



## Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha

### *BAEPENDI*

#### Contratorpedeiro de Escolta/Aviso-Oceânico

**Incorporação:** 19 de dezembro de 1944.

**Baixa:** 8 de maio de 1973.



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

Contratorpedeiro de Escolta, construído no Estaleiro Dravo Shipbuilding, em Wilmington, Delaware, Estados Unidos. Teve sua quilha batida no dia 5 de fevereiro de 1943 e seu lançamento ao mar em 25 de maio daquele ano. Foi comissionado à Marinha dos Estados Unidos em 26 de setembro de 1943.

Da série a que pertencia, especialmente desenhada para combate aos submarinos, atuando na Segunda Grande Guerra Mundial, oito foram transferidos o para o Brasil: *Bertioga; Beberibe; Bracuí; Bauru; Benevente; Babitonga e Bocaina*. Após entendimentos entre o Governo brasileiro e o Governo estadunidense, o navio foi entregue ao Brasil em 19 de dezembro de 1944, sendo incorporado à Marinha do Brasil por meio do Aviso Ministerial



n° 1.891 e por meio do Aviso no 1.896, daquela mesma data, passando a fazer parte da Força Naval do Nordeste. A cerimônia de entrega foi feita pelo Vice-Almirante Williams Munroe, Comandante da Quarta Esquadra representando os Estados Unidos e pelo Contra-Almirante Ary Parreiras, Diretor-Geral da Base Naval de Natal, como representante do Governo brasileiro. No dia 22 de dezembro de 1944, foi passada a Mostra de Armamento no Porto de Natal (RN) pelo Contra-Almirante Ary Parreiras.

Com a extinção da Força Naval do Nordeste, os navios que a compuseram passaram a ser subordinados ao Estado-Maior da Armada. Por meio do Aviso Ministerial n° 1918, o Contratorpedeiro de Escolta *Baependi* foi incorporado à Segunda Flotilha de Contratorpedeiros.

Por meio do Aviso Ministerial n° 0326 de 15 de fevereiro de 1962, o navio foi desincorporado da Esquadra e passou à subordinação temporária da Diretoria de Hidrografia e Navegação, enquanto perdurassem os reparos do Navio Oceanográfico *Almirante Saldanha*.

Primeiro navio a receber este nome, vem do termo Maependi, corruptela de *mbaepindi*, que se traduz: o limpo; a clareira; a aberta, em alusão a uma clareira na mata marginal do Rio Grande, facilitando a passagem do caminho dos descobridores de Minas Gerais.

Os navios desta classe, denominados classe "B", introduziram novos equipamentos, táticas e conceitos na Marinha brasileira à época, sendo considerados como a espinha dorsal da Esquadra. Eram navios antissubmarinos completos, tanto para enfrentar submarinos imersos, como na superfície. Eram extremamente manobráveis; sua propulsão diesel elétrica permitia aumento gradual de velocidade.

O Contratorpedeiro de Escolta *Baependi* tinha o casco de aço, sendo o travamento principal feito por 171 cavernas transversais, com o espaçamento de 56 cm. Tinha o comprimento total de 93,33 m, entre perpendiculares 90 m, boca 11,14 m, calado máximo 3,5 m. Possuía as seguintes características principais: 1512 t de deslocamento normal; 1600 t de deslocamento máximo; 93,33 m de comprimento total; 90,0 m de comprimento entre perpendiculares; 11,14 m de boca máxima; 3,60 m de calado máximo; 20,2 nós de velocidade máxima; 19 nós de velocidade máxima mantida e 12 nós de velocidade econômica.



## Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha

O sistema de propulsão era diesel-elétrico, dispondo de quatro grupos de diesel geradores, tendo cada um a potência de 1700 HP. Os motores a diesel eram de dois tempos, 16 cilindros, dispostos em V, fabricação General Motors, modelo 16-278A, desenvolvendo 750 RPM; esses motores acionam geradores elétricos tipo D.C.2, excitação separada, com 1200 kW de potência, sendo a corrente contínua.

A propulsão propriamente dita era feita por quatro motores elétricos principais, sendo dois por eixo, ligados em série, alimentados pelos dínamos principais, também em número de dois por eixo. Eram motores elétricos de corrente contínua excitação separada, modelo QVDC-8145, fabricados pela Westinghouse, com potência máxima de 1500 HP e 600 RPM cada um, que acionam dois hélices de três pás. Seus tanques possuíam a capacidade de 321 t de óleo combustível diesel e 18 t de óleo lubrificante. A energia elétrica era gerada por quatro grupos motores diesel geradores General Motors modelo 8-268A e 3-268A, que acionavam alternadores Westinghouse de 200 kW e 100 kW, respectivamente. A capacidade total dos tanques para óleo combustível diesel era de 316 t.

Para os serviços gerais, o navio dispunha de dois motores diesel a dois tempos, oito cilindros em linha, fabricação General Motors, modelo 8-268-A, acionando alternadores com potência de 200 kW e dois de emergência, do mesmo fabricante, modelo 3-268-A, acionando alternadores com a potência de 100 kW.

Seu raio de ação na velocidade econômica era de 13.000 milhas náuticas e na velocidade máxima mantida de 8.500 milhas náuticas. Seu armamento era constituído por uma bateria principal de três canhões de 3" cal., marca XXII, mod.3, números 8182, 8460, 8431. Sua bateria secundária era composta por duas metralhadoras de 40 mm, fabricação York Safe e Lock, marcas I e II, modelo I, números 27188, 37188, com alça marca III, número 660, fabricada por York Safe e Lock e diretor marca XIV. Mod.4, número 29662, fabricado por Sperry Gyroscope, montada em um reparo duplo, fabricado por York Safe e Lock, marca I, mod. 6, número 660, com power drive marca 5, mod. 0 e mod. III, fabricação de Louis Allis Co. Possuía ainda oito metralhadoras de 20 mm fabricadas por General Motors, marca II de números 84013, 83394, 83393, 84012, 83399 e 81480, com alças marca



XI V mod. 2, para metralhadoras de 20 mm de Sperry Gyro Corporation, de números 14270, 38093, 18156, 18149, 35285, 37401, 14842 e 18437 e de um telêmetro de coincidência, fabricado por Baush and Lomb, número 594, marca 28, mod. X de base, marca 28, mod II, número 515.

O navio dispunha de um reparo triplo de tubos de lança-torpedos, marca 5, mod. 23 fabricado por Nordberg; três torpedos Bliss Leavit, marca VIII, mod. 3. Possuía duas calhas de bombas de profundidade marca IX, números 181 boreste e 181 bombordo, fabricados por Flour City Ornamental Iron York Inc, com capacidade para 12 bombas, oito morteiros de bombas de profundidade marca VI, mod. 2, fabricadas por Cameron Iron Work, Houston, Texas e um projetor de bombas foguetes tipo MK 10.

Para o serviço de comunicações, o navio dispunha dos seguintes equipamentos: um transmissor Westinghouse Electric e Manufacturing Co. Mod. TBL-7, frequência 175 a 600 kcs por segundo e 2000 a 18100 kcs por segundo, potência: A-1-200 watts, A-2-100 watts, A-3-50 watts Série 345; um transmissor Westinghouse Electric Co. Mod. TDE, frequência 300 a 18100 quilociclos por segundo, potência A-1 125 watts, A-2 35 watts, A-3 30, série 102; um transmissor de ondas ultracurtas RCA Manufacturing Co., tipo CRV52093 para operar em telefonia na faixa 60 a 80 megaciclos, série 481; um receptor de ondas ultracurtas RCA Manufacturing Co., Inc tipo CRV 466068 para operar na telefonia na faixa de 60 a 80 megaciclos, série 481; um receptor Mod. RBH-1, fabricado pela National Co. Inc., para comunicações em geral nas faixas de frequência de 0.3 a 1.2 e 1.7 a 16 megaciclos, série 1154; um receptor Mod. RAO-2, fabricado pela National Co. para comunicações em geral, na faixa de frequência de 0.54 a 30 megaciclos, série 792; um receptor Mod. RAL-6, fabricado pela RCA Manufacturing Co. Inc para comunicações em geral, na faixa de frequência de 0.3 a 23 megaciclos, série 1019; um receptor Mod. RAK-6, fabricado pela RCA Manufacturing Co. Inc. para comunicações em geral, na faixa de frequência de 15 a 600 quilociclos, série 1036; um receptor Mod. RBL, fabricado pela National Co. Inc., para comunicações em geral na faixa de frequência de 15 a 600 Hcs, série 394; um receptor Mod. RBO, fabricado pela E.H Scott Laboratories Inc. para radiodifusão nas faixas de frequências de 0.53 a 1.6 e 5.55 a



15.6 megaciclos, série 3851; um frequencímetro Mod. GRR 74024, fabricado pela Bendix Co. série 824; um radiogoniômetro Mod. DP-13, fabricado pela RCA Manufacturing Co. Inc, para trabalhar nas frequências de 100 a 1500 kcs por segundo, série 645.

Para o serviço de escuta submarina, o navio era equipado com um equipamento tipo QCT-1, da Submarine Signal Company. Para a detecção de alvos na superfície, o navio era dotado de um Radar, sistema SL-a, fabricado pela Western Electric Comp., com alcance máximo de 60 milhas náuticas e tinha sua antena colocada a uma altura de 27 m.

Para a detecção de aviões, tinha um equipamento de Radar Mod. SA, fabricado pela RCA Manufacturing Co. Inc, de alcance máximo de 375 milhas náuticas e com a antena colocada a 30 m de altura. Para a identificação de aviões ou navios aliados, o navio possuía um equipamento de Mod. BL-5 com antena incorporada a antena do Radar Mod. SA, fabricado pela Hajeltipe Service Corp. e Mod. BN, com antena na altura da verga do navio, fabricado por Farnsworth Television e Rádio Corporation.

Além disso, possuía dois ferros tipo Dunn, sistema Hall de 1360 kg cada um, talingados a duas amarras de sete quartéis cada uma. Para a navegação o navio possuía uma agulha giroscópica mestre da marca Arma MK X Mod. 0, que ficava situada na PCI e várias repetidoras, um calculador e traçador de derrota (CTD), duas agulhas magnéticas padrão e de governo, situadas no tijupá e passadiço, respectivamente e um radiogoniômetro modelo DP-13 e um ecobatímetro modelo NJ 9, fabricado pela Submarine Signal Company.

Para salvamento, o navio dispunha de uma lancha a motor diesel para 24 homens, quatro balsas de cortiça para cem homens e cinco redes flutuantes com capacidade total de 125 homens.

A lotação do navio foi estabelecida de acordo com Aviso Ministerial no 1.188, de 14 de julho de 1944, e era composta por 12 oficiais, quatro suboficiais, 31 sargentos, 29 cabos e 69 marinheiros, 41 grumetes, 11 taifeiros e 15 outros homens extras.

Após o término da Segunda Guerra Mundial, a lotação do navio passou a ser composta por 13 oficiais, quatro suboficiais, 32 sargentos, 32 cabos, 73 marinheiros, 37 grumetes e 27 homens extras.



## Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha



Em 1949, o navio teve a sua lotação alterada para 12 oficiais, quatro suboficiais, 34 sargentos, 29 cabos, 61 marinheiros, 13 grumetes, e 12 taifeiros. A partir de 1953 teve a sua lotação continuamente reduzida para atender as necessidades e disponibilidade de pessoal da Marinha.

Entre 18 de março a 6 de abril de 1962, foram realizados vários serviços a bordo do navio pela oficina e pelo Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro para adaptação para oceanografia. Depois da adaptação, o navio passou a realizar serviços oceanográficos para a Diretoria de Hidrografia e Navegação. Neste período, o navio teve a importância de ser o primeiro a realizar 73 estações oceanográficas em apenas uma viagem.

Em 1964, o navio passou à ser subordinado ao Comando do Esquadrão de Avisos Oceânicos, sendo classificado, juntamente aos demais navios da sua classe, como Aviso Oceânico. A partir de 1968, passou à subordinação do Comando do Primeiro Distrito Naval e Grupamento Naval do Sul.

No período de 1944 a 1962, o navio fez docagem 19 vezes, sendo apenas uma vez em Trinidad e as demais no Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro, Dique Afonso Pena e Dique do Lloyd, na Ilha de Mocanguê, para reparos estruturais e de máquinas e para as manutenções de rotina. Após 1962, fez docagem uma vez para modificações necessárias à pesquisa no mar.

A partir de 1963, até a sua baixa em 1973, fez docagem quatro vezes para pequenos reparos e manutenção. Em toda a sua vida na ativa, o navio não sofreu nenhuma avaria grave que o deixasse sem condições de operar por longo tempo.

No período em que serviu à Marinha do Brasil, o navio desempenhou diversas comissões de relevância, destacando-se aquelas realizadas durante a Segunda Guerra Mundial, em que cumpriu missões de escolta de comboios, operações de caça antissubmarina e apoio ao serviço aéreo de evacuação de tropas aliadas provenientes da Europa.

Durante o tempo em que esteve incorporado à Armada, navegou 266.252 milhas náuticas e fez 1.173,5 dias de mar.

Suas principais comissões:

07/01/1945 – Desatracou de Recife (PE) e formou com o *USS Logic* a escolta do comboio JT-



## Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha

- 57, com destino a Trinidad. Nenhum navio mercante fez parte desse comboio desde Recife (PE) até o porto de destino. Durante a viagem, o navio teve um contato falso com submarino;
- 06/07/1945 – Em operações de guerra, o navio desatracou da ponte da Base Naval de Natal (RN) em patrulha da rota de navegação, derrota costeira, demandou ao Porto de Recife (PE);
- 23/07/1945 – De regresso para a estação 12, ao passar o navio na estação 13, onde estava o Cruzador *Bahia*, realizou cerimônia em homenagem aos mortos;
- 12/05/1946 – Para manutenção da ordem do Porto de Santos, desatracou do Cais da Ilha das Cobras (RJ), transportando juntamente aos Contratorpedeiros de Escolta *Bracuí* e *Benevente* um destacamento de fuzileiros navais;
- 27/06/1946 – Desatracou do Cais da Ilha das Cobras (RJ) para fazer serviço de salvamento dos aviões militares estadunidenses, em voo na rota Ilha da Ascensão – Natal (RN);
- 04/09/1946 – Suspendeu do Porto de Natal (RN) com destino ao Rio de Janeiro (RJ), conduzindo 32 grumetes, fez escala em Salvador (BA), onde fez a entrega ao Ministério da Aeronáutica da munição de aviões e, ao término, seguiu para o Rio de Janeiro (RJ);
- 08/10/1946 – Suspendeu do Porto de Santos (SP) com destino ao Porto do Rio de Janeiro (RJ), juntamente ao Contratorpedeiro de Escolta *Bertioga* conduzindo uma turma de professores e alunos do Instituto Mackenzie de São Paulo (SP);
- 05/03/1947 – Desatracou do Cais da Ilha das Cobras (RJ) com destino a Baía de Guanabara (RJ) para fazer exercícios de torpedos com os alunos do Curso de Atualização do Pessoal, conduzindo oficiais da Missão Naval Americana e o comandante da Segunda Flotilha de Contratorpedeiros;
- 08/03/1947 – Desatracou do Cais da Ilha das Cobras (RJ) com destino aos Estados de Paraná e Santa Catarina transportando pessoal da Marinha de Guerra em férias;
- 04/12/1948 – Suspendeu do Cais do Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro (RJ) com destino à Belém (PA) para as comemorações do Dia do Marinheiro;
- 09/04/1949 – Desatracou de contrabordo do ex-Cruzador *Rio Grande do Sul* no Cais do Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro (RJ) para pesquisas relativas ao Navio Mercante



## Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha

*Oswaldo Aranha*, que havia desaparecido na costa Sul do Brasil, do Rio de Janeiro até Imbituba, no Estado de Santa Catarina;

02/11/1949 – Desatracou do Cais da Ilha das Cobras no Rio de Janeiro (RJ) com destino a Salvador (BA) para representar a Marinha do Brasil nas comemorações da passagem do centenário de nascimento do Rui Barbosa;

02/07/1951 – Desatracou do Cais da Base Naval de Natal (RN) para transportar 72 conscritos para Fortaleza (CE);

17/01/1957 – Desatracou das proximidades da Ilha do Engenho (RJ), demandando em direção à Ilha Comprida (RJ) para combater um incêndio no Navio Petroleiro *Amapá*, pertencente a frota nacional da Petrobrás;

21/08/1961 – Desatracou do trapiche da Companhia Florestal no Porto de Florianópolis (SC) com destino a Porto Alegre (RS) para participar das comemorações ao Dia do Soldado e a visita do Presidente da República àquela cidade;

31/08/1961 – Por ordem do Chefe do Estado-Maior da Armada ao Quinto Distrito Naval, o navio saiu imediatamente do Estado do Rio Grande do Sul, por conta da evolução da crise política naquele estado;

29/01/1963 – Participou da viagem de observações oceanográficas, chamada Operação Equalant, a qual foi planejada pela International Cooperation for Investigation at Tropical Atlantic (ICITA) para ser realizada numa área compreendida entre os paralelos 10°S a 10°N, em toda a extensão do Oceano Atlântico;

23/02/1963 – Estando o navio estacionado em Fortaleza (CE), recebeu ordem do Estado-Maior da Armada para ser incorporado ao Grupo Tarefa 12.2, que se achava empenhado na Operação Lagosta;

11/11/1966 – Suspendeu da boia do Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro (RJ) para participar das comemorações do Armistício da Primeira Guerra Mundial;

25/01/1969 – Prestou socorro ao Navio Mercante *Barão dos Aymorés*, durante a travessia Salvador (BA) – Rio de Janeiro (RJ);



## Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha

10/10/1969 – Suspendeu do Cais da Ilha das Cobras para fazer o esclarecimento no litoral fluminense para interceptar o Navio Mercante *Brígitta*, petroleiro liberiano, que conduzia a bordo contrabando;

24/10/1969 – Suspendeu do Cais da Ilha das Cobras para transportar tropas do Segundo Batalhão de Caçadores de Santos (SP) para São Sebastião (SP).

Pelo Aviso Ministerial n° 0470, de 8 de maio de 1973, o navio teve a sua baixa do serviço ativo da Armada, com a sua Mostra de Desarmamento sendo realizada no dia 1° de junho de 1973, no Porto do Rio de Janeiro (RJ).

Foram seus comandantes:

Capitão de Corveta Raimundo da Costa Figueira	19/12/1944 a 09/01/1946
Capitão-Tenente Luiz Lacê Brandão (interino)	09/01/1946 a 01/02/1946
Capitão de Corveta Levy Penna Aarão Reis	01/02/1946 a 01/08/1946
Capitão-Tenente João Carlos Palhares dos Santos (interino)	01/08/1946 a 23/08/1946
Capitão de Corveta Francisco Duque Guimarães	23/08/1946 a 27/12/1946
Capitão de Corveta Arthur Oscar Saldanha da Gama	27/12/1946 a 24/01/1947
Capitão de Corveta Oscar Lopes Fabião	24/01/1947 a 05/05/1949
Capitão de Corveta Paulo de Albuquerque Guillobel	05/05/1949 a 20/05/1950
Capitão de Corveta Evandro Basto Belchior	20/05/1950 a 25/04/1951
Capitão de Corveta Luiz Cirilo de Albuquerque	25/04/1951 a 30/06/1951
Capitão de Corveta Carlos da Silva Fontes	30/06/1951 a 15/03/1952
Capitão de Corveta Darcy Dias de Carvalho Rocha	15/03/1952 a 30/05/1953
Capitão de Corveta Paulo Bracy Gama da Silva	30/05/1953 a 24/02/1954
Capitão de Corveta Henry British Lins de Barros	24/02/1954 a 23/10/1954
Capitão de Corveta Rubens José Rodrigues de Mattos	23/10/1954 a 25/06/1955
Capitão de Corveta Luiz Cirilo de Albuquerque Cunha	25/06/1955 a 18/02/1956
Capitão de Corveta João Carlos de Freitas Raulino	18/02/1956 a 10/05/1957
Capitão de Corveta Itaquí Anderson	10/05/1957 a 13/05/1958
Capitão de Corveta Renato Ayres Nicoletti (Interino)	13/05/1958 a 18/06/1958



## Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha



Capitão de Corveta Fernando Brás	18/06/1958 a 24/04/1958
Capitão de Corveta Dylo Modesto de Almeida	24/04/1959 a 16/07/1960
Capitão de Corveta Armando Lopes	16/07/1960 a 12/07/1961
Capitão de Corveta Marcio de Faria Neves Pereira de Lyra	12/07/1961 a 23/07/1962
Capitão de Corveta Murillo Souto Maior de Castro	13/07/1962 a 16/08/1963
Capitão de Corveta Renato Ayres Nicoletti	16/08/1963 a 09/10/1964
Capitão de Corveta Niame Duarte Pereira	09/10/1964 a 05/11/1965
Capitão-Tenente Waldemar da Mouta Campello Fo (interino)	05/11/1965 a 10/12/1965
Capitão de Corveta Aldayr Tavares de Campos	10/12/1965 a 18/10/1966
Capitão de Corveta Heraldo Guimarães Martins	18/10/1966 a 24/11/1967
Capitão de Corveta Luiz Renato Dantas Machado	24/11/1967 a 18/11/1968
Capitão de Corveta Múcio Jorge Carneiro Simão	18/11/1968 a 04/12/1969
Capitão de Corveta José Ignácio Gomes Pereira	04/12/1969 a 15/01/1971
Capitão de Corveta José Carlos Marque Leite	15/01/1971 a 11/02/1972
Capitão de Corveta Luiz Carlos K. de Miranda Uchôa	11/02/1972 a 08/05/1973