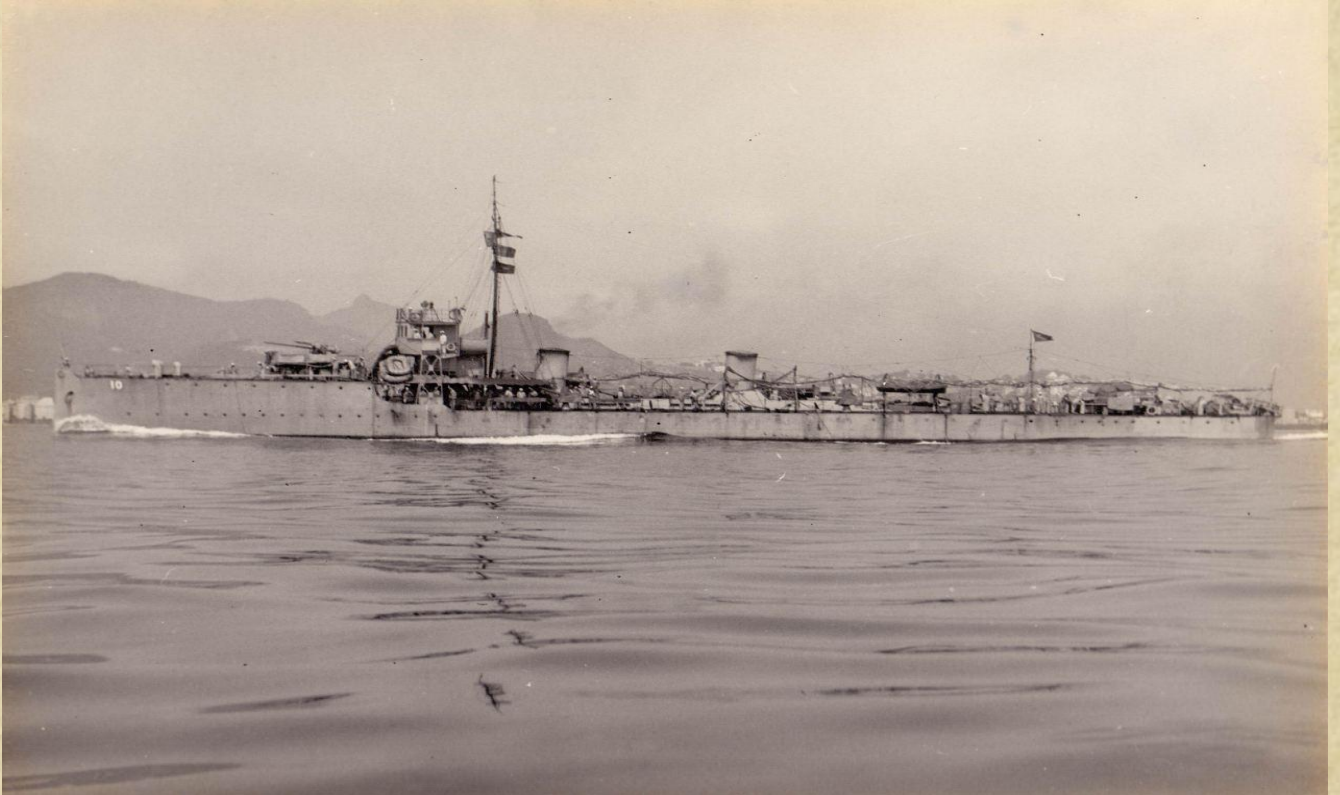




MATO GROSSO
Contratorpedeiro

Incorporação: 24 de julho de 1909.

Baixa: 7 de dezembro de 1946.



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

Contratorpedeiro construído pelos Estaleiros Yarrow, West Glasgow, Reino Unido, último de uma série de dez (*Amazonas, Pará, Piauí, Rio Grande do Norte, Paraíba, Alagoas, Sergipe, Paraná e Santa Catarina*), encomendados pelo Governo Brasileiro como parte do Programa de Construção Naval de 1906 do Ministro da Marinha Alexandrino Faria de Alencar. Era um aperfeiçoamento dos contratorpedeiros ingleses da classe *River*. Teve a sua quilha batida em 1908, tendo sido lançado ao mar em 23 de dezembro de 1908 e entregue ao Governo brasileiro em 5 de maio de 1909, quando o pavilhão nacional foi içado pela primeira vez.



O navio partiu de Glasgow, Inglaterra com destino ao Brasil em 31 de maio de 1909, chegando ao Rio de Janeiro em 20 de julho de 1909, fazendo escalas em Gourock (Inglaterra), Falmouth (Inglaterra), Brest (França), Vigo (Espanha), Lisboa (Portugal), Las Palmas – Canárias (Espanha), São Vicente (Cabo Verde) e Recife.

Foi incorporado à Armada em 24 de julho de 1909 com Mostra de Armamento passada no mesmo dia, em cerimônia solene, realizada no Porto do Rio de Janeiro, com a presença de autoridades militares e civis. Foi classificado como navio de terceira classe, recebendo o Indicativo Visual nº 25, posteriormente alterado para 10.

Foi o primeiro navio da Marinha do Brasil a receber o nome de *Mato Grosso*, em homenagem ao Estado da Federação do mesmo nome.

O navio foi construído em chapa de aço de 5 mm, rebitado com reforço horizontal, dividido em 12 compartimentos estanques, sem couraçamento, possuindo apenas dois conveses de chapa de aço recoberto com corticina. O primeiro convés percorria todo o comprimento do navio da proa até o compartimento de colisão. O segundo convés era interrompido pelos compartimentos de máquinas e caldeiras e formado, portanto, por duas partes, uma à vante abrangendo as cobertas e outro à ré, abrangendo os alojamentos dos oficiais.

Possuía as seguintes características: 650 t de deslocamento a plena carga; 560 t de deslocamento normal; 70,24 m de comprimento entre perpendiculares; 7,16 m de boca; 4,27 m de pontal; 2,31 m de calado à vante; 2,31 m de calado à ré.

Seu armamento era constituído por dois canhões Armstrong de 101,6 mm, 40 calibres, fechamento por parafusos cilindro tronco cônico e obturação plástica Eslwick, ficando um à vante e outro à ré. Possuía quatro canhões de 47 mm, Armstrong, 45 calibres, semiautomáticos, fechamento por cunha vertical e obturação por estojo metálico. Dos quatro canhões, dois ficavam a bombordo e dois a boreste com alças telescópicas iluminadas e o disparo elétrico ou por percussão, uma metralhadora fixa Hotchkiss de 7 mm, dois tubos lança-torpedos de 18 polegadas de calibre, sistema Armstrong, com dois torpedos Whitehead 450 cada um e um lança-bombas foguete sistema MK 22.



Sua propulsão era garantida por duas caldeiras a carvão, aquatubulares, Yarrow, 8000 HP, alternativas, tríplice expansão com quatro cilindros invertidos desenvolvendo alta, média e baixa pressão. Possuía dois condensadores, duas caldeiras aquatubulares, tipo expresso, Yarrow, colocadas em dois compartimentos separados e estanques. Tinha cinco carvoeiras com capacidade total de 173 m³ de combustível e capacidade em sobrecarga de 111 t adicionais acondicionados nas caldeiras e no convés. Possuía duas chaminés e conseguia desempenhar a velocidade máxima de 27 nós com um raio de ação de 1.600 milhas a 15 nós.

A água potável era produzida por vaporizador e destilador sistema Laird Rapier com capacidade de 6000 litros por dia e 17 t para alimentação das caldeiras.

As máquinas motoras estavam conectadas a dois eixos e dois hélices de passo fixo, que permitiam desenvolver uma velocidade máxima de 20 nós, uma velocidade econômica de 15 nós. Seu raio de ação na velocidade máxima era de 1.100 milhas náuticas e na velocidade econômica de 1.400 milhas náuticas. parei

A energia elétrica era fornecida por um dínamo principal Siemens Brothers, que produziam corrente contínua em 80 v e 150 Ampères.

O navio possuía um equipamento de escuta de ruídos tipo WEA-2 e um equipamento de cortina de fumaça composto de 25 tubos fumígenos FGB 4.

Os paióis de projeteis e pólvora eram ventilados pelo sistema tradicional com admissão de ar atmosférico e pelos sistemas de ar frio circulatório fornecido por termo tanques e máquinas frigoríficas J. C. Hall.

A energia elétrica era fornecida por um grupo eletrogêneo montado no compartimento à ré das máquinas motoras. Consistia na associação direta de um motor a vapor Peter Brotherhood, 18 HP com um dínamo Siemens Brothers, tipo 12F, corrente contínua, excitação compound, multipolar, 80 v, 150 amperes, 12 kW, 650 a 682 rotações. Os circuitos de baixa tensão eram alimentados por pilhas e destinados ao serviço de artilharia e disparo de torpedos.

A manobra do navio era feita por leme compensado servoassistido por máquina a vapor, do passadiço e torre de comando, e a mão, na popa, por ante a ré da gaiuta da praça



d'armas. As comunicações eram feitas por estação telegráfica do sistema Marconi, 15 kW, alcance máximo de 70 milhas.

O navio dispunha de um mastro de madeira, comum, com verga para sinais, com 17,4 m de altura, acima do convés, e uma guindola à ré, para fixação da antena de telegrafia da haste da bandeira.

Para navegação, o navio dispunha de agulha magnética padrão (de líquido) no tijupá; agulha magnética (de líquido) no passadiço; agulha magnética seca na popa; máquina de sondar Lord Kelvin de 1906; dois odômetro de superfície Walker Cherub & Neptune para altas e médias velocidades, respectivamente.

Para salvamento, o navio era dotado de duas lanchas a motor com capacidade para 16 tripulantes cada uma, dois escaleres a remos para 16 e nove pessoas, uma chalana para duas pessoas, quatro balsas para 15 pessoas cada uma, duas balsas para oito pessoas cada uma e 135 salva-vidas.

Para as comunicações radiotelegráficas, o navio era dotado de dois transmissores de 50 w de potência em fonia e 200 w e quatro receptores.

Para as comunicações visuais, o navio dispunha de bandeiras, escote na verga do mastro, lâmpada de orientação e um holofote.

Sua tripulação original, em tempo de paz era constituída por: 11 oficiais, quatro suboficiais; 89 marinheiros e sete taifeiros. Em tempo de guerra, a tripulação era acrescida de militares de acordo com a necessidade.

No ano de 1910, o Contratorpedeiro *Mato Grosso* realizou a escolta dos Encouraçados *São Paulo* e *Minas Gerais*. Ainda naquele ano, entrou em prontidão para rechaçar os revoltosos dos Encouraçados *Minas Gerais*, *São Paulo*, *Deodoro*, *Cruzador Bahia* e do Batalhão Naval.

No ano de 1911, realizou a escolta do Paquete *Bahia* que transportava o presidente da República em viagem ao Norte do País. Em 1912, realizou viagem à Assunção, no Paraguai, para transporte de revolucionários paraguaios asilados na Argentina e no Uruguai e de autoridades paraguaias.



Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha



Em 1916, realizou viagem de adestramento com aspirantes da Escola Naval. No ano de 1917, fez a busca e apreensão de quatro navios alemães internados na Enseada de Itapagipe, na Bahia, e foi armado para a guerra em serviço de policiamento e vigilância do porto e barra do Rio de Janeiro.

No dia 5 de julho de 1924, tropas do Exército e da Força Pública na capital do Estado de São Paulo se rebelaram. No mesmo dia, seguiu para Santos com a missão de bloquear aquele porto e manter as comunicações com a Capital da República, uma Força Naval, sob a chefia do Comandante em Chefe da Esquadra Almirante José Maria Penido e composta pelo Navio-Escola *Benjamin Constant* (capitânia), Encouraçado *Minas Gerais*, Cruzador *Barroso*, Contratorpedeiros *Alagoas*, *Mato Grosso*, *Rio Grande do Norte* e *Amazonas*, Navio Mineiro *Tenente Maria do Couto*, Rebocadores *Heitor Perdigão* e *Tenente Lamaier* e duas Esquadrilhas de aviões *F-S-L*, dois aviões *HS-2* e dois *MF*.

O Porto de Santos (SP) foi ocupado e toda a costa de São Paulo mantida sob bloqueio. Os aviões voavam reconhecendo e fiscalizando o litoral para prevenir a irradiação do movimento. O bombardeio das tropas rebeldes não foi tentado devido a estarem posicionadas no centro da cidade.

Ainda no ano de 1924, em 26 de julho, aconteceu a sedição do 26º Batalhão de Caçadores de Belém (PA), dominada pelo governador daquele Estado, empregando tropas da Polícia Militar. Alguns rebeldes fugiram Rio Amazonas acima e juntaram-se aos revoltosos de Manaus.

Assim, foram enviados para o Norte do País, no dia 1º de agosto de 1924, o Cruzador *Barroso* e os Contratorpedeiros *Sergipe* e *Mato Grosso* transportando dois hidroaviões MF, com a missão de cooperar com o Exército e pôr a pique os navios que não se rendessem e bombardear as posições revolucionárias. Em 9 de agosto, em Belém, se formou a Divisão do Norte com os navios anteriormente citados, a Canhoneira *Amapá* e o Rebocador *Ernestina*.

No dia 19 de agosto de 1924, a Cidade de Santarém (PA) foi ocupada sem resistência e, neste mesmo dia, o Aviso *Tefé* foi capturado e incorporado à Divisão do Norte, tendo sua tripulação fugido para o mato. No dia seguinte, havendo contato com o *Jari*, não se rendendo



o navio, foi posto a pique pela ação conjunta dos Contratorpedeiros *Mato Grosso* e *Sergipe*, tendo salvo a tripulação.

No ano de 1927 suspendeu escoltando o Encouraçado *São Paulo* que transportava o Presidente da República Washington Luís.

Com a eclosão da Revolução Constitucionalista de 1932, em São Paulo, rapidamente as Forças Navais disponíveis foram mobilizadas. No dia 11 de julho, o Cruzador *Rio Grande do Sul* seguiu para Santos. O navio compôs a Primeira Divisão, em companhia dos Contratorpedeiros *Piauí*, *Sergipe* e *Mato Grosso*, tendo o Encouraçado *São Paulo*, como capitânia.

Em janeiro de 1933, em cumprimento às Ordens de Instruções (Reservada) do Chefe do Estado-Maior da Armada, ficou a Primeira Divisão Naval composta do Cruzador *Rio Grande do Sul* (capitânia) e dos Contratorpedeiros *Mato Grosso* e *Alagoas*. Essa Divisão ficou incumbida de, em operações navais nas águas do Rio Amazonas, seus afluentes e confluente, assegurar a inviolabilidade do território nacional e a absoluta neutralidade. Assim, buscou manter um serviço de vigilância e policiamento, em face da situação da iminência de uma guerra entre o Peru e a Colômbia, em consequência do incidente na Cidade de Letícia.

No ano de 1935, realizou viagem de instrução de guardas-marinha. Em 1936, o navio foi submetido a grandes reparos estruturais e remodelação no Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro.

Reconhecido o estado de beligerância entre o Brasil e os países do Eixo, o Cruzador *Mato Grosso* realizou patrulha externa da barra do Rio de Janeiro e escolta de navios mercantes brasileiros e estrangeiros.

A partir de 1945, a sua tripulação estava constituída por quatro oficiais, três suboficiais, 16 sargentos, 13 cabos, 65 marinheiros e 11 taifeiros.

Em todo o seu período no serviço ativo da Marinha do Brasil, o Contratorpedeiro *Mato Grosso* navegou 57.663 milhas.



Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha



O Contratorpedeiro *Mato Grosso* teve a sua baixa do serviço da Armada decretada em 1946, e a Mostra de Desarmamento foi passada em 7 de dezembro de 1946, sendo o navio entregue ao Departamento Administrativo de Recuperação do Material.

Foram seus Comandantes:

Capitão de Corveta Augusto Theotonio Pereira	05/05/1909 a 03/04/1910
Capitão de Corveta Alvarino Costa	03/04/1910 a 10/01/1912
Capitão de Corveta Amâncio dos Santos	10/01/1912 a 01/02/1913
Capitão de Corveta Hormidas M. d'Albuquerque	01/12/1913 a 03/02/1915
Capitão-Tenente Mário Rocha de Azambuja (interino)	03/02/1915 a 08/04/1915
Capitão de Corveta Jorge Marques Coelho	08/04/1915 a 02/12/1915
Capitão de Corveta Frederico Villar	02/02/1915 a 07/01/1916
Capitão de Corveta Américo Ferraz e Castro	07/01/1916 a 20/05/1918
Capitão de Corveta Mário de Paula Guimarães	20/05/1918 a 17/01/1921
Capitão de Corveta J. Franco Caldas	17/01/1921 a 15/02/1922
Capitão de Corveta Joaquim Cordeiro Guerra	15/02/1922 a 06/04/1923
Capitão de Corveta José de Castro Aguirre	06/04/1923 a 09/05/1924
Capitão de Corveta Augusto P. Alves de Araujo	09/05/1924 a 12/12/1924
Capitão de Corveta Gustavo Goulart	12/12/1924 a 03/07/1925
Capitão de Corveta Octávio Briggs	03/07/1925 a 30/01/1927
Capitão de Corveta Eduardo Henrique Weaver	30/01/1927 a 02/02/1928
Capitão de Corveta Adalberto Lara de Almeida	02/02/1928 a 05/01/1932
Capitão de Corveta Aldo de Faria	05/01/1933 a 10/05/1933
Capitão de Corveta Ramon Robertil de Lima	10/05/1933 a 06/11/1933
Capitão de Corveta Agnello Mesquita	06/11/1933 a 10/03/1934
Capitão de Corveta Flávio Figueiredo de Medeiros	10/03/1934 a 04/05/1935
Capitão de Corveta Octávio F. de Medeiros	04/05/1935 a 17/11/1935
Capitão de Corveta João Paiva Azevedo	17/11/1935 a 07/02/1936



Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha



Capitão de Corveta Ernesto Araújo	07/02/1936 a 05/01/1937
Capitão de Corveta Paulo Nogueira Penido	05/01/1937 a 02/03/1938
Capitão de Corveta Victor Silva Fontes	02/03/1938 a 22/07/1938
Capitão-Tenente Urbano N. Castello Branco (interino)	22/07/1938 a 08/12/1938
Capitão de Corveta Armando de Saint' B. Pereira	08/12/1938 a 15/08/1939
Capitão de Corveta Agenor Corrêa de Castro	15/08/1939 a 18/11/1940
Capitão de Corveta Ary dos Santos Rongel	18/11/1940 a 09/05/1942
Capitão de Corveta Gerson de Macedo Soares	09/05/1942 a 16/08/1942
Capitão de Corveta Bertino Dutra da Silva	16/08/1942 a 10/03/1943
Capitão de Corveta Américo Jasson M. Silveira	10/03/1943 a 05/06/1943
Capitão de Corveta Álvaro Pereira do Cabo	05/06/1943 a 09/10/1943
Capitão-Tenente Hélio Marroig de Mello (int.)	09/10/1943 a 10/01/1944
Capitão de Corveta Mário C. Furtado de Mendonça	10/01/1944 a 03/01/1945
Capitão de Corveta Hélio de Almeida Azambuja	03/01/1945 a 02/04/1946
Capitão-Tenente Alfredo de Aragão Colonia (int.)	02/04/1946 a 07/12/1946