



BARROSO
Cruzador

Incorporação: 25 de agosto de 1896.

Baixa: 28 de julho de 1931.



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

Cruzador protegido construído nos Estaleiros W. C. Armstrong Whitworth & Co., Ltd., Eslwick, New Castle on Tyne, Inglaterra, cuja quilha foi batida em setembro de 1895, sendo lançado ao mar e incorporado a Armada em 25 de agosto de 1896. Recebeu o indicativo visual nº 11 e código internacional CGHK.

Com o *Barroso*, integravam uma encomenda feita aos Estaleiros Ingleses, com mais dois navios do mesmo tipo: o *Almirante Abreu* e o *Amazonas*. Ambos foram vendidos pelo Presidente Prudente de Moraes ao Governo dos Estados Unidos – então em guerra com a



Espanha (1898) – quando já se achavam entregues, com Bandeira e guarnição brasileiras. Na Armada estadunidense, foram denominados respectivamente, *Albany* e *New Orleans*.

Terceiro navio da Marinha do Brasil a ostentar o nome Barroso em homenagem ao Almirante Francisco Manoel Barroso da Silva, Barão de Amazonas, vencedor da Batalha Naval do Riachuelo, na Guerra contra o Governo do Paraguai (1864-1870). O primeiro navio com este nome foi um Encouraçado construído no Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro, projetado pelo Engenheiro Naval Napoleão Batista Level e suas máquinas projetadas pelo Engenheiro Naval Carlos Braconnot. Sua quilha foi batida em 21 de fevereiro de 1865, sendo lançado ao mar em 4 de novembro de 1865, tendo sua Mostra de Armamento em 7 de novembro de 1865. O segundo foi um cruzador, o *Almirante Barros*, construído sob os planos do Engenheiro Naval Capitão-Tenente João Cândido Brasil, cuja quilha foi batida em 1º março de 1880 e lançado ao mar em 17 de abril de 1882.

O navio foi construído em chapa de aço de 5/8 de polegadas e protegido nas obras vivas por um embono de madeira forrado de cobre. Era dividido em 14 compartimentos estanques, convés couraçado com diferentes espessuras, sendo que todas as aberturas de comunicação entre os diferentes compartimentos eram protegidos por portinholas encouraçadas. Como proteção adicional possuía uma cinta celular, ou Cofferdam, constituída pelos depósitos suplementares de carvão, que protegiam os órgãos vitais do navio, máquinas e caldeiras.

Possuía duplo-fundo, aríete e dois mastros militares, um à vante e outro à ré e duas chaminés.

Deslocava 3.437 t e suas dimensões eram: 107,989 m de comprimento total; 100,580 m de comprimento entre perpendiculares; 13,330 m de boca externa; 13,101 m de boca moldada; 7,742 m de pontal; 4,990 m de calado à vante; 5,527 m de calado a meio navio; 5,257 m de calado à ré.

Era equipado com: duas máquinas de tríplex expansão Humpheis, 7.512 HP, três cilindros verticais invertidos, situadas em compartimentos estanques, que acionavam dois hélices de três pás, de passo variável, com 3,657 m de diâmetro; quatro caldeiras tipo Almirantado, cilíndricas, multitubulares, tiragem natural e forçada, distribuídas em quatro



seções, em dois compartimentos à vante e à ré, descarregando para duas chaminés, uma para cada duas caldeiras, colocadas uma por antevante a outra. Para movimentação das máquinas auxiliares, dispunha de uma caldeira auxiliar tipo Almirantado, vertical, localizada em compartimento acima das caldeiras principais, a meio-navio, em superestrutura até acima do convés. As carvoeiras eram em número de 16, oito em cada bordo, sendo cinco acima e três abaixo do convés couraçado, com capacidade total para 990 t de carvão. Velocidade máxima de 22 nós, raio de ação com velocidade econômica 5.500 milhas.

A manobra do navio era feita por leme compensado, operado com auxílio de máquina a vapor Davis, dois cilindros, 12 HP, ou a mão. Dispunha de roda de leme no passadiço, na torre de comando e no convés à ré e, em caso de emergência, talhas no convés.

Era artilhado com: seis canhões de 152 mm Armstrong, 50 calibres, com escudo, raiamento progressivo e alças telescópicas, acionados por percussão ou eletricidade, situados respectivamente: um no castelo; um no tombadilho; quatro, sendo dois em cada bordo, no convés, em barbetas próximas às anteparas do castelo e do tombadilho; quatro canhões de 120 mm Armstrong, 50 calibres, com escudo, raiamento progressivo e alças telescópicas, dispostos dois em cada bordo, entre os canhões de 152 mm; dez canhões de 57 mm Maxim Nordenfelt, com escudo, raiamento progressivo e alças primitivas, situados de vante para ré: dois no alojamento de marinheiros; dois no castelo de ré; dois no convés entre os canhões de 120 mm; dois no tombadilho à vante, um na secretaria e outro no salão do estado-maior; seis canhões de tiro rápido 37 mm Maxim Nordenfelt situados nas plataformas dos mastros militares; dois em canhoneiras no compartimento do comandante e dois em idêntica disposição na coberta dos suboficiais à proa; três tubos de torpedos, um à proa e dois laterais.

O sistema de tiro era composto por um telêmetro Barrand Straud instalado no tijupá, cujas medições eram transmitidas por meio de megafone, dispondo ainda, de uma rede de tubos acústicos para comunicação com os paióis de munição, praça de torpedos e praça de máquinas.

Todos os paióis de artilharia e demais compartimentos eram ventilados pelo sistema tradicional com admissão de ar atmosférico através de ventiladores elétricos e a vapor. A



baixa tensão era utilizada para disparo dos canhões, iluminação das lunetas e disparo dos torpedos, dispoendo para isso, de um dínamo transformador de tensão de 15 volts, 15 amperes. Dispunha também: de dois telefones movidos a pilha Lellanché situados na secretaria e no alojamento dos marinheiros.

As comunicações externas e visuais eram feitas por meio de instalações de sinais de bandeiras, de Escote, de holofotes e semáforas; estação telegráfica Marconi de um e meio kwt com alcance de 100 milhas.

Dispunha de quatro holofotes de 24.000 velas, dois no passadiço, manobrados à mão, e dois na plataforma dos mastros, dotados de porta de interrupção, para o serviço de sinais, manobrados à distância com auxílio de dois eletromotores.

A água potável era produzida por dois destiladores Kirkald com capacidade para 240 litros por hora, dispoendo também, de máquina frigorífica J. C. Hall com capacidade para cinco metros cúbicos.

Dispunha o navio de nove embarcações: uma lancha a vapor; uma lancha a remos; quatro escaleres; duas canoas; um bote; uma chalana, além de 27 coletes salva-vidas e 19 boias, para uma guarnição de 389 homens.

Com o objetivo de aumentar sua eficiência e proceder a todos o reparos que carecia, melhorando as condições de habitabilidade e higiene, o navio foi submetido a uma série de reparos nos Estaleiros Clyde Shipbuilding Engineering Co., de Glasgow, Reino Unido, em 1910 e nas oficinas de Lage & Irmãos, Ilha do Vianna, Rio de Janeiro, em 1920, sendo os reparos de menor importância, em outras ocasiões, atendidos pelo Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro.

Nos reparos por que passou, o navio não sofreu, propriamente, em seus planos originais, muitas alterações, a não ser a substituição dos antigos mastros militares, julgados obsoletos, por mastros simples; supressão do tubo de torpedos de vante e retirada por, impraticável, da bateria de seis canhões de 37 mm, tiro rápido, Maxim Nordenfelt localizados na proa e popa; posteriormente; foram removidos os tubos de torpedos laterais para melhor acomodação do pessoal e instaladas câmara frigorífica e padaria.



O *Barroso* foi o primeiro navio da Marinha do Brasil a ser provido de instalações de radiotelegrafia, cabendo-lhe fazer as primeiras experiências no Brasil.

Durante o período que serviu à Marinha do Brasil, realizou inúmeras missões as quais se destacam:

- Em 1900, fez parte da então denominada “Divisão Branca” (*Riachuelo*, *Barroso* e *Tamoio*) em que o Presidente da República Campos Salles foi a Buenos Aires em retribuição à visita feita ao Brasil pelo Presidente Argentino General Rocca;
- Em 1903, foi ao Chile retribuir as visitas de navios da Esquadra daquela nação ao Brasil;
- Em 1904, foi capitânia da Divisão Naval do Norte, estacionada em Manaus, por ocasião da exaltação de ânimos devido a questão de fronteiras com o Peru;
- Em 1907, fez parte da Divisão que foi a Hampton Roads, Estados Unidos, participar da grande Revista Naval comemorativa da abertura da exposição de Jamestown;
- Em 1908, foi a Montevideú receber e transladar para o Brasil os restos mortais dos Almirantes Barroso e Saldanha da Gama.
- Em 1906, tendo a bordo o Ministro da Marinha Almirante Julio de Noronha e uma comissão de técnicos, dirigiu-se à Baía de Jacuacanga, Angra dos Reis (RJ) em estudos de um porto militar ali projetado. Ocorrendo o desastre do *Aquidabã*, prestou o *Barroso* relevantes serviços no salvamento dos náufragos, transporte dos feridos e mortos, em sucessivas viagens ao Rio de Janeiro.
- Em 1910, conduziu o Presidente Affonso Penna em viagem de regresso do Paraná.

O *Barroso* foi considerado, à época, navio de grande prestígio na Marinha do Brasil, reputado como excelente escola para oficiais e marinheiros e denominado “Palheta de Ouro” por sua impecável apresentação e pelo rigor e disciplina, ordem e eficiência mantida a bordo.

Em 28 de julho de 1931, em cumprimento ao Aviso nº 2.756, foi desincorporado da Armada não sendo, entretanto, entregue ao Arsenal de Marinha para desmonte. Em 1932, foi requisitado pelo Diretor da Escola Naval para servir de alojamento de alunos, ancorado diante da Ilha das Enxadas, tendo em vista o incêndio que consumiu parcialmente o velho prédio onde funcionava a Escola Naval na mesma ilha. Ainda em setembro do mesmo ano,



Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha



requisitado para servir de alojamento provisório de marinheiros, desalojados de seu quartel na Ilha de Villegagnon, para ser construída a Escola Naval.

Foram seus Comandantes:

Capitão de Mar e Guerra Henrique Pinheiro Guedes Pereira Leite;

Capitão de Fragata Henrique Aristides Guilhem;

Capitão de Fragata José Machado de Castro e Silva;

Capitão de Fragata Oscar de Sousa Espíndola;

Capitão de Fragata Joaquim José Pinheiro de Vasconcellos;

Capitão de Fragata Silvio Pellico Belchior (interino);

Capitão de Mar e Guerra Alexandre Batista Franco;

Capitão de Fragata Aminthas José Jorge;

Capitão de Fragata Francisco José Fernandes Panema;

Capitão de Corveta Alcibiades de Andrade Machado (interino);

Capitão de Fragata Luiz Pereira Arantes;

Capitão de Fragata Henrique Adalberto Thedim Costa;

Capitão de Fragata Francisco de Lemos Lessa;

Capitão de Fragata Antônio Júlio de Oliveira Sampaio;

Capitão de Fragata Antônio Rodrigues de Freitas Caraciolo;

Capitão de Fragata César Augusto de Mello;

Capitão de Fragata José Libânio Lamenha Lins e Souza;

Capitão de Fragata Severino da Costa Oliveira Maia;

Capitão de Fragata José Isaías de Noronha;

Capitão de Corveta Mario do Amaral Gama (interino);

Capitão de Fragata Wenceslau de Albuquerque Caldas;

Capitão de Fragata Damião Pinto da Silva;

Capitão de Fragata Raul Oscar da Faria Ramos;

Capitão de Fragata José Francisco de Moura;



Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha



Capitão de Fragata Hormidas Maria de Albuquerque;
Capitão de Fragata Hugo de Roure Mariz;
Capitão de Fragata Augusto Durval da Costa Guimarães;
Capitão de Fragata Adalberto Nunes;
Capitão de Fragata José Machado de Castro e Silva;
Capitão de Mar e Guerra Manoel José Nogueira da Gama;
Capitão de Mar e Guerra Álvaro Augusto de Azambuja;
Capitão de Mar e Guerra Joaquim Buarque de Lima;
Capitão de Mar e Guerra Américo de Azevedo Marques;
Capitão de Mar e Guerra José Félix da Cunha Menezes;
Capitão de Mar e Guerra Tácito Reis de Moraes Rego;
Capitão de Mar e Guerra Marcelino José Jorge Filho;
Capitão de Mar e Guerra Marcolino Alves de Souza Espínola.