento de derrota estimada; indicador de distância e coordenador de IFF que era associado ao radar de busca aérea; controle a distância dos transceptores de UHF. Possuía ainda dois conjuntos de radiofones e amplificadores para controle dos transmissores de MF, HF, UHF e escuta de qualquer receptor Radio I; mesa de plotagem de superfície; quadro de plotagem sumária; repetidora de anemômetro; decompositor de vetores do rumo com agulha giroscópica; repetidora do odômetro de fundo.

Para navegação, o navio era equipado com sonar QCR-1; indicador de desvio de marcação BDI-CQA 55098; registrador de distância CAN 55134-A; ecobatímetro ET-SQN-1; radiogoniômetro RCA DP12; repetidora do odômetro de superfície e controle do Degauss; repetidora de giro; agulha magnética de governo; repetidora do odômetro de fundo e repetidora do radar AN-SPA-4A (podendo repetir os dois radares).

Para comunicações, dispunha de estação de comunicações visuais, situada fora do passadiço com recursos de bandeiras, escote e holofotes; duas estações de rádio com equipamento de transmissão e recepção nas faixas de média, alta, muito alta e ultra-alta frequência.

A energia do navio era produzida por dois turbo geradores Westinghouse de 450 v, 60 cps, três fases, 240A, 150 kW e por um diesel gerador de emergência Cummins, 450 v, 60 cps, três fases, 100 kW.



Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha



Disponha de duas máquinas frigoríficas York Corp., destinadas aos paióis de mantimentos e de duas máquinas frigoríficas York Corp., destinadas à refrigeração dos paióis de pólvora, sendo localizado um à vante e outro à ré.

Para salvamento e serviços, dispunha de uma lancha de 26 pés, motor diesel de 31 HP com capacidade para 22 homens, além de 12 balsas salva-vidas com capacidade para 16 homens cada e uma chalana a remo de 3 m de comprimento.

Durante o período em que esteve no Serviço Ativo da Armada, navegou 187.646,97 milhas marítimas perfazendo um total de 721,5 dias de mar, quando realizou missões de patrulha, operações antissubmarinas e participou de várias Operações *Unitas* e de exercícios em conjunto com Marinhas estrangeiras.

Além das seguintes comissões:

14/10/1949 – O navio recebeu a visita oficial do Presidente da República Eurico Gaspar Dutra;

06/06/1951 – Exercícios de tática antissubmarina com alunos da Escola Naval em conjunto com os Contratorpedeiros *Bocaina*, *Bertioga*, *Bauru*, Caça-Submarinos *Gurupi* e três aviões da Força Aérea Brasileira;

12/07/1951 – Viagem de representação transportando a Imagem Peregrina de Nossa Senhora do Carmo e sua comitiva para Angra dos Reis (RJ);

01/11/1951 – Transporte para Angra dos Reis (RJ) de alunos do Colégio Naval;

22/02/1952 – Transporte para Ilha Grande (RJ) de 50 presidiários e 25 soldados de escolta;

20/04/1952 – Recepção da chegada ao Brasil do Cruzador *Tamandaré* nas imediações das Ilhas Maricás (RJ).

16/10/1953 – Destaque para o Porto de Santos em cooperação com a Capitania dos Portos de Santos (SP) na repressão ao movimento grevista deflagrado e considerado de caráter subversivo pelo Governo Federal.

Pelo Aviso Ministerial nº 0424, de 15 de maio de 1973 foi determinada a baixa do Contratorpedeiro *Amazonas*, com Mostra de Desarmamento no dia 19 de junho de 1973, passando o navio à subordinação do Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro (RJ).



Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha



Foram seus Comandantes:

Capitão de Fragata Waldemar de Figueiredo Costa	11/06/1949 a 22/07/1950
Capitão de Fragata Hélio Garnier Sampaio	22/07/1950 a 08/06/1951
Capitão de Fragata Luís Clovis de Oliveira	08/06/1951 a 10/02/1952
Capitão de Fragata Manoel Poggi de Araujo	10/02/1952 a 23/10/1952
Capitão de Fragata Frederico G. H. de O. Sampaio	23/10/1952 a 30/06/1953
Capitão de Fragata Antônio Junqueira Giovannini	30/06/1953 a 24/03/1954
Capitão de Fragata Alberto Leite	24/03/1954 a 12/04/1955
Capitão de Fragata José Maria da Silva Cabral	12/04/1955 a 25/05/1956
Capitão de Fragata Luís Antônio Medeiros	25/05/1956 a 16/03/1957
Capitão de Fragata José de Carvalho Jordão	16/03/1957 a 13/03/1958
Capitão de Fragata Olivar da Silva Sardinha	13/03/1958 a 16/08/1958
Capitão de Fragata Fernando Carvalho Chagas (Interino)	16/08/1958 a 03/09/1958
Capitão de Fragata Dario Croccia de Moraes	03/09/1958 a 24/01/1959
Capitão de Fragata Edmir de Albuquerque Moreira	24/01/1959 a 06/11/1959
Capitão de Fragata Oswaldo de Assumpção Moura	06/11/1959 a 24/03/1961
Capitão de Fragata Milton Soares Rodrigues de Vasconcelos	24/03/1961 a 31/08/1961
Capitão de Fragata Evaldo Nabuco de A. Sá Rego	31/08/1961 a 03/12/1962
Capitão de Corveta Aldayr Tavares de Campos (Interino)	03/12/1962 a 20/12/1962
Capitão de Fragata Carlos Henrique Rezende de Noronha	20/12/1962 a 14/02/1964
Capitão de Fragata Henrique de Mendonça Kusel	14/02/1964 a 07/05/1965
Capitão de Fragata Osório de Abreu Pereira Pinto	07/05/1965 a 02/06/1966
Capitão de Corveta Dario Luiz Guimarães Nogueira (Interino)	02/06/1966 a 14/06/1966
Capitão de Fragata Frank Robert Amora Levier	14/06/1966 a 30/09/1966
Capitão de Corveta Dario Luiz Guimarães Nogueira (Interino)	30/09/1966 a 17/11/1966
Capitão de Fragata Luiz Ferreira	17/11/1966 a 02/01/1968
Capitão de Fragata Renato Tietzmann Silva	02/01/1968 a 26/08/1968
Capitão de Corveta Alfredo Domingos M. Quintella (Interino)	26/08/1968 a 01/10/1968



Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha



Capitão de Fragata Murillo Rubens Habbema de Maia	01/10/1968 a 29/04/1969
Capitão de Fragata José Maria Gomes de Gusmão	29/04/1969 a 12/02/1970
Capitão de Corveta Lourival Anchieta (Interino)	12/02/1970 a 30/04/1970
Capitão de Fragata Hércio Terra de Faria	30/04/1970 a 04/05/1971
Capitão de Fragata José Antônio de Trindade Negrão	04/05/1971 a 04/08/1972
Capitão de Fragata Almir Motta de Oliveira	04/08/1972 a 19/06/1973