



TAMANDARÉ

Cruzador

Incorporação: 25 de janeiro de 1952.

Baixa: 28 de junho de 1976.



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

Cruzador da classe Brooklyn (ex USS Saint Louis - CL49) construído nos Estaleiros Newport Shipbuilding and Dry Dock Company, Newport, Virginia, Estados Unidos. Foi lançado ao mar em 15 de abril de 1938, tendo sido incorporado à Marinha estadunidense em 19 de maio de 1939.

Devido a sua intensa participação durante a Segunda Grande Guerra Mundial foi chamado de “Lucky Lou”. O “Navy Departement” ao publicar sua história em 25 de julho de



1945 citava em sua descrição que era “um navio que não podia afundar”. Em 7 de dezembro de 1941 foi torpedeado em Pearl Harbor, mas conseguiu resistir. O *Saint Louis* foi o quarto navio com este nome na Marinha estadunidense. O primeiro foi uma canhoneira construída em 1828, o segundo também era uma canhoneira e o terceiro um cruzador que teve baixa em 1929.

Inicialmente, sua viagem de maior importância foi feita em 1941, quando comboiou o USS *Henderson*, transportando tropas para as Filipinas.

Do período de 11 de dezembro de 1941 a 3 de maio de 1942 o *Saint Louis* comboiou barcos que transportavam civis das ilhas do Havaí para os Estados Unidos, só deixando de fazê-lo, quando aconteceu o primeiro ataque estadunidense na Segunda Guerra as Ilhas Gilbert e Marshall em 1º de fevereiro de 1942. A força que participou neste combate era pequena e possuía apenas o *Saint Louis* e dez destróieres. O núcleo era constituído por dois navios aeródromos: o USS *Enterprise* e o USS *Yorktown*. Após esta campanha o *Saint Louis* reassumiu sua função de comboio, tendo nela permanecido até 23 de maio de 1942, quando foi para Midway, conduzindo a bordo um batalhão do Corpo de Fuzileiros Navais dos Estados Unidos. Logo após a chegada a Midway, estes fuzileiros navais participaram do ataque a Guadalcanal nas Ilhas Salomão. Depois disso o *ST Louis* seguiu para Kodiak, no Alaska, onde passou dois meses em uma busca sem sucesso dos comboios que supriam a guarnição inimiga de Kiska e também esperando por um tempo, para permitir o bombardeio desta ilha.

Em janeiro de 1943 o *Saint Louis* voltou a bombardear as ilhas de Kolombangara, Villa Lavella e Munda e sofreu vários ataques de submarinos e aviões japoneses, mas conseguiu resistir sem avarias em suas instalações. Durante sua ativa campanha no Pacífico participou de várias batalhas, escapando incólume de vários ataques de submarinos. Foi atingido por um torpedo na proa na segunda Batalha do Golfo de Kula.

No Golfo de Leyte em 27 de novembro de 1944, o *Saint Louis* mais uma vez foi atingido, sofrendo impactos no hangar e no través de bombordo, onde morreram 15 tripulantes, mesmo avariado derrubou cinco aviões japoneses. Pouco antes da derrota do



Japão em 15 de agosto de 1945 o *Saint Louis* foi utilizado para uma vasta operação de varredura no mar da China com unidades da 7ª Esquadra estadunidense.

Depois de prestar apoio à ocupação aliada, o *Saint Louis* foi enviado para a operação anfíbia de ocupação da Formosa. Esta foi sua última operação de guerra com bandeira estadunidense, passando a integrar frota de reserva da Esquadra do Atlântico.

Adquirido pela Marinha do Brasil, foi lhe passada Mostra de Armamento em 6 de fevereiro de 1952 e após período de reparos foi incorporado em 25 janeiro de 1952, pelo Aviso Ministerial nº 211, recebendo o indicativo visual C12.

Terceiro navio a ostentar esse nome na Marinha do Brasil, homenageou o Vice-Almirante Joaquim Marques Lisboa, Marquês de Tamandaré, Comandante e Chefe da Esquadra em Operações de Guerra contra o Paraguai. O primeiro navio a ostentar este nome foi um encouraçado da bateria central construído no Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro, que teve sua quilha batida em 31 de janeiro de 1865 e seu lançamento ao mar em 26 de julho daquele ano. Foi o primeiro encouraçado construído no Brasil e se destacou pela participação na Guerra do Paraguai, quando morreu a bordo seu primeiro comandante o Primeiro-Tenente Antonio Carlos de Mariz e Barros, durante o bombardeio de Itapiru em 27 de março de 1866. Este navio participou ainda do forçamento nas passagens de Curupaiti e Humaitá. O segundo navio foi um cruzador protegido que teve sua construção iniciada pelo Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro em 1884, sendo lançado ao mar em 20 de março de 1890. Foi incorporado pelos revoltosos da Armada em 1893 e posteriormente serviu de sede das Escolas Profissionais de 1906 a 1914. Serviu ainda de Quartel General da Escola de Grumetes e teve baixa do serviço ativo por meio do Aviso Ministerial nº 4525 de 27 de dezembro de 1915.

Era idêntico ao Cruzador *Barroso*, diferindo apenas em detalhes secundários, tais como a bateria antiaérea, cujos canhões de 127 mm eram de modelo mais moderno e montados em torretas duplas e quanto ao mastro de ré que, erguia-se mais recuado no *Barroso*.

Tinha as seguintes características deslocamento normal de 10000 t e deslocamento máximo de 13500 t. As suas dimensões eram: 185,420 m de comprimento total; 182,880 m de



comprimento entre perpendiculares; 18,790 m de boca extrema (por fora da couraça); 12,811 m de pontal moldado a meio navio e 6,706 m de calado na linha d'água.

O navio foi construído com chapa de aço, de espessuras variáveis, soldado e rebitado, dividido em compartimentos estanques, 150 cavernas, três conveses corridos, sendo o convés principal revestido de madeira. Era protegido por couraça de três polegadas na plataforma e no piso do terceiro convés; uma e meia polegada no costado a meio navio; e de três a cinco polegadas nas torres. Possuía também couraçamento nas barbetas, condutos de munição, passadiço, rádios, condutos de fiação elétrica das diretoras de tiro, conduto dos elevadores de munição de 40 mm e máquinas do leme.

Possuía dois mastros, situados na linha do centro, e um guindaste situado na popa, destinado a içar aeronaves, munição, embarcações, mantimentos e sobressalentes. Disponha de um convés e de um hangar embutido na popa, adequado ao pouso e transporte de um helicóptero, cuja função era de observador de tiro das baterias de 152 mm e 127 mm, também utilizado em operações de reconhecimento e salvamento no mar.

Era equipado com quatro unidades de propulsão, que eram compostas de duas turbinas a vapor cada uma, da marca Philadelphia Navy Yard, sendo uma de alta pressão e outra de baixa pressão, 100000 HP de potência total e 28000 HP de potência em marcha a ré, distribuídas em duas praças, por quatro grupos, dois à vante e dois à ré, conectadas por engrenagens redutoras Falk Corporation a quatro eixos que acionavam hélices de três pás de bronze manganês. As turbinas podiam funcionar com vapor saturado para manobra ou superaquecido para viagem. Cada unidade dispunha de uma turbina de marcha a ré, localizada na extremidade de vante da turbina de baixa. Era equipado também com duas turbinas de cruzeiro localizadas na praça de vante, a bombordo e boreste, para uso em velocidade máxima de 20 nós. Desenvolvia 33,5 nós de velocidade máxima e 28 nós de velocidade econômica mantida. O raio de ação na velocidade máxima mantida era de 2030 milhas e o raio de ação na velocidade econômica era de 5950 milhas.

O vapor era produzido por oito caldeiras Babcock & Wilcox, distribuídas em duas praças, sendo todas do tipo expresso, produzindo vapor saturado e superaquecido, com



pressão de regime de 565 libras por polegada quadrada e temperatura do vapor superaquecido de 700 graus F. Era governado por leme com comando elétrico hidráulico, manobrado do passadiço, e por rodas disponíveis no compartimento do leme.

O navio era artilhado com 15 canhões de 152 mm, 47 calibres, semiautomáticos, telecomandados, montados em cinco torres tríplexes no sentido axial, sendo três à vante e duas à ré e constituíam a bateria principal. Possuía oito canhões de 127 mm, 38 calibres semiautomáticos, duplo emprego, montados em quatro torretas duplas, duas a boreste e duas a bombordo. Possuía 28 canhões Bofors de 40 mm, 56 calibres, automáticos, montados em quatro reparos quádruplos e em seis reparos duplos, distribuídos em igual quantidade, em cada bordo, oito metralhadoras automáticas Oerlinkon de 20 mm, 72 calibres, montados em reparos singelos, quatro por bordo, seis à vante e dois à ré. Dispunha também, de dois canhões de salva de 3 libras e armamento portátil variável.

A direção de tiro era composta por uma estação previsora, duas direções de tiro, uma à vante e outra à ré, duas alças diretoras MK 34, 14 alças diretoras MK 51, 22 alças MK14, quatro designadores de alvo e duas estações de defesa antiaérea.

Todos os paióis e praças de municionamento eram equipados com sistema de borribo, dispositivo de alagamento individual e válvulas de controle remoto e manual, além dos sistemas de ventilação natural e forçada.

O navio dispunha ainda, de dois motores turbocompressores e de dois motores Diesel alternados, corrente trifásica, 450 volts, sendo um deles de 700 Kw, e de outro Diesel e dois alternadores, de 500 Kw. Os motores Diesel possuíam sistema de ligação direta e os turbos eram ligados aos alternadores por engrenagens redutoras.

A água potável era produzida por dois grupos destilatórios principais Philadelphia Navy Yard, de baixa pressão, com capacidade total de 40000 galões/dia e por um grupo destilatório de emergência de baixa pressão, tipo “Soloshel”, Griscon-Russel Co., com capacidade total de 8000 galões/dia.

O sistema de refrigeração principal era composto por dois compressores situados no compartimento da frigorífica, dispondo ainda o navio de quatro sistemas de ar-condicionado



que ventilavam o compartimento da máquina do leme, o Centro de Informações de Combate, a Central de Avarias, a Previsora, a enfermaria, o gabinete dentário e a sala de operações.

Originalmente, o Centro de Informações de Combate era equipado com um radar SG para busca de superfície, um radar modelo SK para busca aérea, duas repetidoras projetadas VG, uma traçadora de derrotas e demais equipamentos de plotagem. Possuía ainda um Centro de Informações de Combate auxiliar dispoendo de um radar SG e de um traçador de derrota. O navio dispunha ainda de oito repetidores VC instaladas em diversas estações de bordo, de radares de identificação, de uma estação de medidas anti radar, contendo um transmissor de bloqueio e um conjunto de interpretação radar, radiogoniômetro, equipamento Loran e equipamento ecosondador.

Em junho de 1958, a repetidora de radar VD foi substituída por uma repetidora tipo AN/SPA-8A, 115 volts, 60 ciclos, Hazeltine Eletronics Corporation. Como meios de comunicações rádio e acessórios, o navio dispunha de nove transmissores, 31 receptores, dois amplificadores para megafones eletrônicos, três adaptadores panorâmicos e dois frequencímetros. Para comunicações visuais era equipado com seis bolsas de sinais, dois holofotes de 24 polegadas e seis de 12 polegadas.

O navio dispunha originalmente, das seguintes embarcações miúdas: duas lanchas; duas baleeiras a motor; 25 balsas e 28 redes flutuantes. Sua guarnição era composta por 58 oficiais, 35 suboficiais, 168 sargentos e 809 cabos e marinheiros.

Em cumprimento a Ordem do Dia nº 0011 de 28 de junho de 1976 do Chefe do Estado-Maior da Marinha foi realizada a Mostra de Desarmamento por motivo de baixa, determinada pelo Aviso Ministerial nº 0304 de 12 de abril de 1976, sendo o navio entregue ao Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro.

Adquirido, após sua baixa por uma empresa de Hong Kong, para desmonte o navio afundou em 24 de agosto de 1980 durante manobra de reboque ao largo do litoral da África do Sul.

Durante os 23 anos e quatro meses de serviço ativo na Marinha do Brasil, o Cruzador *Tamandaré* navegou 216.096,7 milhas e fez 837 dias de mar.



Suas principais comissões:

13/02/1952 – Em cumprimento ao determinado da Ordem do Dia n° 0001/52 de 23 de janeiro de 1952 do Contra-Almirante Presidente da Comissão de Recebimento de Cruzadores desatracou do pier 5 do Arsenal de Marinha da Philadelphia, Estados Unidos em demanda do porto de Norfolk, Virginia a fim de cumprir o Plano de Adestramento organizado pelo Fleet Training Group, Chesapeake Bay, Norfolk, Va;

06/04/1952 – Largou do cais de Port of Spain com destino a Recife (PE);

12/04/1952 – Aterrou no farol de Olinda (PE) e recebeu uma comitiva oriunda do Terceiro Distrito Naval e navegou com destino a Baía de Tamandaré (PE), onde disparou uma salva de 21 tiros a terra brasileira, sendo respondida por uma bateria do Exército brasileiro instalada em terra, junto ao antigo Forte de Santo Inácio (PE);

14/07/1953 – Em cumprimento a Ordem de Movimento n° 6-53 de 14 de julho de 1953 do ComForAlMar, realizou juntamente ao Cruzador *Barroso* uma viagem de instrução de alunos do Centro de Oficiais da Reserva da Marinha, sendo o capitânia, arvorando o Pavilhão do ComForAlMar;

01/09/1953 – Em cumprimento ao determinado pelo Memorando de 21 de agosto de 1953 do Chefe do Estado-Maior da Armada realizou uma comissão transportando o Ministro da Marinha em viagem de inspeção ao Colégio Naval em Angra dos Reis (RJ);

04/01/1954 – Em cumprimento a Instrução Especial n° 11/63 do ComForAlMar suspendeu do Rio de Janeiro juntamente aos Contratorpedeiros de Escolta *Babitonga*, *Beberibe* e *Bracuí* para uma viagem de instrução com os aspirantes da Escola Naval. Fez escala em Salvador (BA) de 9 a 11 de janeiro de 1954. Regressou ao Rio de Janeiro em 16 de janeiro de 1954;

01/06/1954 – Em cumprimento ao Plano de Adestramento no Mar suspendeu do Rio de Janeiro com alunos da Escola Superior de Guerra para realizar exercício de tiro real;

12/07/1954 – Em cumprimento ao Plano de Adestramento no Mar suspendeu do Rio de Janeiro, juntamente ao Contratorpedeiro *Apa* e o Contratorpedeiro de Escolta *Baependi* para realização de exercícios;



Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha



19/07/1954 – Em cumprimento ao Plano de Adestramento no Mar suspendeu do Rio de Janeiro com 71 alunos do Centro de Instrução de Oficiais da Reserva da Marinha, juntamente aos Contratorpedeiros *Apa*, *Araguaia*, *Marcílio Dias* e o Contratorpedeiro de Escolta *Bracuí*;

25/07/1954 – Realização da Operação Tupan, fundeando em Sítio Forte (RJ);

06/08/1954 – Suspendeu do Rio de Janeiro, regressando no mesmo dia, após realização de exercício de tiro, conduzindo a bordo uma turma de alunos do Centro de Preparação de Oficiais da Reserva;

03/01/1955 – Suspendeu do Rio de Janeiro integrando a Força Tarefa nº 11 com o Cruzador *Barroso*, como capitânia. Fez escalas nos portos de Santos (SP), Salvador (BA), Fernando de Noronha e Recife (PE), regressando ao Rio de Janeiro no dia 6 de fevereiro de 1955;

01/04/1955 – Em cumprimento a Ordem de Movimento nº 01-55 do Chefe do Estado-Maior da Armada suspendeu do Rio de Janeiro com destino a Lisboa, conduzindo a bordo em visita oficial a Portugal o Presidente da República João Café Filho. Escalou em Recife (PE) de 3 a 10 de abril de 1955 e em Casablanca de 10 a 21 de abril de 1955. Chegou a Lisboa no dia 22 de abril de 1954 e regressou ao Rio de Janeiro em 14 de maio de 1955;

11/11/1955 – Sob o comando do Capitão de Mar e Guerra Silvio Heck desatracou do cais da Ilha das Cobras (RJ) em cumprimento a ordem verbal do Exmo. Sr. Vice-Almirante Comandante em Chefe da Esquadra, que estava a bordo e seguiu escoteiro em demanda ao porto de Santos (SP) e levou como passageiros o Sr. Carlos Luz, presidente da República, Sr. Marcondes Ferraz, Ministro da Viação, Sr. Prado Kelly, Ministro da Justiça, Sr. Munhoz da Rocha, Ministro da Agricultura, Sr. Monteiro de Castro, Secretário da Presidência e diversos oficiais do Exército e da Aeronáutica. Consta no termo de viagem do navio que o embarque desses passageiros se tornara necessário devido ao golpe militar irrompido na noite de 10 para 11 de novembro, levando a ocupação do Palácio do Catete e a tentativa de prisão do presidente da República;

13/04/1956 – Suspendeu do Rio de Janeiro para experiência de máquinas, integrando a Força Tarefa nº 11 com destino a Rio Grande (RS) chegando em 25 de abril de 1956. Fez escala em Anhatomirim (SC) entre 21 e 23 de abril de 1956. De Rio Grande (RS) regressou para o Rio



Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha



de Janeiro chegando no dia 7 de maio de 1956, após realizar exercício de tiro sobre a Ilha da Sapata;

19/06/1959 – Largou da boia de amarração situada a SE da Ilha Fiscal (RJ), deixando o porto como Capitânia da Força-Tarefa nº 12, juntamente aos Contratorpedeiros *Amazonas*, *Araguaia* e *Acre*;

10/10/1961 – Suspendeu do fundeadouro da Ilha Fiscal (RJ), juntamente ao Navio-Aeródromo Ligeiro *Minas Gerais* e os Contratorpedeiros de Escolta *Baependi* e *Benevente* com destino ao porto de Salvador (BA);

14/12/1961 – Desatracou do pier da Praça Mauá no Rio de Janeiro conduzindo cerca de 200 civis com destino ao porto de Angra dos Reis (RJ), onde foi realizada uma peregrinação católica ao Convento local.

16/07/1963 – Suspendeu do porto do Rio de Janeiro a fim de realizar exercício de tiro com uma turma de alunos do Curso de Aperfeiçoamento de Sargentos Artilheiros;

12/11/1963 – Suspendeu do porto do Rio de Janeiro como capitânia do GT 19:30, integrado pelo Contratorpedeiros *Pará* e *Paraíba*, Submarino de Esquadra *Riachuelo*, Corveta *Imperial Marinheiro* e Helicópteros do EsqdHU-1 a fim de realizar demonstração de operação no mar para alunos da Escola de Comando e Estado-Maior do Exército brasileiro;

05/12/1963 – Suspendeu do porto do Rio de Janeiro com destino a Salvador (BA) a fim de representar a Marinha nos festejos da Semana da Marinha naquela cidade.

20/05/1964 – Suspendeu do Rio de Janeiro com destino as proximidades de Ilha Rasa a fim de efetuar tiros de experiência para o Exército brasileiro;

07/07/1964 – Suspendeu do Rio de Janeiro com destino a Santos (SP) para participar dos festejos comemorativos do dia 9 de julho e transportar para o Rio de Janeiro os valores arrecadados da Campanha intitulada *Ouro para o Bem do Brasil*. Durante a Comissão o navio arvorou o Pavilhão do Comandante do Segundo Esquadrão de Contratorpedeiros;

03/11/1966 – Suspendeu do porto do Rio de Janeiro com destino a Montevideu – Uruguai, juntamente ao Navio-Aeródromo Ligeiro *Minas Gerais*, Contratorpedeiros *Pernambuco*, *Paraná*, *Paraíba*, *Pará*, Submarino de Esquadra *Rio Grande do Sul*, Navio-Oficina *Belmonte*



Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha



e a Corveta *Imperial Marinheiro*;

12/02/1967 – Suspendeu do porto de Recife (PE) em viagem de instrução de Aspirantes da Escola Naval com destino a Salvador (BA);

01/11/1967 – Desatracou do porto de Buenos Aires, Argentina para realização da operação Unitas VIII, juntamente aos seguintes navios argentinos: *Ara Brown*, *Ara Espora*, *Ara San Juan*, *Ara Santa Fé* e *Ara Punta Medanos*; navio uruguaio *Rou Artigas*; estadunidenses: *USS Norfolk*, *USS Glennon* e *USS Mullinix* e brasileiros: Navio-Aeródromo Ligeiro *Minas Gerais*, Contratorpedeiros *Pernambuco*, *Pará*, *Paraíba*, *Paraná* e *Mariz e Barros*, Submarinos *Bahia* e *Rio Grande do Sul*, Navio-Oficina *Belmonte* e Corveta *Imperial Marinheiro*;

10/11/1967 – Realizou exercício de Controle de Tráfego Marítimo em unidade de comboio constituído pelos Navios-Transporte *Barroso Pereira* e *Custódio de Melo*, Contratorpedeiros *Acre* e *Amazonas*, Corveta *Imperial Marinheiro*, Aviso Oceânico *Bocaina* e o Navio-Tanque *Presidente Wenceslau* (FRONAPE);

06/12/1967 – Largou da boia nº 3 da Baía de Guanabara com destino as proximidades de São Sebastião (SP) para realização da Operação Dragão III;

11/03/1968 – Desatracou do cais Norte da Ilha das Cobras com destino aos portos de Recife (PE) e Salvador (BA) como capitânia da Força Tarefa 11, constituída pelo Cruzador *Barroso*, Contratorpedeiros *Acre*, *Amazonas*, *Mariz e Barros* e o Submarino *Bahia*;

08/09/1968 – Desatracou do cais do porto de Recife (PE) para participar da Operação Unitas IX, no ponto Roque, ao largo do Cabo de São Roque (RN);

02/12/1968 – Suspendeu do porto de Buenos Aires para participar da Operação Atlantis I;

04/01/1969 – Suspendeu do fundeadouro para os navios de guerra na Baía de Guanabara, juntamente ao Contratorpedeiro *Acre* com destino ao porto de Montevideu-Uruguai em viagem de instrução para aspirantes da Escola Naval;

14/02/1970 – Largou da boia nº 1 da baía de Guanabara (RJ) com destino ao porto de Buenos Aires a fim de realizar viagem de instrução com guardas-marinha da Escola de Formação de Oficiais da Reserva da Marinha e aspirantes da Escola Naval;

15/01/1972 – Suspendeu participando da Força-tarefa para realizar exercícios de



Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha



adestramento para aspirantes da Escola Naval e guardas-marinha da Escola de Formação de Oficiais da Reserva da Marinha;

21/jan/1972 – Suspendeu para o interior da Baía da Ilha Grande (RJ) para participar da Parada Naval em homenagem à vítimas do Encouraçado *Aquidabã*;

22/04/1972 – Participou da Força-Tarefa 11.0, juntamente com o Navio-Aeródromo Ligeiro *Minas Gerais*, Cruzador *Barroso* e Contratorpedeiro *Pará* que prestaram honras de passagem pelos navios ao presidente da República de Portugal ao largo das Ilhas Maricás (RJ).

Foram seus Comandantes:

Capitão de Mar e Guerra Paulo Bosísio	06/02/1952 a 17/12/1953
Capitão de Mar e Guerra Alberto Jorge Carvalhal	17/12/1953 a 27/08/1954
Capitão de Fragata Sávio Duarte Nunes	27/08/1954 a 29/09/1954
Capitão de Mar e Guerra Paulo Antonio Telles Bardy	29/09/1954 a 22/10/1955
Capitão de Mar e Guerra Sílvio Heck	22/10/1955 a 12/03/1956
Capitão de Mar e Guerra Fernando Carlos de Matos	12/03/1956 a 10/12/1957
Capitão de Mar e Guerra Walfrido Q. dos Santos	10/12/1957 a 03/12/1959
Capitão de Mar e Guerra Ernesto de Mello Baptista	03/02/1959 a 30/03/1959
Capitão de Mar e Guerra Aureo Dantas Torres	30/03/1959 a 27/05/1960
Capitão de Mar e Guerra João B. Francisconi Serran	27/05/1960 a 05/08/1961
Capitão de Mar e Guerra Luiz Penido Burnier	05/08/1961 a 15/03/1962
Capitão de Mar e Guerra Ramon Lorenzo Amande	15/03/1962 a 25/05/1962
Capitão de Mar e Guerra José Álvaro Rodrigues	25/05/1962 a 05/03/1963
Capitão de Mar e Guerra José Uzêda de Oliveira	05/03/1963 a 09/03/1964
Capitão de Mar e Guerra Orlando Ferreira da Costa	09/03/1964 a 09/02/1965
Capitão de Mar e Guerra Gualter M. Menezes de Magalhães	09/02/1965 a 15/03/1966
Capitão de Mar e Guerra José Alves Mey	15/03/1966 a 05/10/1966
Capitão de Mar e Guerra Luiz Cyrillo de Albuquerque Cunha	05/10/1966 a 09/12/1967
Capitão de Mar e Guerra Julio de Sá Bierrenbach	09/12/1967 a 25/02/1969



Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha



Capitão de Mar e Guerra Aloysio Mendes Lopes	25/02/1969 a 06/06/1969
Capitão de Mar e Guerra Darly Corrêa	06/06/1969 a 05/08/1970
Capitão de Mar e Guerra Alfredo Vasconcellos Cunha	05/08/1970 a 09/08/1971
Capitão de Mar e Guerra José Maria Barreira Fonseca	09/08/1971 a 07/08/1972
Capitão de Fragata Lauro de Oliveira Castello Branco	07/08/1972 a 03/10/1972
Capitão de Mar e Guerra Dilmar de Vasconcellos Rosa	03/10/1972 a 09/05/1974
Capitão de Mar e Guerra Hugo Stoffel	09/05/1974 a 20/05/1975
Capitão de Fragata Paulo Fernando Peixoto Garcia Justo	20/05/1975 a 23/12/1975
Capitão de Fragata Júlio César Calazans Digiacomo	23/12/1975 a 09/03/1976
Capitão de Corveta Wallace Lomba Azevedo	09/03/1976 a 28/06/1976