



RIO BRANCO

Navio-Auxiliar/Corveta/Navio-Hidrográfico

Incorporação: 14 de dezembro de 1932.

Baixa: 31 de dezembro de 1956.



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

Navio de casco de aço, projetado para patrulha aduaneira na costa do Atlântico e construído pela firma John Thornycroft em Woolston, Southampton na Inglaterra, por encomenda do governo do Domínio do Canadá. Teve seu lançamento ao mar em 14 de janeiro de 1914, sendo batizado com o nome de *Margaret*. Foi adquirido pelo Governo do Estado de São Paulo em 1932, durante a Revolução Constitucionalista e recebeu o nome de *Ruth*.



Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha



Por interferência do Governo do Brasil, o navio não pôde deixar o porto de Nova York, ficando a disposição do Consulado brasileiro nos Estados Unidos, juntamente as armas automáticas e munições respectivas, que deveriam ser transportadas para o estado paulista.

Com a tripulação mercante nacional e sob o comando do Capitão de longo curso Armando Teixeira da Motta, o navio deixou o Porto de Nova York no dia 3 de dezembro de 1932, chegando a Belém (PA) no dia 17 daquele mês, onde ficou sob a guarda da Capitania dos Portos do Pará.

Por meio do Arsenal de Marinha do Pará foram realizados alguns reparos visando melhorar suas condições, quando recebeu dois canhões de 57 mm que não chegaram a ser instalados.

Pelo Aviso nº 3264 de 14 de dezembro de 1932 foi incorporado à Esquadra e classificado como Navio-Auxiliar, recebendo o nome de *Rio Branco*. Passou a integrar a Primeira Divisão Naval por meio do Aviso nº 271 de 26 de janeiro de 1933. Através do Aviso nº 1587 de 6 de maio de 1933 foi desligado da Esquadra, sendo entregue a Diretoria de Hidrografia e Navegação e classificado como navio-auxiliar de 3º classe, conforme o Aviso nº 679 de 1º de março de 1933. Em 25 de janeiro de 1934 foi classificado como navio-hidrográfico, conforme o Aviso nº 245 daquele dia. O navio recebeu o indicativo visual 65, o telegráfico B9LJ e o internacional PXBR.

Reconhecido o estado de beligerância entre o Brasil e os países do Eixo, o navio foi armado como corveta. Com a criação da Força Naval do Nordeste pelo Aviso nº 1661 de 5 de outubro de 1942, o navio foi a ela incorporado por meio do Aviso nº 196 de 25 de janeiro de 1943, depois de adaptado para o serviço de comboios.

Foi desincorporado da Força Naval do Nordeste em virtude da extinção desta pelo Aviso nº 1913 de 29 de dezembro de 1945. Com a criação da Flotilha Hidrográfica pelo Decreto-Lei nº 8273 de 4 de dezembro de 1945, o navio foi a ela incorporado pelo Aviso nº 1917 de 29 de dezembro de 1945. Em virtude da extinção da referida Flotilha pelo Decreto-Lei nº 9248 de 9 de maio de 1946 o *Rio Branco* e os demais navios pertencentes a ela



passaram a ficar subordinados diretamente a Diretoria de Hidrografia e Navegação por meio do Aviso nº 1061 de 23 de maio de 1946.

Primeiro navio com este nome na Marinha do Brasil em homenagem a José Maria da Silva Paranhos (1845-1912), Barão do Rio Branco, que prestou relevantes serviços ao Brasil, notadamente na questão de suas fronteiras.

Tinha as seguintes características: comprimento entre perpendiculares de 59,15 m; boca de 9,76 m; pontal de 5,10 m; calado máximo a vante de 4 m; calado máximo a ré de 3,80 m; calado mínimo a vante de 3,40 m e calado mínimo a ré de 3,20 m.

O navio era preparado para o serviço em águas geladas, pois tinha o casco reforçado para resistir aos choques contra o gelo e os eixos eram embutidos em todo o compartimento.

O navio estava dividido em seis seções estanques a saber: paiol de tintas e compartimento de colisão, da roda de proa até a caverna; cobertas; praça dos paióis, da caverna 93 a 67; compartimento das caldeiras, da caverna 67 a 44; compartimento das máquinas, da caverna 44 a 27; compartimento do camarote dos oficiais, da caverna 27 a 14 e compartimento do leme e colisão de ré, da caverna 14 a roda de proa.

O navio tinha o casco todo de aço, começando a vante por um aríete que se prolongava até 2,35 m, além da roda de proa. Possuía de cada borda uma bolina com cerca de um metro da linha d'água.

Os eixos dos hélices em vez de serem apoiados por pés de galinha atravessavam uma estrutura em continuação dos respectivos tuneis fechados pelo próprio chapeamento do casco, aumentando assim a rigidez do sistema. Os hélices eram de bronze com três pás aparafusados em cubo e descrevendo em seu giro a curva tangente ao plano horizontal da quilha. O leme era compensado e trabalhava apoiado em uma cadeira que deslizava sobre um trilho por baixo de sua cabeça e na praça de máquinas do mesmo.

O navio era armado com dois mastros, cruzando no de vante uma verga para sinais e outra superior para os pisca-piscas. Acima do plano da tolda estava o passadiço fechado e que se comunicava com o camarim de navegação. Por cima desses compartimentos existia um



tijupá protegido por balaustrada de bronze. Por ante a ré existam dois tanques de distribuição, sendo um de água doce e outro de água salgada.

Na tolda encontravam-se a radiotelegráfica, a intendência e as dependências do comandante, que constava de uma sala para refeições, camarote e um compartimento com as instalações sanitárias. No plano da tolda que compreendia o castelo e se estendia até quase a popa, encontravam-se as escotilhas para descida do corredor da proa por baixo do castelo. Naquele plano também se encontravam as gaiutas da cozinha, da praça de máquinas, da praça d'armas e da descida para os camarotes. Se encontrava ainda nesse plano uma máquina de suspender, um guincho para manobra das embarcações, as máquinas de sondagem direta e um sarrilho para o virador de arame.

No plano do convés e a partir de vante, por baixo do castelo, achavam-se os seguintes compartimentos: casa das tintas; banheiros da guarnição; enfermaria; barbearia; banheiro dos suboficiais e cantina. No mesmo plano e na parte central estavam situados a boreste o camarote do mestre e a bombordo outro camarote para dois suboficiais, a bombordo ainda se encontrava uma sala de refeições e uma copa anexa para os camarotes e dois pequenos compartimentos. Seguia nesse plano as descidas para as caldeiras, a cozinha que era dotada de um grande fogão atendendo a todos os ranchos.

No plano das cobertas e a partir da proa se encontravam o paiol das tintas, os paióis das amarras, o alojamento dos sargentos, a coberta dos cabos e marinheiros, dois camarotes para suboficiais com ante praça, os compartimentos das caldeiras e das máquinas, a praça dos camarotes dos oficiais com os respectivos banheiros e finalmente o compartimento da máquina do leme. Nesse último compartimento também se encontrava a carvoeira com capacidade para três toneladas para a cozinha.

Os camarotes estavam distribuídos da seguinte forma: quatro a boreste, dois a bombordo, sendo os últimos de ré simples. Os banheiros estavam situados entre os dois camarotes de bombordo, sendo dois de cada tipo, independentes.

No plano do porão encontravam-se o compartimento de colisão, a praça dos paióis que dava entrada para a praça da máquina frigorífica e suas respectivas câmaras e para os paióis



Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha



de mantimentos, sobressalentes, do mestre e da arrecadação. Uma antepara transversal estanque separavam esses compartimentos da praça das caldeiras, assim como uma outra da praça das máquinas, sendo a comunicação feita entre estas duas praças por uma porta estanque de correição que podia ser fechada do convés.

Por ordem do Ministro da Marinha em 1937 foram montados a bordo pela Diretoria de Armamento dois canhões de 47 mm, Hotchkiss. Esses dois canhões foram retirados em 1942 e remetidos a Diretoria de Armamento.

No ano de 1942 foi recebido da Diretoria de Armamento um canhão de 101,6 mm, Armstrong, modelo II, completo com o respectivo reparo, aparelho de elevação e conteira, que foi montado no castelo na linha axial do navio por ante a ré do quebra-mar e por ante a vante do mastro. Ainda no ano de 1942 foi instalado um elevador tipo draga, no castelo a bombordo ao lado do sarrilho de espias, ficando sua mesa na coberta da guarnição.

Em 21 de dezembro de 1942 o navio recebeu da Diretoria de Armamento um reparo duplo de metralhadoras Madsen de 20,1 mm que foi instalado no convés superior a boreste, próximo da gaiuta da praça d'armas. Por fim em 4 de maio de 1943 o navio recebeu um outro reparo duplo Madsen de 20,1 mm que foi montado no convés superior a bombordo, em posição simétrica ao primeiro.

Em janeiro de 1943 foi instalado um aparelho de escuta submarina Modelo WEA=2 da Submarine Signal Company e em dezembro daquele ano um registrador químico recorder tipo CAN=55 100=A da Sangames-Eletric Company.

Com as alterações sofridas em 1946/1947 e destinada a sua volta ao serviço de hidrografia foi retirado de bordo todo o armamento, bem como os demais acessórios utilizados em guerra.

O navio possuía duas ancoras tipo Smith talingadas na proa as respectivas amarras, pesando a de boreste 850 kg e a de bombordo 750 kg e na popa atracado de encontro a antepara um ancorote tipo Almirantado, pesando 100 kg.

A propulsão do navio era feita por duas máquinas principais J. Thornicroft, de tríplex expansão, convergentes, verticais de cilindros invertidos, que desempenhavam uma potência



Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha



de 1050 HP. Existia um aparelho de inversão Stenphenson para casos de emergência e inversão da marcha, a qual podia ser feita por uma bomba manual de compressão de óleo que trabalhava conjugada com a inversão a vapor, usada normalmente.

O navio possuía dois condensadores, tipo superfície, com 1179 tubos, cada um. Possuía duas bombas de ar, tipo Weir, sendo uma para cada um dos seus condensadores que se encontravam no compartimento das motoras, situadas nas amuradas, respectivamente a boreste e a bombordo.

A máquina do servomotor do leme era constituída por um motor com dois cilindros que trabalhavam em alta pressão, possuindo diferencial de poder ser manobrado do passadiço e diretamente no local. Possuía um cabestrante a vapor, situado no 2º convés, um guincho a vapor situado a meio-navio e uma máquina de suspender montada na proa e formada por um motor com dois cilindros que trabalhava em alta pressão.

O navio possuía duas caldeiras tipo Yarrow queimando óleo combustível e que estavam instaladas em um compartimento que dispunha de uma chaminé para cada.

Para navegação, o navio dispunha de agulhas magnéticas, odômetros, sondadores mecânicos e acústicos, ecobatímetro, máquina de sondar, telêmetro, radiogoniômetro e instrumento de meteorologia.

Para comunicações exteriores foi instalado em 1938 um holofote para ser utilizado em sinais visuais. Para sinais de radiotelegrafia possuía um transmissor de ondas curtas e outro de ondas médias e um receptor universal. Para sinais de socorro, o navio possuía quatro foguetes Pain, porta-retinidas, três retinidas, uma pistola Pain para o tiro com os cartuchos de luzes brancas, verdes e encarnadas, sendo 25 cada uma. O navio possuía quatro lanchas e uma baleeira salva-vidas.

A lotação do navio em 1951 constava de nove oficiais e 83 praças.

Foi o primeiro navio preparado especialmente para levantamentos e serviu a toda a primeira geração de hidrógrafos. Suas atividades começaram na costa entre o Rio de Janeiro e São Sebastião, (área da carta nº 1600) continuando para o Sul.



Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha



No período de 16 de dezembro de 1943 a 6 de julho de 1945 foi empregado no serviço de escolta de comboio, chefiando um dos grupos que operava no trecho entre Recife (PE) e Rio de Janeiro (RJ). Durante o período de guerra o navio participou da escolta de 428 navios mercantes nacionais e estrangeiros, assim ele navegou um total de 72.203 milhas e fez 308,5 dias de mar.

Durante o período de paz no navio dentre outras, realizou as seguintes comissões:

Levantamento da Enseada dos Ganchos (RJ), no período compreendido entre 12 de maio de 1934 a 15 de junho de 1934, fazendo também estudos de um local para instalação do Quinto Distrito Naval;

Levantamento da Baía da Ilha Grande (RJ), no período compreendido entre 4 de agosto de 1934 a 10 de janeiro de 1935;

Levantamento do Porto de Ilhéus (BA), no período compreendido entre 3 a 27 de outubro de 1936, tendo nesta ocasião construído o Farolete de Ilhéu Grande (BA);

Em 11 de junho de 1938 participou da Revista Naval passada pelo Presidente da República Getúlio Dornelles Vargas em comemoração ao aniversário da Batalha Naval do Riachuelo. Nesta ocasião conduziu o presidente da República e Ministros de Estado pela Baía de Guanabara (RJ);

Levantamento da Costa Leste, no período compreendido entre 15 de julho a 22 de agosto de 1940, por solicitação da comissão designada pelo Governo brasileiro e foi realizado na região compreendida entre Santa Cruz, Cabralia e Porto Seguro, estado da Bahia. Tal levantamento tinha como objetivo verificar o verdadeiro local do descobrimento do Brasil;

Levantamento do Porto de Natal (RN) e Costa Nordeste no período de 7 de junho a 23 de julho de 1942;

Sondagens do Porto de Recife (PE) em janeiro de 1943, já adaptado para o serviço de guerra realizou sondagens ao largo de Recife;

Levantamento da Ponta da Areia no período de 13 de setembro a 16 de outubro de 1948, fazendo também estudo para a construção da Base Naval de Aratu (BA);



Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha



Levantamento da Enseada de Benevente (ES) no período de 23 de setembro a 15 de novembro de 1949, quando realizou também pesquisa de um alto fundo ao sul da ilha de Saracura na baía da Ilha Grande (RJ);

Levantamento da Baía de Guanabara no período entre 27 de dezembro de 1950 a 10 de janeiro de 1951;

Levantamento do braço norte do Rio Amazonas no período entre 29 de maio de 1952 a 11 de maio de 1953, tendo construído também os faróis de Páu Cavado, Espírito Santo, Mupéua, Jacitara e Ponta do Céu, para segurança da navegação do Canal Norte;

Levantamento da Carta 1400 entre os meses de novembro de 1953 a maio de 1954, tendo concluído também os serviços da carta 1401 e efetuados serviços topográficos para localização de novos aterros e construções importantes;

Levantamento da Barra Norte do Rio Amazonas e suas proximidades no período de 3 de outubro de 1954 a 31 de dezembro de 1955, tendo sido utilizado pela primeira vez na América do Sul o sistema eletrônico para determinação de posição durante as sondagens.

Foi submetido a Mostra de Desarmamento em 21 de março de 1957, conforme Aviso Ministerial nº 4056 de 31 de dezembro de 1956. Durante a sua permanência no Serviço da Armada o Navio Hidrográfico *Rio Branco* navegou 188.516 milhas e fez 978 dias de mar.

Foram seus Comandantes

Capitão de Corveta João Coelho de Souza	06/03/1933 a 26/10/1933
Capitão-Tenente José Pereira Cotta Filho	26/10/1933 a 10/03/1934
Capitão de Corveta Antônio Alves Câmara Junior	10/03/1934 a 30/03/1937
Capitão de Corveta Ary dos Santos Rongel	30/03/1937 a 21/01/1939
Capitão-Tenente José Santos Saldanha da Gama	21/01/1919 a 15/04/1939
Capitão de Corveta Alberto Jorge Carvalhal	15/04/1939 a 15/01/1941
Capitão de Corveta Silvio Borges da Souza Motta	15/01/1941 a 24/04/1943
Capitão de Corveta Paulo Bosísio	24/04/1943 a 05/04/1944
Capitão de Corveta Waldemar de Figueiredo Costa	05/04/1944 a 18/04/1945



Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha



Capitão de Corveta Heitor Almeida de Sá	18/04/1945 a 12/10/1945
Capitão de Corveta Hélio Garnier Sampaio	12/10/1945 a 19/11/1945
Capitão-Tenente Paulo Mendonça do Amaral	19/11/1945 a 09/01/1946
Capitão de Corveta Jonas de Oliveira Paredes	09/01/1946 a 06/12/1946
Capitão-Tenente Almir da Costa Rubim	06/12/1946 a 11/12/1947
Capitão de Corveta Hélio Ramos de Azevedo Leite	11/12/1947 a 07/04/1949
Capitão de Corveta Alberto dos Santos Franco	07/04/1949 a 08/02/1950
Capitão-Tenente Fernando Luiz da Cunha	08/02/1950 a 16/06/1950
Capitão de Corveta Leopoldo Francisco Côrrea Dias de Paiva	16/06/1950 a 13/08/1951
Capitão-Tenente Gitahy da Silva Valente	13/08/1951 a 14/11/1951
Capitão-Tenente Maximiano Eduardo de Silva Fonseca	14/11/1951 a 10/07/1953
Capitão de Corveta Júlio de Sá Bierrenbach	10/07/1953 a 29/03/1955
Capitão de Corveta Paulo Irineu Roxo Freitas	29/03/1955 a 21/03/1957