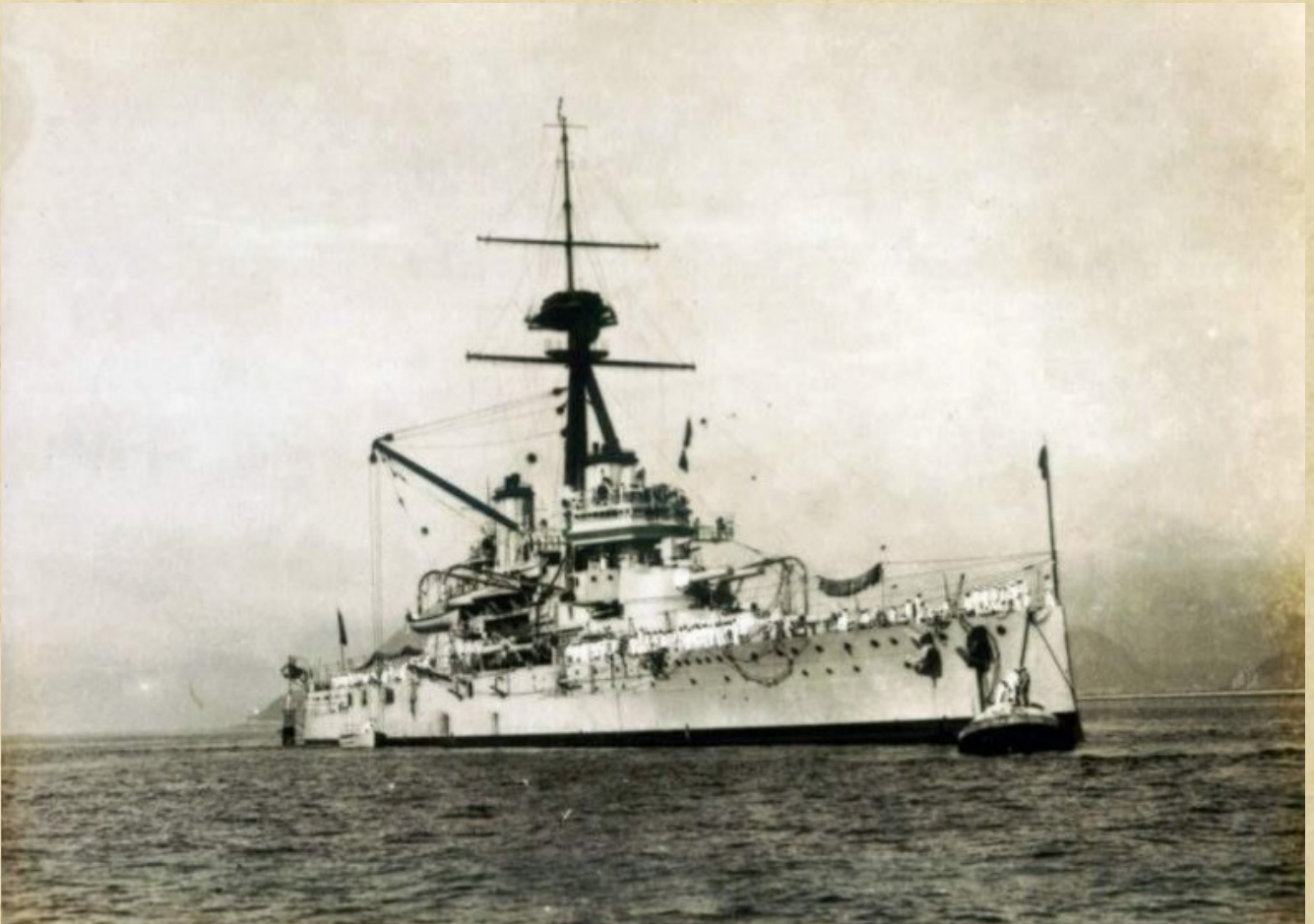




SÃO PAULO
Encouraçado

Incorporação: 23 de agosto 1910.

Baixa: 14 de julho de 1951.



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

Encouraçado construído nos Estaleiros Vickers Sons e Maxim, Barrow in Furness na Inglaterra, cuja quilha foi batida em 30 de abril de 1907. Foi lançado ao mar em 19 de abril de 1909 e teve sua Mostra de Armamento em 23 de agosto de 1910, sendo incorporado à Divisão de Encouraçados pelo Aviso nº 4755 do Estado-Maior da Armada nº 238 de 07 de outubro de 1910.

Pelo Aviso Reservado nº 2.708 de 20 de julho de 1917, que criou as Divisões Navais do Sul, Centro e Norte, este navio foi incorporado à Divisão do Centro, sediada no Rio de Janeiro



Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha



e composta também do Encouraçado *Minas Gerais* e dos Contratorpedeiros *Amazonas*, *Pará*, *Paraíba*, *Alagoas* e *Paraná*.

Foi o segundo navio da Marinha do Brasil a ostentar este nome. O primeiro foi um navio de casco de madeira, de propulsão a vapor, pertencente a um particular a quem o Governo Imperial fretou para servir de Navio-Transporte, na vigência da Guerra do Paraguai (junho de 1865). Este navio naufragou na Barra de Guaratuba, ao sul de Paranaguá, em novembro de 1868, sendo os passageiros e a tripulação socorridos pelo Vapor *São Vicente*.

Em dezembro de 1902, José Maria da Silva Paranhos Jr., o Barão do Rio Branco assumiu o Ministério das Relações Exteriores e buscou mobilizar as lideranças e a opinião pública para estimular o Estado a reverter à situação de debilidade da Esquadra. Uma providencial recuperação nas finanças nacionais permitiu que fosse feito um substancial investimento nas Forças Armadas, particularmente na Marinha. Assim surgiu o plano de reaparelhamento naval de 1904, concebido pelo Ministro da Marinha, Almirante Júlio de Noronha e aprovado pelo Congresso Nacional.

O plano do Almirante Noronha foi modificado pelo sucessor Almirante Alexandrino de Alencar que levou em consideração as sensíveis e rápidas inovações no setor naval ocorridas na época, dando origem a uma nova versão em 1906. Assim, em 1910 chegavam dois enormes e poderosos encouraçados – os maiores e mais modernos *dreadnought* existentes –, o *Minas Gerais* e o *São Paulo*, e os navios menores, destinados a compor a sua escolta, cruzadores e contratorpedeiros, além de dois rebocadores de alto-mar.

O navio foi construído em chapa de aço de 3,5 oitavos de polegada, convés corrido, dividido em treze compartimentos estanques transversais, estanques até a segunda coberta. Sua estrutura compreendia o casco propriamente dito e uma superestrutura disposta na parte central, à meia tolda, sem chegar até o costado. Possuía duplo fundo, aríete e um mastro trípode com duas vergas e mastaréis onde estava instalada uma plataforma para direção de tiro.

Possuía as seguintes características: 17.274t de deslocamento leve; 19.250t de deslocamento normal; 21.500t de deslocamento máximo; 165,61m (543 pés) de comprimento



Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha



total; 152,50m de comprimento entre perpendiculares; 23,31m (83 pés) de boca moldada, 12,81m (42 pés) de pontal, 8,54m (28 pés) de calado à vante e 8,23m (27 pés) de calado à ré.

Era equipado com duas máquinas a vapor, tríplice expansão 23.500 HP de potência total com quatro cilindros invertidos de duplo efeito, situadas em compartimentos independentes e estanques. Ficava uma máquina em cada bordo, que acionavam dois hélices de quatro pás, tendo 18 caldeiras Babcoc and Wilcox, distribuídas em três seções, uma com quatro caldeiras e duas com sete caldeiras descarregando para duas chaminés, sendo uma por vante, junto ao mastro, e a outra por ante ré.

Existiam 36 carvoeiras com capacidade para 2.750t de carvão, desempenhando 19,6 nós de velocidade máxima em plena carga, 16, 7 nós de velocidade máxima garantida no mar, 9,4 nós de velocidade econômica.

O couraçamento do casco, em aço Krupp compreendia a proteção vertical e a horizontal. A vertical, distendida no sentido longitudinal ao longo do navio, e no sentido transversal de um bordo a outro. Existiam placas de couraça cobrindo o costado do navio desde cinco pés abaixo da linha d'água até dez pés acima e desde a roda de proa até próximo ao cadasto de anteparas transversais. As anteparas eram em número de quatro, sendo duas próximas a proa e à popa, que fechavam os topos das chapas na extremidade do cinto e duas a meio navio fechando a cidadela nas faces à vante e à ré.

A espessura das placas do costado era de nove polegadas na parte central do casco, onde se localizavam as máquinas, caldeiras e mais aparelhos essenciais, passando a seis e quatro polegadas para os extremos à proa e à popa.

Na parte central, a couraça de nove polegadas continuava para cima, subindo a tolda a altura do costado até ir encontrar o convés da tolda, formando as muralhas laterais da cidadela.

A parte horizontal compreendia três conveses couraçados, colocados sobre a primeira, segunda e terceira cobertas, destinados a garantir o interior do casco contra os tiros mergulhantes e contra a explosão de projeteis.



Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha



Existia uma cidadela, dentro da qual se achavam as máquinas, caldeiras, paióis de munição, terceira bateria secundária, enfermarias de combate e todos os equipamentos e órgãos essenciais do navio. Essa cidadela era formada, aos lados, pela couraça lateral de nove polegadas, à proa e à popa, por anteparas transversais que, dispostas em combinação com a couraça do costado apresentavam a espessura de nove polegadas. O sistema defensivo do navio incluía, além do duplo fundo, a subdivisão do casco em compartimentos isolados e estanques de modo a circunscrever a invasão d'água.

A energia elétrica era fornecida por seis grupos de corrente contínua Elswick, 132kw, acionados por máquinas a vapor Elswick, compound, verticais, dois cilindros. Também era equipado com quatro máquinas frigoríficas J. C. Hall.

A água potável era produzida por dois destiladores com capacidade de 70L/24 horas.

Todos os paióis de artilharia destinados aos projeteis eram ventilados pelo sistema convencional com admissão do ar atmosférico. Os demais paióis destinados à pólvora sem fumaça eram ventilados pelo sistema de ar frio circulatório fornecido por nove aparelhos termotanques e máquinas frigoríficas J. C. Hall.

As comunicações externas e visuais eram realizadas por meio de instalações de sinais de bandeiras, de escote, de holofotes e de semáforas. As comunicações rádio se faziam por intermédio de cinco estações transmissoras, três de frequência intermediária e duas de alta frequência.

A manobra do navio era feita por leme compensado de 2,48 m de porta com transmissão rígida de parafusos, podendo ser manobrado a mão ou com auxílio de duas máquinas Harfied a vapor, de dois cilindros, verticais, cada uma delas situadas em cada praça de máquinas. O navio dispunha de rodas de leme no passadiço, torre de comando, estação central e compartimento de ré.

Para salvamento, o navio dispunha de 15 embarcações miúdas (sete lanchas), duas baleeiras, dois escaleres, dois botes, um escaler de regatas e uma chalana.

A lotação do navio era de 1.173 homens, dos quais 48 oficiais e 1.125 praças.



Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha



Originalmente, a bateria principal do Encouraçado compunha-se de 12 canhões Armstrong de 305 mm, 45 calibres com 14 m de comprimento. Esses canhões estavam dispostos e defendidos em seis torres barbetas de forte couraçamento de aço Krupp cementado (liga especial). O couraçamento tinha 305 mm de espessura, as laterais e posteriores de eram de 200mm.

A bateria secundária do Encouraçado compunha-se de 22 canhões de médio calibre e oito de pequeno calibre, Armstrong. Os canhões de calibre médio eram de 120 mm, 50 calibres, tiro rápido, modelo III, utilizando obturação automática por compressão de Bange, montados em reparos de pedestal Elswick. Esses canhões de calibre médio ficavam 14 canhões, sete em cada bordo, situados na primeira coberta do navio (2ª Bateria) e dentro da cidadela couraçada, dispostos em portinholas, defendidos por escudos fortemente couraçados. Os oito canhões restantes, ficavam situados na superestrutura (3ª Bateria), quatro, em redutos no plano da tolda e quatro em plano superior, em barbetas abertas, uns e outros nos ângulos das faces de vante e de ré, a bombordo e boreste, dois a dois, agrupados.

Os canhões eram defendidos por escudos fracamente couraçados, tendo os das barbetas tetos inclinados, protegendo os órgãos vitais do navio e a tripulação. Ficavam dispostos a não deixar ângulos mortos de conreira. Tais canhões constituíam o armamento antitorpédico, sendo que, a 2ª Bateria poderia ser considerada como bateria de combate, a 3ª Bateria, entretanto, não oferecia garantia de proteção para combate, a não ser quando empregada a grande distância e contra pequenos navios.

Por sua vez, os oito canhões de pequeno calibre eram de 47mm, 50 calibres de comprimento, semiautomáticos, dispostos da seguinte forma: quatro sobre as torres II, III, IV e V e os outros quatro sobre os passadiços à vante e à ré. Esses canhões se destinavam mais ao serviço de instrução, podendo ser removidos em caso de combate por ficarem muito expostos. Também podiam ser empregados em embarcações miúdas, na proteção de desembarques nas costas, já que eram facilmente desmontáveis e montáveis nos castelos de proa dessas embarcações miúdas.



Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha



No período de junho de 1918 a novembro de 1919 o navio foi para os Estados Unidos para passar por uma série de transformações, melhorando as condições de habitabilidade e higiene. Foi instalada na praça de canhões uma guarita para proteção dos comandantes das torres e respectivos aparelhos de direção de tiro. Foram construídas anteparas longitudinais, separando os canhões em cada torre. Houve uma modificação completa do sistema de ar comprimido. Foi instalado um novo sistema de percussão com a introdução de novo dispositivo especial para a retirada da estopilha sem necessidade de abrir a culatra. Foram instalados aparelhos de segurança para impedir a abertura da culatra em caso de tiro seco, tanto para o fechamento hidráulico como para o fechamento a mão. Foi feita a eliminação da conreira lateral e foram modificadas as alças do posto central para pontaria contínua dos conteiradores.

Foi instalado indicador mecânico de conreira e os antigos motores elétricos de conreira (praça de manobras e torres) foram substituídos por motores a óleo tipo Waterbury Speed Gear. As lunetas telescópicas dos apontadores foram substituídas por outras do tipo Check Telescope. Foram instalados dois diretoscópios em cada torre alta e um periscópio em cada torre baixa. O circuito de disparo foi modificado para permitir fogo individual por apontadores e o fogo por salvas pela chave mestra do diretoscópio. Foram instalados acumuladores para iluminação auxiliar e para o circuito de disparo.

Nos tetos das torres II e V foram instalados dois telêmetros Bausch e Lomb. Foi realizada a montagem de uma rede de tubos acústicos, ligando diversas praças e paióis das torres entre si e ligando todas as torres com a Estação Provisória e a torre dois com a Estação Central. Foi instalado sistema de ventilação para a praça de canhões, guarita e praça de manobra. Todo o sistema de ar comprimido foi modernizado e foram instalados aparelhos Sperry de sinais de salva, telefones e circuitos do novo sistema de Fire Control.

Os dez canhões de 120 mm da primeira cobertura foram removidos, ficando a bateria secundária composta por 12 canhões, os quais foram colocados nos extremos da cobertura, sendo quatro nas barbetas e quatro nos redutos, constituindo assim quatro defesas de três canhões situadas duas à vante e duas à ré. Foram modificados também os circuitos de disparo com a



Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha



substituição dos avisos acústicos por lâmpadas de prova. Os canhões de 47 mm das torres II, III, IV e V foram removidos e os canhões de 37 mm tiveram o tiro reduzido.

Foram instalados dois canhões Bethlem de 76mm, 50 calibres, tipo americano, disparo eletromecânico em plataformas especiais construídas para esta finalidade, a bombordo e boreste, sendo usados para defesa antiaérea. A estação de rádio de 500 watts foi removida e desmontada e instalada uma nova estação. Entre 1930 e 1940 foram instalados transmissores e receptores de maior potência e de tecnologia mais moderna.

Em 1933, foram realizadas várias modificações nas instalações do canhão esquerdo da torre IV para acréscimo de sua elevação de dezoito para vinte graus, sem tocar na couraça. Em 1937, foram removidos dez canhões de salva de 47mm da primeira coberta a boreste e bombordo e em 1940 foram removidos os canhões de 47mm das defesas 3 e 4 para as defesas 1 e 2, respectivamente. Foram instalados quatro reparos duplos de metralhadoras Madsen, 20mm, em cada uma das torres laterais III e IV e duas em cada uma das defesas 3 e 4.

Durante o período que serviu à Marinha do Brasil navegou 99.655 milhas e realizou inúmeras missões.

Em 22 de novembro de 1910, o navio foi alvo de uma revolta de marinheiros em protesto contra a prática de castigos corporais vigente na Armada. Denominada “Revolta da Chibata” foi liderada por João Cândido, praça da 40ª Companhia do Corpo de Marinheiros Nacionais, embarcado no Encouraçado *Minas Gerais*. No Encouraçado *São Paulo*, ao ser deflagrado o movimento, a guarnição dirigiu-se aos oficiais comunicando a decisão de não permitirem superiores a bordo. O Capitão-Tenente Américo Sales de Carvalho tentou resistir sendo abatido por um grumete e os oficiais restantes abandonaram o navio.

No Encouraçado *Minas Gerais*, o comandante do navio, Capitão de Mar e Guerra João Batista das Neves, ao reagir à sublevação, foi morto juntamente aos Capitães-Tenentes José Claudio da Silva Junior e Mario Lahmeyer. A rebelião contou também, com a participação da marinhagem do Cruzador *Bahia*, onde durante o confronto foram mortos o Primeiro-Tenente



Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha



Mário Alves de Souza e vários marinheiros. No Encouraçado *Deodoro*, o último a se rebelar, não houve mortos.

Os navios sediciosos evoluíram pela Baía de Guanabara atirando esporadicamente, atingindo bairros residenciais, fazendo vítimas entre os civis e provocando pânico entre a população do Rio de Janeiro. A resolução do governo desautorizando reação por parte da Esquadra remanescente causou indignação entre os oficiais. Em memorial, os líderes da revolta exigiram a abolição dos castigos físicos e o aumento de soldo. O senador Rui Barbosa, a pedido de um grupo de senadores, apresentou um projeto de anistia votado e aprovado pelo Congresso Nacional no dia 25 de novembro 1910.

A 09 de julho de 1911, suspendeu transportando o Presidente da República, Hermes Rodrigues da Fonseca do Rio de Janeiro para a Bahia. Três anos depois, em 25 de fevereiro de 1914, comboiou uma Divisão Alemã durante exercícios no litoral do Rio de Janeiro e, no dia 01 de junho desse mesmo ano, seguiu para a Enseada Batista das Neves (RJ), tendo a bordo o Presidente da República Hermes Rodrigues da Fonseca.

No dia 17 de junho de 1918, ainda no quadro de beligerância da Primeira Guerra Mundial, viajou aos Estados Unidos, em postos de combate, incorporado à Divisão composta pelo encouraçado estadunidense *Nebraska* (capitânia) e do Cruzador *Raleigh*, descarregando munição no Porto de Nova Iorque.

O Governo do Presidente Epitácio Pessoa no início de 1920 idealizava três grandes projetos de representação internacional, a saber: A vinda ao Brasil dos reais belgas Alberto I e Elizabeth; visita oficial aos aliados do Brasil na Grande Guerra, Inglaterra, França e Bélgica e transladar os restos mortais do Imperador D. Pedro II e da Imperatriz D. Teresa Cristina. Assim, em carta de 23 de junho de 1920 foi formulado um convite ao Império belga.

Para fornecer um transporte adequado à posição do rei belga e sua consorte, rainha Elisabeth, o governo primeiramente pretendeu utilizar um navio de transporte de passageiros de uma das companhias de navegação nacionais, que seria escoltado por um navio de guerra da Marinha do Brasil. Entretanto, quando o Presidente da República Epitácio Pessoa inspecionou as



Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha



acomodações do navio de escolta que seria o Encouraçado *São Paulo*, mudou de ideia e no lugar desse navio servir de escolta seria o próprio a realizar o transporte da realeza belga.

As adaptações nas acomodações para transportar o casal real e sua comitiva em viagem oficial transatlântica foram realizadas pelo Estaleiro Lage em Niterói (RJ). No dia 27 de julho de 1920 o navio partiu com destino a Zeebrugge, porto comercial no Mar do Norte, de intenso simbolismo na Europa recém-pacificada, por ter sido local de intensas lutas na última fase do conflito da Grande Guerra. Assim, a utilização daquele porto para o embarque dos reis belgas foi desaconselhada por autoridades britânicas, que desobstruíam o canal navegável bloqueado por vários cascos propositalmente afundados pela Marinha britânica para inviabilizar o uso da base naval montada pelos alemães naquele local. Mesmo assim a tripulação do *São Paulo* em manobra arriscada conseguiu realizar a atracação no dia 28 de agosto de 1920.

No dia 2 de setembro de 1920, a realeza belga embarcou e foi recebida por uma salva de 21 tiros. Na viagem ao Brasil aconteceram a bordo os festejos do dia 7 de setembro e a tradicional cerimônia naval da passagem do Equador. Ainda durante a travessia faleceu, vítima de um acidente o grumete Francisco Soares Lima, a cerimônia fúnebre foi realizada no mar pelo capelão que acompanhava o casal real. Em 19 de setembro, o Encouraçado *São Paulo* se aproximou da cidade do Rio de Janeiro e foi recebido pela escolta de outros navios para o desembarque na Praça Mauá pela Galeota *D. João VI*.

Em 16 de outubro de 1920 o casal real belga voltava a embarcar no Encouraçado *São Paulo* para seu regresso à Europa. No dia 1º de novembro o Rei Alberto I desembarcou em Lisboa e a Rainha Elisabeth permaneceu a bordo até o fim daquela missão, quando foi deixada junto com sua comitiva no porto belga de Dunquerque. O navio ainda aportou em Portsmouth, Antuérpia e Cherburgo, cumprindo o roteiro de visitas protocolares aos Países Aliados da Primeira Grande Guerra.

No dia 19 de outubro o Encouraçado *São Paulo* chegou a Lisboa para receber os restos mortais do Imperador D. Pedro II e da Imperatriz Teresa Cristina, suspendendo no mesmo dia e atracando na Praça Mauá no dia 7 de janeiro de 1921.



Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha



Com o Levante Tenentista em 1922 o Encouraçado *São Paulo* foi utilizado para combater o movimento sedicioso. Assim, em 6 de julho daquele ano, o navio entrou em postos de combate com três torres de 305 mm guarnecidas, estabelecendo contato com a Fortaleza de Santa Cruz para combinar um ataque coordenado. O navio seguiu ao rumo sul e pretendia atirar entre as marcações 225° e 250° verdadeiros, setor no qual não haveria riscos de tiros longos atingirem o Bairro do Leblon (RJ). Logo em seguida o Forte de Copacabana abriu fogo com canhões de 190 mm, disparando dois tiros sem direção. Assim, o encouraçado respondeu com uma primeira salva de tiros curta, a segunda salva não pôde ser observada, devido a fumaça. Depois de mais três salva seguidas, o encouraçado conseguiu fazer um impacto no forte abrindo grandes brechas no paredão do forte. Com a ameaça de bombardeio da cidade pelos tenentes rebelados, o navio silenciou suas baterias.

Foram disparados 19 tiros, na distância média de 6000 m. Durante a ação, dois aviões navais também atacaram os rebeldes, lançando bombas a pequena distância da muralha do Forte. Ante o cerco terrestre e o bombardeio naval e aéreo, os rebeldes decidem dispersar-se, exceto um grupo que saíram armados para enfrentar as tropas atacantes em um episódio que ficou conhecido como a Epopeia dos 18 do Forte.

Em 4 de novembro de 1924, o Encouraçado *São Paulo* foi palco de uma conspiração de jovens oficiais que pretendiam protestar contra o Governo de Arthur Bernardes. Exigiam o retorno das instituições democráticas e a libertação dos envolvidos no movimento de 1922, que se encontravam presos na Ilha Grande (RJ).

A revolta tinha a anuência do Capitão de Mar e Guerra Protógenes Guimarães, Diretor de Aeronáutica da Marinha, sendo chamada de Conspiração Protógenes. Assim, os rebeldes se organizaram e dividiram as atribuições de cada setor envolvido no movimento. Cabia aos militares rebelados do Centro de Aviação Naval do Rio de Janeiro providenciar a condução para receber Protógenes Guimarães na Ponta do Caju (RJ) e levar para o Encouraçado *São Paulo*. Contudo, a ideia de tomar de assalto, os Encouraçados *São Paulo* ou o *Minas Gerais* fracassou e a polícia acabou surpreendendo a cúpula revolucionária da Marinha, prendendo o Comandante Protógenes na Rua Acre no Centro do Rio de Janeiro.



Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha



Com a prisão do Comandante Protógenes; os tenentes Herculino Cascardo, Ademar Siqueira, Arnaldo Pinheiro de Andrade, Paulo Alcoforado da Natividade, Mario Freitas, Benjamin Xavier e Augusto do Amaral Peixoto, assumiram o comando do navio.

Apesar de sabotado e da resistência de um grupo de Sargentos agrupados na proa, os rebeldes conseguiram movimentar o navio. A Fortaleza de Santa Cruz abriu fogo com as baterias de 150 mm provocando avarias no mastro central, rompendo uma das chaminés e destruindo o Fire Control. Os estilhaços atingiram e feriram gravemente um Sargento e dois Marinheiros. O Forte de Copacabana começou também a atirar com seus canhões de 305 mm. O navio respondeu com suas peças de 305 mm silenciando as baterias da Fortaleza de Santa Cruz e do Forte Copacabana, que silenciaram seus canhões para evitar um confronto direto com o Encouraçado, com graves riscos para a população civil.

O navio navegou em direção a Ilha Grande com a missão de libertar os Tenentes que participaram da Revolução de 5 de julho de 1922 e que estavam detidos no Navio Prisão *Cuiabá*. O encouraçado afastou-se do local após verificar que os prisioneiros haviam sido desembarcados e removidos para a cidade do Rio de Janeiro.

O navio partiu então, em direção ao Sul do país para juntar-se as forças rebeldes que no dia 28 de outubro de 1924 se levantaram contra o governo e teriam ocupado o Porto de Rio Grande (RS). Ao verificarem que as tropas se encontravam longe do litoral marchando ao encontro das forças do General Isidoro Dias Lopes, os rebeldes decidiram rumar para Montevideú onde, em 10 de novembro de 1924 solicitaram asilo, concedido pelas autoridades uruguaias, sendo o navio entregue oficialmente ao Encarregado de Negócios do Brasil Gastão Paranhos do Rio Branco.

A 21 de dezembro de 1927, realizou viagem transportando o Presidente da República, Washington Luís Pereira de Souza, à Ilha Grande. Em 17 de maio de 1935, suspendeu com o Presidente da República Getúlio Dornelles Vargas com destino ao Rio da Prata.

Reconhecido o estado de beligerância entre o Brasil e os países do Eixo, o Encouraçado São Paulo, no dia 23 de novembro de 1942, realizou viagem com cobertura antissubmarino



Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha



pelos Contratorpedeiros estadunidenses *Davis e Badger* rumo a Recife (PE), onde permaneceu como defesa fixa até o final da Segunda Grande Guerra Mundial.

Em 2 de agosto de 1947, em cumprimento ao Aviso Ministerial 1.618-B foi desincorporado da Esquadra e subordinado ao Comando do Primeiro Distrito Naval. Pelo Aviso Ministerial nº 810 de 19 de março de 1948 foi criado o Grupo de Manutenção de Material do Encouraçado *São Paulo*, permanecendo o navio nesta situação até 14 de julho de 1951, quando foi subordinado ao Departamento Administrativo de Recuperação de Material, sediado na Ilha das Cobras.

Foi adquirido como sucata pela British Iron and Steel Corporation, Inglaterra, em agosto de 1951 e rebocado para a Europa em setembro do mesmo ano. Durante a operação de reboque, nas imediações dos Açores e sob fortíssima tempestade o navio partiu as amarras e desapareceu no oceano com oito homens da tripulação inglesa, contratados para a manutenção do navio durante a travessia. Apesar das buscas aéreas efetuadas pela Força Aérea Britânica – RAF e pela Força Aérea dos Estados Unidos – USAF em uma área de 140.000 milhas quadradas, nenhum vestígio do navio foi encontrado.

Foram seus Comandantes:

Capitão de Mar e Guerra Francisco Marques Pereira e Souza	10/11/1909 a 23/11/1910
Capitão de Fragata Silvinato de Moura (Interino)	23/11/1910 a 10/12/1910
Capitão de Mar e Guerra Raimundo José Ferreira do Vale	10/12/1910 a 15/04/1912
Capitão de Mar e Guerra George Americano Freire	15/04/1912 a 05/06/1913
Capitão de Mar e Guerra Pedro Max Fernando de Frontin	05/06/1906 a 18/01/1915
Capitão de Mar e Guerra Alberto de Barros Raja Gabaglia	18/01/1915 a 23/08/1916
Capitão de Mar e Guerra Augusto Theotônio Pereira	23/08/1916 a 11/09/1917
Capitão de Mar e Guerra Felinto Perry	11/09/1917 a 16/01/1918
Capitão de Mar e Guerra César Augusto de Mello	16/01/1918 a 28/12/1918
Capitão de Fragata Luiz Perdigão (Interino)	28/12/1918 a 13/03/1919



Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha



Capitão de Mar e Guerra Arthur Thompson	13/03/1919 a 25/03/1920
Capitão de Mar e Guerra Augusto Theotonio Pereira	25/03/1920 a 15/07/1920
Capitão de Mar e Guerra Tancredo de Gomensoro	15/07/1920 a 31/12/1921
Capitão de Mar e Guerra Henrique Aristides Guilhem	31/12/1921 a 03/07/1922
Capitão de Mar e Guerra José Antonio da Silva Ribeiro Junior	03/07/1922 a 11/10/1922
Capitão de Mar e Guerra Joaquim Nunes de Souza	11/10/1922 a 29/11/1922
Capitão de Mar e Guerra Luiz Perdigão	29/11/1922 a 02/05/1923
Capitão de Mar e Guerra Oscar Gitahy de Alencastro	02/05/1923 a 14/11/1924
Capitão de Fragata Adalberto Guimarães Bastos(Interino)	14/11/1924 a 26/11/1924
Capitão de Mar e Guerra Damião Pinto da Silva	26/11/1924 a 08/11/1925
Capitão de Mar e Guerra Amphilóquio Reis	08/11/1925 a 11/10/1929
Capitão de Mar e Guerra Francisco Radler de Aquino	11/10/1929 a 03/01/1931
Capitão de Fragata Virgílio Mesquita Barros	03/01/1931 a 02/09/1931
Capitão de Mar e Guerra José do Couto Aguirre	02/09/1931 a 09/05/1932
Capitão de Mar e Guerra Carlos Augusto Gaston Lavigne	09/05/1932 a 11/05/1933
Capitão de Mar e Guerra Joaquim Cordeiro Guerra	11/05/1933 a 29/07/1935
Capitão de Mar e Guerra Paulo da Rocha Frago	29/07/1935 a 11/02/1937
Capitão de Mar e Guerra Jorge Dodsworth Martins	11/02/1937 a 04/02/1939
Capitão de Mar e Guerra Alfredo Carlos Soares Dutra	04/02/1939 a 03/02/1941
Capitão de Mar e Guerra Theobaldo Gonçalves Pereira	03/02/1941 a 16/10/1943
Capitão de Mar e Guerra Jerônimo Francisco Gonçalves	16/10/1943 a 22/04/1945
Capitão de Mar e Guerra Antonio Alves Câmara Junior	22/04/1945 a 11/01/1946
Capitão de Fragata Francisco Vicente Bulcão Viana (Interino)	11/01/1946 a 07/03/1946
Capitão de Mar e Guerra Paulo Nogueira Penido	07/03/1946 a 01/07/1946
Capitão de Fragata Jorge Ferreira Landim(Interino)	01/07/1946 a 27/07/1946
Capitão de Mar e Guerra Euclides de Souza Braga	27/07/1946 a 14/07/1948
Capitão de Fragata Jorge F. Landim (Cf. do Gp. de Manutenção)	14/07/1948 a 21/03/1949



Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha



Capitão de Corveta Enéas A. de Miranda (Cf. Gp. Manutenção)	21/03/1949 a 15/07/1949
Capitão-Tenente Cleon Ramos de A. Leite (Cf. Gp. Manutenção)	15/07/1949 a 22/11/1949
Capitão de Corveta José Luiz de A Goyano (Cf. Gp. Manutenção)	22/11/1949 a 22/06/1951
Capitão-Tenente Cássio Prado Ribeiro (Cf. Gp. Manutenção)	22/06/1951 a 14/07/1951