

NAVIO-MUSEU *BAURU*: Expressão da história naval recente (Parte 3 – final)¹

ROSEANE SILVA NOVAES*
Museóloga

SUMÁRIO

- Depoimento: Vivência como oficial da Marinha do Brasil durante a Segunda Guerra Mundial e o Navio-Museu *Bauru*
 - Comboios
 - Sonar e o ataque
 - Marinha no período da Segunda Guerra Mundial
 - Base Naval de Natal
 - Possível exposição no Navio-Museu *Bauru*
- Depoimento sobre as razões que justificaram a atribuição de Monumento Histórico ao Navio *Bauru*
- Depoimento sobre a musealização do Navio *Bauru* e sobre a concepção e montagem da exposição em 1982
- Depoimento sobre a restauração sofrida pelo Navio-Museu *Bauru* entre 2007 e 2010 e a exposição em suas dependências

¹ Entrevistas realizadas pela autora e apresentadas como apêndice à dissertação de Mestrado em Museologia e Patrimônio da Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro – Unirio e Museu de Astronomia e Ciências Afins – Mast, Rio de Janeiro, março de 2011.

* A autora atuou como consultora e coordenadora de vários projetos de museologia na Marinha: projetos da Ilha Fiscal e de revitalização do Museu Naval, da Reserva Técnica da Ilha Fiscal, de implantação do Centro Cultural da Marinha em São Paulo e de revitalização do Museu do Instituto de Estudos do Mar Almirante Paulo Moreira. Foi chefe do Departamento de Museologia do então Serviço de Documentação da Marinha (2001 a 2003) e professora substituta na Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro. Atualmente trabalha no Departamento de Gestão Cultural da Empresa Brasileira de Correios e Telégrafos.

DEPOIMENTO: VIVÊNCIA COMO OFICIAL DA MARINHA DO BRASIL DURANTE A SEGUNDA GUERRA MUNDIAL E O NAVIO-MUSEU BAURU

Entrevistado: Vice-Almirante (Ref^o)
Helio Leoncio Martins

Historiador e escritor especialista em História Naval brasileira. Veterano da Segunda Guerra Mundial

Data: 7 de dezembro de 2009

Comboios

A defesa principal dos navios mercantes contra os submarinos foi juntá-los em comboios. Os navios mercantes, viajando isoladamente, ficavam muito vulneráveis, assim os comboios deviam ser defendidos por uma escolta. A quantidade de navios na escolta dependia do tamanho do comboio e do perigo que se previa na área. Contra os submarinos eram utilizados os caça-submarinos, as corvetas e os contratorpedeiros de escolta, todos navios de rápida construção e baratos.

Havia linhas de comboios permanentes. Nossa linha, a que nos coube proteger, era de Trinidad até o Rio de Janeiro e do Rio de Janeiro até Trinidad. Todos os navios que vinham para o sul se reuniam em Trinidad. Organizavam-se em comboios (chamados TJ) que iam descendo e deixando ou recebendo navios em Belém, Recife, Salvador, até o Rio de Janeiro, como um trem que fosse largando ou recebendo seus vagões. E vice-versa (os JT). Do Rio de Janeiro, pequenos comboios iam até Florianópolis.

Os TJ duravam 12 dias de viagem, e os JT oito, devido às correntezas. Sua velocidade era de acordo com a do navio mercante mais lento, normalmente oito milhas marítimas por hora [uma milha marítima é igual a 1.852 metros].

O navio da escolta rodeava a formatura do comboio a 3 mil, 4 mil metros de distância, fazendo um zigue-zague, para cobrir grande área de vigilância, com velocidade maior do que a do comboio, de forma que o avanço dos dois fosse o mesmo.

Os escoltas mantinham operando um equipamento submarino chamado sonar (veremos adiante o que seja), que podia detectar submarino a 3 mil metros de distância. Quando havia esse contato, partia para atacá-lo com bomba de profundidade, no entanto não devia ficar afastado muito tempo de sua posição, pois o submarino poderia aproveitar a brecha.

Nossa atitude era chamada de passiva porque tinha prioridade a defesa do comboio e não a destruição do submarino.

Os submarinos mergulhados deslocavam-se muito lentamente naquela época. Tomavam posição adiante do comboio para lançar seus torpedos. Se eram obrigados a se deslocar para evitar as bombas, perdiam essa posição favorável e deixavam o comboio passar. Assim, fazê-lo passar sem perdas já era uma vitória. Às vezes os submarinos eram apenas avariados, e, vindo à superfície, poderiam ser destruídos por aviões.

No Atlântico Sul, os submarinos operavam sozinhos. No Atlântico Norte, formavam o que chamavam de matilha de lobos, atacando ao mesmo tempo. Seus alvos eram os comboios importantíssimos, transportando tropas ou suprimentos dos Estados Unidos para a Europa.

Os mais perigosos comboios da guerra eram os que levavam armas e suprimentos da Inglaterra para Murmansk, no norte da Rússia, acompanhando a costa da Noruega, então dominada pela Alemanha. Eram atacados por submarinos, aviões e navios, obrigando suas escoltas a incluir até encouraçados.

Normalmente um dos escoltas, colocado na retaguarda dos comboios, era encarrega-

do de socorrer os náufragos dos mercantes afundados. E isso não só por razões humanitárias; pretendia-se também diminuir as perdas de marinheiros. Navio se faz em um ano, gente leva mais tempo. Havia dois tipos de náufragos que não eram socorridos: os dos comboios para e de Murmansk, pois na água gelada ninguém sobrevivia mais de um minuto; e os tripulantes dos navios-tanque de gasolina de aviação, pois não havia sobreviventes da explosão. Por acaso, assisti a uma dessas. Quando um navio-tanque foi torpedeado na costa de Trinidad e Tobago, a noite virou dia.

Os navios operavam em conjunto com aviões. Os contactos com submarinos mergulhados só os navios faziam, mas os aviões chegavam rapidamente quando havia aviso da existência de um submarino em certa área ou quando os avistavam de longe. Os submarinos só ofereciam perigo quando estavam perto dos alvos, isto é, do inimigo, podendo atingi-los.

Sonar e o ataque

O sonar era o centro do navio. Constava de um projetor de som no casco, na proa, com controle no passadiço. Emitia uma frequência sonora de cinco em cinco graus, girando 360 graus dia e noite. Fazia um ruído como um pássaro (daí o chamarem de “araponga”), ouvido pelo controlador e repetido dia e noite, noite e dia.

Quando encontrava um obstáculo, que poderia ser uma baleia ou um submarino, dava um eco. Era preciso que o operador do sonar tivesse um treinamento de ouvido muito bom para distinguir um som de outro. Nesse momento iniciava-se um ataque. O navio aproava para o eco. Procurava-se apontar o sonar para os dois extremos do eco (esperando-se que fosse do submarino). As direções e distâncias do eco eram registradas em outro equipamento, o *chemical*

recorder. Sabia-se, assim, em qual direção e com que velocidade o submarino (se fosse este) estava indo.

Isso até um determinado ponto, pois mais ou menos a 300 metros de distância, quando o submarino entrava em zona de escurecimento, fora do feixe da frequência sonar, desaparecia. Daí em diante, o ataque era feito por estimativa.

Para compensar os possíveis erros dessa estimativa, lançavam-se bombas de profundidade em número maior ou menor, conforme a certeza do ataque, em diversas profundidades e distâncias, formando uma figura chamada “padrão” cobrindo área na qual poderia estar o submarino. Esse era o ataque.

Depois de as bombas explodirem, a confusão das camadas térmicas do mar impediam o contato sonar durante algum tempo. A fim de permitir que o ataque continuasse, os navios dispunham de dois tipos de foguetes que podiam ser lançados quando se perdia o contato sonar. Estes só detonariam se atingissem o submarino. Se não o fizessem, a tranquilidade das térmicas permitiam que o sonar continuasse. O acerto dos foguetes era pequeno, e nem sempre era aconselhável utilizá-los.

Marinha no período da Segunda Guerra Mundial

Houve uma modificação da Marinha de antes da guerra para a de depois da guerra. Saí da Escola Naval antes da guerra, em 1935. A Marinha estava inteiramente despreparada, tanto em termos de material como de conhecimentos em relação ao tipo de operações que nos esperava. Estava parada. Nos anos 30, com a guerra já se aproximando de nós, o Ministro Guilhem decidiu construir no Brasil uma Marinha – medida correta em outra situação – com recursos puramente navais – quando a indústria nacional era praticamente inexistente. A Marinha passou a dispor de muito bem organizadas fábricas

de canhões, torpedos, munição e aviões e a estimular a construção de navios, mas estes não dos tipos de que iríamos precisar na guerra antissubmarinos. Com os desenvolvimentos da Segunda Guerra Mundial e as dificuldades de importação, as fábricas navais tiveram que ser fechadas, mas foram extremamente úteis como padrões e suprimento de pessoal habilitado quando do desenvolvimento da indústria nacional no pós-guerra, e os navios varredores de minas que haviam sido construídos foram transformados em corvetas.

Mas realmente foi um “corre-corre” para obtermos o material de que não dispúnhamos, e que ficou urgente. Conseguimos adaptando tudo de que dispúnhamos para navios antissubmarinos e recebendo outros dos Estados Unidos.

Nós entramos na guerra em agosto. O estado de guerra foi declarado dia 22. Dia 23, fui para o mar embarcado em um contratorpedeiro construído em 1908, queimando carvão. Quando você ingressa na vida militar, uma das cláusulas que pesam no contrato com a Nação é que o risco de vida faz parte da carreira. Você não tem o direito de reclamar. Mas risco de vida não quer dizer imolação! Não é arriscar vidas lutando sem possibilidades de reagir, como era o caso quando embarcamos num destróier de 1908. Era risco de vida indefeso. Nós tínhamos dois canhões 101 mm, e só. Não dispúnhamos de bombas de profundidade, nem de equipamento de guerra antissubmarino.

Base Naval de Natal

A Base Naval de Natal foi praticamente construída durante a guerra, mas, mesmo

assim, conseguiu manter 24 navios antissubmarinos operando continuamente com pouquíssimos recursos. Deve-se isso à liderança e à capacidade do Almirante Ary Parreiras¹, que a construiu e comandou. O trabalho era exaustivo. Se houvesse necessidade de terminar o serviço em navios que estavam esquematizados para operar, era possível em um sábado receber-se o aviso de que o dia seguinte era “segunda-feira” – ou que a Base não encerrava seu dia de serviço. E o prestígio do Almirante – que era também um grande trabalhador – fazia com que isso fosse aceito como normal, todos trabalhando satisfeitos.

O Almirante de Natal [Ary Parreiras] queria preparar recrutas. Fiquei quatro meses em Natal, encarregado de instalar o Centro de Treinamento (primitivo, em um cortume desapropriado) e transformá-los em marinheiros. Foi uma tarefa diferente de tudo o que havia feito na Marinha. O Almirante os chamava de “Cossacos de Natal”, porque usavam calções e camisetas, o que era novidade na Marinha. Isto devido a haver pouca roupa disponível e ser uma maneira de verificar se tinham moléstias de pele. Muitos andavam descalços. Deviam ter vermes. Com a impossibilidade de verificar isso em exames, decidiu-se que todos tomariam vermífugos. Isto em 600 homens foi uma “prova de Hércules”. Desfaleciam, prostrados na cama. Da cama para o banheiro, do banheiro para a cama. Isso até as 4 horas da tarde. Depois das 4, demos-lhes uma canja, e começaram a andar. Viraram marinheiros, mas com tantos acontecimentos que mereceram uma crônica com o nome de “Cossacos de Natal”.

1 O Contra-Almirante Ary Parreiras foi responsável pela instalação e a operação da Base Naval de Natal durante a Segunda Guerra Mundial – “Um líder respeitado por todos os marinheiros, com capacidade técnica apurada. [...] Em abril de 1945 deixou o cargo, sendo promovido a vice-almirante em seguida. Em julho do mesmo ano faleceu, com apenas 55 anos de idade.” BONO Especial Nº 745/2009 da Dctim.

Possível exposição no Navio-Museu Bauru

Atualmente existem no Navio-Museu *Bauru* algumas fotos e objetos da guerra. Não acho o bastante. O visitante seria mais bem instruído se lhe fosse mostrado como o navio operava, isto é, seu posicionamento na escolta, como detectava os submarinos e como os atacava.

O posicionamento poderia ser mostrado por meio de um modelo reproduzindo, em miniatura, a formatura dos mercantes e o posicionamento dos escoltas.

Quanto à detecção e ao ataque, creio que haja meios de, montando o controle do sonar no passadiço, fazer-se uma boa simulação de seu funcionamento, com o som sendo ouvido, assim como um eco e, daí, prosseguir o ataque, terminando com o lançamento das bombas, com som, e uma reprodução fotográfica das explosões sendo mostrada em um telão.

Pôsteres podem explicar o que está se passando. E o “*show*” é repetido a cada hora.

DEPOIMENTO SOBRE AS RAZÕES QUE JUSTIFICARAM A ATRIBUIÇÃO DE MONUMENTO HISTÓRICO AO NAVIO BAURU

Entrevistado: Vice-Almirante (Ref²-IM) Estanislau Façanha Sobrinho

Veterano da Segunda Guerra Mundial. Quando segundo-tenente intendente, serviu embarcado no Cruzador *Bahia* e no Contratorpedeiro *Marcílio Dias* durante o conflito e foi o responsável pelo início do processo de musealização do Navio-Museu *Bauru*. E, como declarado por ele, acompanha todas as ações que incidem sobre o navio.

Data: 29 de junho de 2010

Pergunta: Como teve início sua participação no processo de musealização do *Bauru*?

Resposta: Houve uma cerimônia junto ao tal Monumento aos Pracinhas – eu não aceito esse nome, tanto que não vou mais lá. O comandante do 1º Distrito Naval (1º DN) era o Maximiano², e eu, trocando ideias com ele, falei sobre o *Bauru*. Ele disse: “Faz um expediente para o ministro da Marinha via 1º DN”. No dia seguinte, “lasquei” o documento.

P: Em que ano foi isso?

R: Meu expediente inicial foi de 25 de junho de 1976. [Nesse momento ele apresentou uma pasta com vários documentos³]. Tem tudo até o 5º despacho, em que o ministro aprova a proposta de transformar o navio em monumento histórico/navio-museu.

[O Almirante passa a ler o despacho do ministro.] “Participo a V. Exa. [chefe do Estado-Maior] que aprovo a sugestão desse Estado-Maior, devendo ser aguardada ocasião mais oportuna para decisão final sobre o assunto.”

Tempos depois, quem assume a pasta da Marinha? O Almirante Maximiano Eduardo da Silva Fonseca. Peço a ele uma audiência para tratar de outro assunto. Quando me recebeu, ele disse: “Já sei, vens falar do *Bauru*”.

“Não. Você que é o ministro. Eu não tenho mais nada o que dizer do *Bauru*. Ministro, eu queria o navio preservado e queria que ficasse ao lado do monumento [dos Pracinhas, na Marina da Glória, Rio de Janeiro].”

Porque a minha intenção era ofuscar o monumento. E foi conseguido. O museu despertou muito mais curiosidade!

2 Almirante de Esquadra Maximiano Eduardo da Silva Fonseca. Nasceu em 6 de novembro de 1919 e faleceu em 3 de abril de 1998. Foi ministro da Marinha no governo do Presidente João Figueiredo (1979-85).

3 Posteriormente, esses documentos foram doados à autora da dissertação.

Fizeram um negócio para fazer a amarração. Depois disso, viram que o local não era bom e transferiram. E hoje ele está no cais do Espaço Cultural da Marinha [Praça XV, Centro, Rio de Janeiro].

Naquele momento, o que eu queria era ofuscar o monumento. E isso eu consegui. Agora está aí.

P: Em 1976 o senhor já tinha pensado no *Bauru*, ou poderia ser qualquer navio da guerra?

R: Não. Porque ele era o único da guerra. Era sobra da guerra, um sobrevivente. O *Bauru* é um sobrevivente. Eu não me conformava. Em pouco tempo estaria virando sucata. O Maximiano me deu grande força: “Faz o despacho.” Eu fiz o expediente, e ele deu todo o apoio.

[Nesse momento o Almirante passou a comentar as cópias dos expedientes que ele havia levado para a entrevista.]

O primeiro despacho é do 1^o DN. Tem a opinião do Serviço de Documentação [Geral] da Marinha; e depois o segundo despacho, que é do Maximiano, que diz: “Face ao exposto, este comando é favorável a que o AvOc⁴ *Bauru*, pela sua importância histórica, seja preservado, após sua baixa do serviço ativo, nos termos da proposta apresentada no ofício inicial”. [ofício do Almirante Façanha]

Eu sempre tinha a mania de escrever mensagens. O navio [*Bauru*] completava qualquer data, e eu fazia uma mensagem. Esta é da passagem dele de contratorpedeiro de escolta para aviso oceânico. [O Almirante passou a ler partes da mensagem]: “Mensagem ao comandante, oficiais e praças do AvOc *Bauru*. O nome dos oito navios da classe do *Bauru*...”

P: O senhor serviu nele?

R: Não. Mas a transformação do navio em navio-museu se deve a uma iniciativa minha. Eu sou o autor disso.

[Passou a comentar os artigos de jornais que anunciavam a inauguração do navio-museu]

P: O senhor estava na ativa nessa época [1982]?

R: Não. Fui para a reserva em 1977.

P: O senhor participou da elaboração da exposição? Foi consultado?

R: Não.

P: Qual foi a sua participação depois, quando ele virou museu?

R: Nenhuma. O que eu queria era a ideia do museu.

P: O senhor participou da abertura?

R: Não. Nunca mais fui lá. Ele está em reparo. Precisando trocar as chapas [de aço da estrutura]. Mas eu tomo conta dele. Estou de olho.

P: O senhor, então, é o padrinho do navio-museu?

R: Eu sou pai, padrinho, sou tudo. Depois disso a Marinha aprendeu comigo. Aí colocou um submarino⁵; aliás, fui eu o oficial que recebeu esse submarino no cais. Agora colocaram um helicóptero.⁶ Eu não me conformava. Não se conservava na Marinha. Ainda tentei outro [navio], o Cruzador *Tamandaré*.

P: O *Bauru* é da Segunda Guerra Mundial. Está sendo preservado por conta disso?

R: Sim.

P: O senhor queria um símbolo da Segunda Guerra preservado? Era essa a sua intenção?

R: [Meneio de cabeça positivo.] Há coisas com as quais não me conformo. Sou assinante da revista *Forças Armadas em Desfile*, que publicou: “Homenagem do Congresso Nacional aos ex-combatentes”.

4 Navio aviso oceânico – navio auxiliar em missões de pesquisa e hidrografia.

5 Submarino-Museu *Riachuelo* – também atracado e aberto para visitação no cais do Espaço Cultural da Marinha.

6 Helicóptero-Museu – pousado em área do estacionamento do Espaço Cultural da Marinha.

Aí aparecem lá os caras de boinas azuis da FEB [Força Expedicionária Brasileira]. Depois, os comentários só falam em FEB...

Fui nomeado segundo-tenente em 8 de fevereiro de 1943 e logo depois já estava pedindo para embarcar no Cruzador *Bahia*, o navio que viria a explodir. Fui embarcado no *Bahia* 19 meses! Desembarquei porque fui tapeado! Por que eu pedi para embarcar no Cruzador *Bahia*? O comandante foi meu imediato. Era espetacular. O chefe de Armamento tinha sido meu instrutor na Escola Naval. E o navio tinha cinco segundos-tenentes que haviam sido da turma do Maximiano. E eu sempre gostei dessa turma. Por isso fui bater lá.

Quando recebi ofício com ordem de desembarcar, o comandante me chamou: “Você quer desembarcar?” “Não senhor.” Então não desembarcava. Aí, ficamos um novo guarda-marinha e eu. Mas guarda-marinha não é gente...

Bom, os *destroyer escort* (DE)⁷ começaram a chegar ao Brasil em princípio de 1944. Aí, chegou ao Cruzador *Bahia* uma mensagem solicitando um segundo-tenente. Então tinha que sair um. O comandante me

perguntou, e eu sempre negando. Eu disse que iria ao serviço de pessoal militar me informar das intenções deles em relação a mim. “Nossa intenção é lhe mandar para um DE.” Me empolguei! Os DE estavam chegando. O *Bahia* era um navio veterano da Primeira Guerra Mundial. Estava todo quebrado. Não tinha nada. Mas eu estava feliz da vida! Eu queria era estar embarcado. Aí eu não aguentei. Disse ao comandante do *Bahia*: “Eles querem me mandar para um DE. Vou desembarcar”. O comandante disse: “Desembarca porque quer. Se não quiser não desembarca”. Eu desembarquei.

Apresentei-me à Diretoria de Pessoal Militar: “O senhor vai para a DHN.”⁸ Eu: “Mas comandante, eu não quero ficar em terra.” Estava com 20 anos! “Mas o senhor vai descansar um pouco”. “Mas eu não estou cansado!” “Descansa um pouquinho. Depois eu lhe embarco.” Realmente ele cumpriu. Fiquei cinco meses na DHN, e ele me embarcou no Contratorpedeiro *Marcílio Dias*.⁹ Novinho. Tinha acabado de ser construído aqui no Arsenal da Marinha. Quando estava com oito meses lá, aconteceu a explosão no *Bahia*.¹⁰ Dos 18 oficiais, morreram 17.

7 Contratorpedeiros de escolta (*destroyers-escort*) da Marinha americana.

____ In: DAL.Piero Fabrizio B. Os Contratorpedeiros. Disponível em: <http://www.oocities.com/ganjos/artigo23.htm?20102>. Acesso em 2/9/2010.

8 DHN – Diretoria de Hidrografia e Navegação, nessa época com sede na Ilha Fiscal, Rio de Janeiro.

9 Navio de guerra, contratorpedeiro, foi o terceiro navio a ostentar esse nome na Marinha do Brasil, em homenagem ao Imperial Marinheiro Marcílio Dias, herói das Batalhas de Payssandu e Riachuelo, na Guerra do Paraguai.

In: NAVIOS DE GUERRA BRASILEIROS. Disponível em: <<http://www.naval.com.br/ngb/M/M027/M027htm>. Acesso em 2/9/2010.

10 Em 30 de junho de 1945, o Cruzador *Bahia* suspendeu de Recife com destino à Estação de Controle nº 3, onde substituiu o Contratorpedeiro de Escolta *Bauru* – Be 3 – no controle e apoio ao transporte aéreo das tropas americanas de regresso da Europa para os Estados Unidos. Na manhã do dia 3 de julho, depois de navegar cerca de 500 milhas em 50 horas, atingiu a sua posição na Estação 13. Na manhã de 4 de julho, durante os preparativos para um exercício com as metralhadoras antiaéreas Oerlikon de 20 mm, o Cruzador *Bahia* parou momentaneamente para lançar ao mar um alvo flutuante para exercício de tiro, mas às 9h10, foi atingido por uma violenta explosão provocada por um disparo acidental, que acertou as cargas de profundidade na popa. A explosão ocorreu quando o navio estava próximo aos Rochedos de São Pedro e São Paulo. Na catástrofe, perderam a vida o seu comandante, Capitão de Fragata Garcia D’Ávila Pires de Albuquerque, e mais 339 dos 372 homens que estavam a bordo, inclusive quatro marinheiros americanos. Em 8 de julho, foram salvos apenas 36 tripulantes pelo mercante inglês *S/S Balfe*. Sua baixa foi oficializada pelo Aviso nº 1.055, de 19 e julho de 1945. In: *A Informação Naval Comentada e Discutida*. Disponível em: <http://www.naval.com.br/bl0_g/2009/07/04/afundamento-do-cruzador-bahia/>. Acesso em 1/9/2010.

Ontem [25 de junho], eu chorei. Peguei uma revista velha. Fui ler o diário de um suboficial que foi sobrevivente. Ele falou do cachorro que era o mascote. Aí eu não aguentei... [pausa – o almirante se emociona]

Mas foi assim que eu saí, com essa taqueação [desembarque do *Bahia*]. Então eu tenho 19 meses no Cruzador *Bahia* e um ano no Contratorpedeiro *Marcílio Dias*.

P: Mas o *Marcílio Dias* fez escolta?

R: Não. O *Bahia* era escolta de comboio. O *Marcílio* não. Andava muito com um cruzador americano e fazia patrulha oceânica, vigilância de costa, tudo isso. Mas não participou de comboio.

P: Então o senhor participou de escolta no *Bahia*?

R: Quarenta e um comboios. Fiquei 19 meses. Tenho 23 meses e dez dias de operação de guerra! Por isso fico emocionado também. Quando o primeiro avião da FAB foi para a Itália, eu já tinha 180 dias de mar em operação de guerra.



Ilustração 47¹¹

O Cruzador *Bahia* fotografado por dirigível em 1º de julho de 1945, três dias antes de explodir

P: A participação da Marinha do Brasil foi importante porque senão não entravam víveres nas cidades costeiras e não saíam os produtos de exportação.

R: Imprescindível!

P: O Almirante Bittencourt disse-me que a ida da FEB para a Itália foi um ato de vontade.

R: Estava quase deserto lá. Nem da Força Aérea precisava. Porque inclusive nem havia alemães naquele *front*. Eu queria ver nosso primeiro grupo de caça enfrentar, por exemplo, no mar, um veterano da Luftwaffe.¹² Esse cara teve 200 aviões abatidos.

Eles [FEB e FAB] fizeram o que na Europa? Bombardeio de estrada de ferro... Não desmereço as glórias de ninguém. O que eu não aceito é ser relegado e não ser lembrado. Por quê? Não precisava de avião nosso lá e nem de tropa. Agora, navio aqui precisava para manter a rota de navegação. Para meus conterrâneos não morrerem de fome no Nordeste. Tanto tinha que manter a rota de navegação que os americanos mandaram a 4ª Esquadra para cá. A Força Naval do Nordeste nasceu com dez navios: os dois cruzadores da Primeira Guerra Mundial (*Bahia* e *Rio Grande do Sul*), seis navios mineiros construídos aqui que foram transformados em corveta, dois caça-submarinos.

Essa era a Força Naval do Nordeste. Éramos analfabetos em campanha anti-submarino. Começamos assim.

P: O Almirante Leôncio disse que fizeram um curso intensivo nos EUA.

R: Mandaram gente para os EUA e, no final, recebemos oito caça-submarinos de ferro e oito destróieres. Depois incorporaram os três [contratorpedeiros] classe *Marcílio Dias*. E perdemos dois na guerra:

11 Fonte: US Navy NGB. *Navios de Guerra Brasileiros*. Disponível em: <http://www.defesabr.com/historia/historia_mb_2gm.htm#Prepara>. Acesso em 9/9/2010.

12 Força Aérea alemã.

o *Bahia*, que explodiu, e a *Camaquã*,¹³ que emborcou. Então chegamos aqui no dia 6 de novembro de 1945 com 34 navios. E doutores em guerra antissubmarino. Tanto que eu não aceito esse negócio de dizer: “Dia da Vitória: 6 de maio”. Estive em operação de guerra até julho! A Marinha tem mais tempo de guerra! Porque quando terminou a guerra na Europa os americanos começaram a mandar seus aviões que estavam na frente italiana regressarem via Dacar/Natal, e, então, a Marinha brasileira mantinha o que se chamava de estação. Havia quatro estações. Para quê? Para dar apoio a qualquer incidente ou qualquer necessidade desses aviões americanos. Um chegou. Caiu. E o gringo salvou. Então com isso o *Bahia* ficou até 4 de julho. Tinha acabado o conflito na Europa. Tinha acabado não! Eu recebi terço de campanha¹⁴ até novembro. Terço de campanha na Avenida Rio Branco.

P: Desfilando na Avenida Rio Branco?

R: É. De modo que fico numa revolta danada com esse 6 de Maio! Já disse, não quero tirar a glória de ninguém. Eu quero é que se lembrem da gente. Quem foram os maiores heróis da Segunda Guerra Mundial? Na minha opinião, os brasileiros da Marinha Mercante. Porque antes de o Brasil entrar na guerra, estavam levando torpedo e morrendo. Mas com toda bandeira no costado [o Brasil assumiu posição de neutralidade], não adiantou. O submarino alemão não dispensava.

P: O Almirante Leôncio disse que a grande inovação da guerra naval foi o sonar que identificava o submarino.

R: É... Mas, quando nós começamos, não tínhamos nada. A Marinha começou cega, surda e muda.

P: A localização de submarino era visual? Como se fazia essa ‘identificação’ de um submarino?

R: Se houvesse um ruído qualquer, se desconfiava. Fora disso não tinha como. Quando embarquei no Cruzador *Bahia*, em 9 de abril de 1943, o navio estava no dique, colocando o aparelho de sonar. Foi muito depois...

P: O Almirante Leôncio diz que foi a grande inovação.

R: Mas sabe onde a tripulação dormia no *Bahia*? No chão. Não havia condições nem no rancho¹⁵. O navio era da Primeira Guerra Mundial.

P: Qual era tripulação do *Bahia*?

R: Nessa comissão ele estava com 400 homens a bordo. Havia uns dez dias que ele estava na estação, e depois ele viria ao Rio. Então tinha muita gente que estava em Recife de férias a bordo, de modo que somavam 400 homens.

P: Para desembarcar aqui, no Rio?

R: 272 chegaram a abandonar o navio. Aí foram morrendo de sede, de loucura e por aí afora. Do *Bahia* sobraram 35.

P: O senhor viu a exposição montada quando se imaginou o Navio-Museu *Bauru*?

R: Acho que não fui. Não me lembro.

P: A exposição lhe atende? O senhor acha que ela conta essa história?

R: Eu tenho que ir lá.

P: Digo a da época da inauguração.

R: Aquilo é do tempo do Max. Então eu não tenho dúvida de que estava um primor.

P: O Almirante Leoncio disse que a Base Naval de Natal se deve ao Almirante Parreiras.

13 Navio-mineiro construído no Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro, e que, com o advento da Segunda Guerra Mundial, foi transformado em corveta de escolta. Afundou em Pernambuco, próximo à Ilha de Itamaracá, por causa de mau tempo, em 1944.

14 Terço de campanha militar – pagamento para militar em operações de guerra.

15 Alimentação.

R: Esse homem é fabuloso. Morreu por conta da construção daquela base. Acabou com a saúde dele ali. Tudo ladeira. Só subia a pé.

DEPOIMENTO SOBRE A MUSEALIZAÇÃO DO NAVIO BAURU E SOBRE A CONCEPÇÃO E MONTAGEM DA EXPOSIÇÃO EM 1982

Entrevistado: Contra-Almirante (Ref¹⁶)
Max Justo Guedes

Vice-diretor e, posteriormente, diretor do Serviço de Documentação da Marinha, quando da transformação em navio-museu do Contratorpedeiro de Escolta *Bauru* – 1968 a 1982 – e, posteriormente, até 1997, quando assumiu a Diretoria de Patrimônio Histórico e Cultural da Marinha, função em que permaneceu até 2006. Historiador e escritor especialista em História Naval.

Data: 17 de junho de 2010

Pergunta: Em 1982, quando o Navio-Museu *Bauru* foi aberto à visitação pública, o senhor era diretor do Serviço de Documentação Geral da Marinha?

Resposta: Eu fui para o SDM¹⁶ em 1968. Nesse ano, fomos a Portugal para as comemorações do 5^a centenário de Pedro Álvares Cabral. Houve uma enorme comissão. A princípio era uma comissãozinha,

mas passou a ser uma comissão nacional, chefiada pelo ministro Magalhães Pinto¹⁷, das Relações Exteriores.

P: Como surgiu essa comissão?

R: O presidente do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro (IHGB) era o Embaixador Macedo Soares¹⁸. E eu não tinha nada a ver com museologia, com serviço de documentação. Fui convidado a participar de uma conferência de história da cartografia em Londres.¹⁹ Estava preparando minha comunicação para essa conferência. Na Marinha só existiam duas coleções *portugalia* de Documentas Cartográficas: uma na Ilha Fiscal, na DHN²⁰, outra na Escola Naval. Então, na hora do almoço – eu servia na Diretoria, na Subdiretoria de Obras Civas –, aproveitava e ia à Ilha Fiscal²¹ para consultar os *portugalia*. Um dia eu estava trabalhando lá quando chegou um oficial da DHN, que me disse: “Comandante, têm dois senhores que são ‘meio pancadas’ porque estão procurando a Ilha do Conde de Gestart, e a Ilha do Conde de Gestart não existe, porque eu trabalhei na última edição da carta nº 1.810, que é a carta náutica da Baía de Guanabara, e não existe Ilha de Gestart nenhuma”. Eu respondi: “Não tem, mas já teve. A Ilha do Conde de Gestart é a Ilha do Viana²². Porque o Conde de Gestart era ministro plenipotenciário da França no Brasil e tinha uma casa lá”.

16 Serviço de Documentação da Marinha, nessa época Serviço de Documentação Geral da Marinha.

17 José de Magalhães Pinto – Ministro de Estado no governo de Costa e Silva, no período entre 15/3/1967 e 31/8/1969.

18 José Carlos de Macedo Soares.

19 O Almirante Max Justo Guedes é especialista em História Naval Brasileira e História da Cartografia. Sua formação tem estreita ligação com os estudos do historiador português Jaime Cortesão, que esteve no Brasil entre 1940 e 1957, com quem teve aulas em um curso promovido pelo IHGB.

In: Pequena Biografia. Max Justo Guedes. Disponível em: <<http://sites.google.com/site/lechbr/pequena-biografia:maxjustoguedes>>. Acesso em 7/9/2010.

20 Diretoria de Hidrografia e Navegação da Marinha.

21 Onde estava instalada a Diretoria de Hidrografia e Navegação. Permaneceu lá até 1998, quando deu lugar a mais um museu do Serviço de Documentação da Marinha.

22 Ilha onde atualmente está situado o Estaleiro Renave, na Baía de Guanabara, próxima à Ilha da Conceição, em Niterói. Latitude-22.866, Longitude-43.134. In: INSTITUTO BAÍA DE GUANABARA/Baía em dados. Disponível em: <<http://www.portalbaiadeguanabara.org.br/portal/baiadados.asp>>. Acesso em 24/6/2010.

O oficial então me perguntou: “Será que o senhor pode dizer isso a esses dois velhinhos?”. “Pois não”, disse eu. Então fui lá e expliquei a eles. E eu tinha escrito o primeiro livro do Descobrimento do Brasil. Escrevi na época da renúncia do Jânio Quadros, em 1961. Nós estávamos numa prontidão que não acabava mais. Não tinha nada para fazer porque – eu era encarregado da eletrônica do *Barroso*²³ – não podia ligar nada. Não tinha nada para ler. A única coisa que podia fazer era um livro que precisava de quatro documentos: a Carta de Pero Vaz Caminha, a Carta de Mestre João, a Relação do Piloto Anônimo e as Instruções de Vasco da Gama. Foi fácil fazer aquilo. Porque o resto era Marinha. Eram a carta piloto e rota de navegação. Então escrevi e entreguei à DHN para publicar. E esqueci do livro. Quando voltei de Alagoas, em 1965, a DHN avisou que meu livro estava pronto:

“Que livro?”, perguntei. “Aquele livro do Descobrimento do Brasil!” Deram-me os livros e ficaram com uma parte para eles. E em 1968, quando desse questionamento sobre a Ilha do Conde de Gestart, o oficial perguntou se poderia dar um livro meu para os senhores. Respondi: “Esses daí são da DHN. São de vocês”. Então ele deu um livro para cada um. Uns dez dias depois o diretor de Hidrografia me procurou: “Max, o Embaixador Macedo Soares quer falar com você com urgência”.

Então telefonei e marquei uma audiência. E fui falar com o embaixador que era presidente do IHGB. Ele disse: “Comandante, descobrimos pelo seu livro que

vai ser comemorado o 5º centenário de Pedro Álvares Cabral. O senhor poderia nos ajudar na preparação das comemorações?” Eu respondi: “Pois não”. As reuniões no instituto eram, como são ainda, às quartas-feiras. Na quarta-feira seguinte, eu preparei um PERT, um cronograma que havia naquela época. Levei aquilo para o Silogeu, a sede do Instituto Histórico. O Silogeu era no mesmo lugar onde é hoje o Instituto Histórico e a Academia de Letras. O Silogeu (ilustrações 48 e 49) foi um dos prédios da Exposição de 1922.²⁴

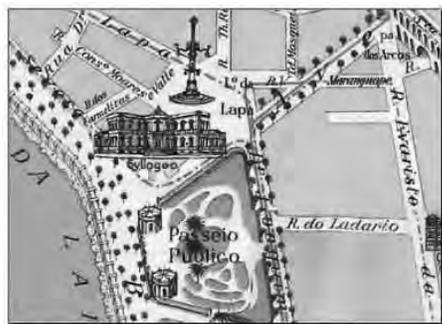


Ilustração 48

Silogeu – detalhe do mapa “Rio de Janeiro: Central Monumental”, de Carlos Aenishanslin, 1915²⁵

Depois o entregaram ao Instituto Histórico e à Academia de Letras [Academia de Medicina e Instituto dos Advogados]. Depois a Academia Brasileira de Letras mudou-se para onde está hoje,²⁶ também um prédio da Exposição de 1922. Quando eu fui lá para levar o cronograma, só tinha “cobra”. Pensei: “O que é que estou fazendo no meio dessas ‘sumidades’ todas?”

23 Cruzador Ligeiro *Barroso* da MB. DIRETORIA DE PATRIMÔNIO HISTÓRICO E DOCUMENTAÇÃO DA MARINHA/HISTÓRIA MARÍTIMA E NAVAL//Histórico dos navios. Disponível em: <<http://biblioteca.dphdm.mar.mil.br/sistemas/navios/Index.asp?codNavio=161>>. Acesso em 24/6/2010.

24 Exposição Internacional Comemorativa do Centenário da Independência do Brasil na Esplanada do Castelo, Centro da cidade do Rio de Janeiro. O prédio do Silogeu não fora construído para a exposição. Disponível em: <<http://www.jblog.com.br/rioantigo.php?itemid=22016>>. Acesso em: 10 out. 2010.

25 Fonte: MAPAS ANTIGOS. HISTÓRIAS CURIOSAS. Disponível em: <<http://www.serqueira.com.br/mapas/silog.htm>>. Acesso em 10/10/2010.

26 Av. Presidente Wilson, 203, Castelo, Rio de Janeiro.

Abri o PERT e disse: “Trouxe o PERT e minhas sugestões para as comemorações”. Alguém perguntou: “PERT de onde?” Então eu pensei: “Ih, meu Deus do céu...”

Mas começamos a pensar nas comemorações. O embaixador Macedo Soares foi ser embaixador em Haia, e o Pedro Calmon, que era o vice, assumiu a presidência do Instituto. Tudo para ele tinha que ser grande. Ele me pediu: “Max, você pode me arranjar uma audiência com o Almirante Rademaker?”²⁷ Ele era o Ministro da Marinha. Eu disse; “Pois não”. Falei então com o Rademaker e ele disse: “Traz o doutor Calmon para almoçar aqui.” Fomos lá e ele falou em fazer uma comissão nacional e pediu uma audiência ao Presidente da República, o Costa e Silva, que estava veraneando no Palácio Rio Negro, em Petrópolis. Todos os presidentes veraneavam lá. O Rademaker arranjou a audiência e subimos para Petrópolis, o Calmon, o Américo Lacombe e eu. O Calmon disse que era preciso fazer uma comissão nacional porque era uma data importantíssima, o 5º centenário do descobridor do Brasil. Além disso, era preciso construir uma nova sede



Ilustração 49 – Silogeu

para o IHGB, porque o Silogeu estava caindo aos pedaços. Foi criada a comissão nacional, e a presidência foi dada ao Magalhães Pinto. Este combinou com o ministro das Relações Exteriores de Portugal que iria uma comissão brasileira para aquele país e que viria uma portuguesa para cá. E, nessa comissão brasileira, eu iria pelo Instituto Histórico. Quando o Rademaker soube, disse: “Negativo! Você vai na minha comitiva”.

Iriam os três ministros militares – a época era a da Revolução – e o Magalhães Pinto, que era ministro das Relações Exteriores.

Fomos para Portugal. O Pedro Calmon pediu ao Costa e Silva um empréstimo para construir o prédio do Instituto Histórico. Este mandou a Caixa Econômica emprestar o dinheiro. Quando saímos da reunião, eu disse: “Mas como vamos pagar esse empréstimo?” Nessa época eu já havia sido nomeado sócio do IHGB. Um dia cheguei lá e Pedro Calmon disse: “O importante é arranjar o empréstimo. Como pagar, vamos pensar depois”.

Constituída a comissão, fomos para Portugal. E, de Portugal, iríamos para a Holanda. Porque o Estaleiro Verolme, que restaurou o Encouraçado *Minas Gerais*, nos convidou para passarmos três dias no país, e a rainha²⁸ nos convidou para passarmos outros três. Fomos o Rademaker, dona Ruth, a filha, o Fragelli²⁹ e eu. Enquanto isso, o Vladimir Palmeira, que hoje é deputado, liderava a Passeata dos Cem Mil³⁰ no Rio de Janeiro. O chefe do Estado-Maior pediu ao Rademaker para voltar. Saímos da Holanda, fomos para Madrid e, de Madrid, num avião, para o Bra-

27 Almirante de Esquadra Augusto Hamann Rademaker Grünewald (1905-1985). Foi ministro da Marinha e da Viação e Obras Públicas nos primeiros dias do governo de Castello Branco e voltou a ter o título de ministro da Marinha na gestão de Costa e Silva (1967-1969). Disponível em: <http://www.netsaber.com.br/biografias/ver_biografia_c_914.html>. Acesso em 26/6/2011.

28 Juliana Emma Louise Wilhelmina van Oranje-Nassau. (1909-2004).

29 Almirante de Esquadra José Alberto Accioly Fragelli.

30 Passeata realizada em 26 de junho de 1968. “É considerada a manifestação popular mais importante da resistência contra a ditadura militar. É o ponto alto do movimento estudantil e o início de sua derrocada.” PREITE SOBRINHO. Wanderley.

sil. Na volta, o Rademaker me disse: “Você vai fazer o museu para a Marinha. Eu vou iniciar a restauração dos meios flutuantes³¹, o projeto das fragatas. A Marinha está muito desmotivada. Precisa de um museu.”

Respondi: “Ministro, acho que eu já visitei todos os museus do mundo – exceto os da Cortina de Ferro, mas eu não sei fazer nada de museu não! Visitar museu é uma coisa, fazer museu é outra coisa”. Ele retrucou: “O problema é seu”.

Quando ele deu a ordem para que eu fizesse o museu, eu já estava no Serviço de Documentação da Marinha, que funcionava no 3º andar do Edifício Almirante Tamandaré³² (prédio do então Ministério da Marinha), ao lado do gabinete do ministro. Em uma ala estava o gabinete do diretor do SDM (o Paiva Meira) e a biblioteca. Embaixo tinha o arquivo. O Serviço de Documentação Geral da Marinha começou como uma divisão do Estado-Maior da Armada. Então conseguimos o prédio da Rua D. Manuel³³. Mas o dinheiro para a recuperação do prédio e instalação do museu não saía. Não saía porque o Rademaker foi ser vice-presidente da República, e o ministro da Marinha que entrou me disse: “Max, eu não passo na sua porta porque você vai me botar na vitrine”. Mas afinal de contas nós conseguimos. O Almirante Ricart³⁴ e o Almirante Aarão Reis³⁵, que era o secretário-geral da Marinha, deram o dinheiro. Começamos a restaurar o prédio, que era da Marinha. Ele foi feito para o Clu-

be Naval, que o passou para a Marinha para ser o Museu Naval, que ficou instalado ali até 1922, quando Gustavo Barroso o fechou (assim como fechou o Museu do Exército) para fazer o Museu Histórico Nacional. O prédio da Dom Manuel ficou abandonado até que a Marinha o emprestou para o Ministério de Indústria e Comércio que, por sua vez, passou para o Ministério da Justiça.

Então começamos a restauração. Quando estava se aproximando a data da inauguração, o museu não tinha acervo, que estava todo no Museu Histórico Nacional. E estava todo quebrado. Consegui trazer os modelos, os armamentos – tudo quebrado. Chamei um pessoal do Arsenal de Marinha para restaurar. Certo dia, o Kelvin³⁶ veio me pedir se eu deixaria que ele ajudasse na restauração dos modelos. Consegui que ele fosse contratado pela Marinha e começasse antes de 1972 – o prédio foi inaugurado em agosto desse ano. Antes disso ele trabalhava com o pessoal do Arsenal no material que veio de volta do Museu Histórico Nacional. Fizemos um projeto: o museu ficaria no 1º andar; no 2º andar, de um lado, a biblioteca, do outro lado era o gabinete do Paiva Meira. O arquivo histórico continuou no Edifício Almirante Tamandaré, num buraco do antigo Ministério, no subsolo, e só depois foi para a Dom Manuel. O Adalberto Nunes, aquele que falou que não passava na minha porta, não foi à inauguração. Quem inaugurou foi o Rademaker, vice-presidente da República.³⁷ E ficamos lá

31 Navios.

32 Prédio situado na entrada do complexo do 1º Distrito Naval, em frente à Rua Visconde de Inhaúma, no Centro da cidade do Rio de Janeiro.

33 Rua Dom Manuel, 15, Centro, Rio de Janeiro, onde está hoje o Museu Naval.

34 Arthur Ricart da Costa, Almirante de Esquadra – Foi Chefe do Estado-Maior da Armada.

35 Levy Penna Aarão Reis.

36 Kelvin Duarte – Modelista naval que, além de colaborar com a reabertura do Museu Naval, desenvolveu projetos de modelos navais para o Museu do Mar, em São Francisco do Sul, SC.

37 Augusto Hamann Rademaker Grunewald integrou a junta militar que presidiu o país de 31 de agosto a 30 de outubro de 1969, após a morte do Presidente Costa e Silva. Posteriormente foi eleito vice-presidente na chapa encabeçada pelo General Emílio Garrastazu Médici, entre 30 de outubro de 1969 e 15 de março de 1974. (Informações do entrevistado)

até 1982. Estava tudo muito apertado. Não havia lugar para nada. Um dia, o Almirante Maximiano me telefonou e disse: “Você quer o prédio da Odontoclínica?”³⁸.

[Nesse momento o telefone toca e a gravação é interrompida. Recomeçamos quando o Almirante passa a dar seu testemunho sobre o Navio-Museu *Bauru*.]

P: Para a criação e produção da exposição inaugural no Navio-Museu *Bauru*, o senhor contava com museólogas (os) em sua equipe?

R: A Vera Pacheco e a Nice Mandarinó estavam na equipe da exposição do *Bauru* em 1981/1982.

P: E o museólogo Fernando Moura?

R: Quando comecei a fazer a Dom Manuel, o Moura tinha feito um curso de restauração com o Edson Motta³⁹ e depois fez o Curso de Museologia. Depois que estava lá [no Museu Naval], ele trabalhava na montagem da exposição. Chegava às 5 horas da madrugada e saía 6/7 horas da noite.

P: Na exposição do *Bauru*, o senhor foi o autor e o curador. Quem fez a seleção do acervo? Vi a lista do acervo. Vi que havia quadros e prataria do próprio *Bauru* e de outros navios. Tinha prataria?

R: Na guerra, o Encouraçado *São Paulo*⁴⁰, que foi buscar o rei e a rainha da Bélgica, levou uma baixela espetacular. O governo de São Paulo doou uma bandeja que foi colocada na Ilha Fiscal⁴¹. Mas tudo

era do Encouraçado *São Paulo*, e os outros navios também tinham alguma coisa de prata. Eu recolhi tudo.

No 3º andar do Ministério havia um “negócio” que eles chamavam de museu. Tinha vitrines com alguma coisa: prataria, louça e aquela louça do Encouraçado *São Paulo*.⁴²

DEPOIMENTO SOBRE A RESTAURAÇÃO SOFRIDA PELO NAVIO-MUSEU BAURU ENTRE 2007 E 2010 E A EXPOSIÇÃO EM SUAS DEPENDÊNCIAS

Entrevistado: Vice-Almirante (Ref^o) Armando de Senna Bittencourt

Engenheiro Naval formado pela Universidade de São Paulo, com mestrado em Arquitetura Naval pela Universidade de Londres e Curso de Política Estratégica pela Escola Superior de Guerra. Diretor do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha (DPHDM), organização militar responsável técnico-administrativa pelo Navio-Museu *Bauru*

Data: 5 de maio de 2010

Missão da Diretoria de Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha

A DPHDM tem o propósito de preservar e divulgar o patrimônio histórico e cultural da Marinha, contribuindo para a conservação de sua memória e para o

38 Prédio localizado na Ilha das Cobras, com acesso pelo 1º Distrito Naval, Centro, Rio de Janeiro.

39 Edson Motta (1910-1981). Pintor, restaurador e professor. Inicia estudos de pintura com seu tio, o artista Cesar Turatti.

40 O Encouraçado *São Paulo* foi o segundo navio a ostentar esse nome na Marinha do Brasil, em homenagem ao estado e à cidade de São Paulo. O *São Paulo* foi construído pelo Estaleiro Vickers Sons and Maxim em Barrow-in-Furness, Inglaterra. In: NGB – Navios de Guerra Brasileiros. Disponível em: <<http://www.navio.deguerrabraileiro.hpg.ig.com.br/S/S031/S031.htm>>. Acesso em 7/9/2010.

41 Aqui o Almirante se refere ao Projeto Ilha Fiscal, que transformou o prédio neogótico da ilha em museu e local de recepções institucionais e privadas, a partir de 1997-98. Uma de suas salas está ambientada como uma sala de jantar onde se encontra o centro de mesa que fazia parte da prataria do Encouraçado *São Paulo*, à qual o Almirante se refere.

42 Peças que estavam depositadas no Museu Naval em 1995.

desenvolvimento da consciência marítima brasileira.⁴³

Pergunta: O Navio *Bauru* transformou-se em museu em 1982. Qual a temática deste museu?

Resposta: O *Bauru* é o único navio restante no Brasil que participou da Segunda Guerra Mundial. Foi muito importante a participação da Marinha brasileira nessa guerra. E, posso dizer, inevitável. Nós tínhamos as matérias-primas tropicais de que ambos os lados [Eixo e Aliados] precisavam, porque as fontes de matérias-primas tropicais do lado asiático estavam ocupadas pelos japoneses e nós possuíamos matérias tropicais essenciais para o esforço de guerra aliado. Já que havíamos negado o mar para os alemães, não havia navios de superfície, mercantes alemães, que pudessem levar nossos produtos.

Portanto, a nossa situação como país neutro ficou extremamente difícil, porque só um lado podia usufruir dos benefícios das matérias-primas tropicais necessárias para o esforço de guerra.

A estratégia alemã foi negar o suprimento aos países ocidentais. Com isso, começaram a afundar navios nossos também. Com o afundamento de navios na nossa costa, era inevitável nossa participação na guerra.

Esse esforço no mar foi muito importante para o Brasil, porque nessa época praticamente não havia estradas, ou as que existiam eram de péssima qualidade. Então os suprimentos das nossas cidades dependiam de transporte marítimo. O Brasil não tinha combustíveis. O carvão de boa qualidade e o petróleo vinham do exterior. A ação da Marinha foi apoiada pela Aeronáutica e, de certa forma, pelo Exército. A Segunda Guerra Mundial, no litoral do

Brasil, de fato significou uma participação brasileira em algo maior, que a imprensa chamou de “Batalha do Atlântico”, mas que, do ponto de vista militar, seria mais correto ser chamada “Campanha do Atlântico”. Foi a campanha mais longa da guerra, na qual morreu uma quantidade enorme de pessoas e foi afundada uma quantidade enorme de navios, incluindo submarinos.

Mas se não fosse esse esforço de fazer os comboios, de manter o tráfego marítimo no litoral brasileiro, teria sido para as cidades brasileiras um horror. Não seria possível manter o suprimento de alimentos, combustíveis e tudo o mais para essas cidades. Bem como para os aliados, era fundamental receber algumas matérias-primas tropicais, tais como borracha, cera de carnaúba e mais uma série de coisas de que se precisava. Sem isso não se faz guerra também.

Então o *Bauru* representa, digamos, um monumento a todo esse esforço que foi feito durante a Segunda Guerra Mundial. Simboliza algo de que não havia como escapar.

Sem desmerecer o papel da FEB na Itália – sempre que se fala de Segunda Guerra Mundial, se fala em FEB –, ali foi um ato de vontade. Ou seja, o Brasil decidiu participar da guerra na Europa mandando um corpo expedicionário. Podia não ter mandado. Não era vital para o Brasil. Foi uma participação. Uma participação importante. Não desmereço o imenso trabalho que eles fizeram. Muito pelo contrário. Mas não que fosse preciso. Já a Segunda Guerra Mundial na costa brasileira... O esforço da Marinha, da Aeronáutica e também, de certa forma, de pessoas do Exército, que eram transferidas de um lado para outro da costa – muitos soldados morreram nesses afundamentos – era fundamental para a existência do Brasil. Vital para o Brasil.

43 Diretoria de Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha. Missão. Conarq – Arquivo Nacional. Disponível em: <<http://www.conarq.arquivonacional.gov.br/cgi/cgilua.exe/sys/start.htm?infoid=485&sid=101&tpl=prnterview>>. Acesso em 29/4/2010.

P: Então, este é o tema: Segunda Guerra Mundial e a participação da Marinha do Brasil?

R: O navio era um navio de escolta de origem americana que comboiava, fazia escolta dos comboios de navios mercantes que, protegidos por esses navios de guerra do tipo do *Bauru*, caça-submarinos, alcançavam seu destino. Com isso, manteve-se o suprimento aliado e, de certa forma, o abastecimento de nossas cidades.

P: O senhor estava falando sobre a construção do *Bauru*...

R: Como eu disse, é um navio de origem americana, e uma das coisas notáveis da Segunda Guerra Mundial foi o esforço de guerra norte-americano, em que eles construíram centenas de navios iguais ao *Bauru*. Muitas vezes, partes do navio, seções de casco, eram construídas no interior dos EUA, vinham de trem e eram montadas em estaleiros do litoral, mas num ritmo incrível, numa velocidade de produção enorme. Assim, devemos dizer, não era um navio maravilhosamente bem construído. Foi construído para a guerra, para cumprir uma missão que ele cumpriu plenamente. Mas preservar um navio construído na década de 1940 até os dias de hoje, ou seja, 70 anos depois, é, realmente, um esforço enorme. Gasta-se muito dinheiro para um navio ser preservado. E não é apenas do ponto de vista da corrosão do casco que está dentro d'água. Isso é até fácil de proteger, porque o casco é liso. Coloca-se o navio num dique, limpa-se e, se por acaso tiver uma chapa corroída, troca-se. E usando uma boa tinta, é fácil preservar. É muito mais difícil preservar de dentro para fora. E, na verdade, o navio velho acaba-se de dentro para fora. É o cantinho que fica embaixo de uma máquina. É o cantinho na estrutura difícil de limpar, e ali se inicia um processo de corrosão. E esse processo de corrosão, quando se vai ver, furou. Furou de dentro para fora.

A corrosão começa de dentro para fora em geral nos navios. A ferrugem não é nada contagiosa, não é uma doença do metal, é um processo eletrolítico. Oxidação em aço, em geral acontece em altas temperaturas. Normalmente, é corrosão eletrolítica, às vezes entre duas partes da própria chapa, que estão em condições diferentes.

P: O Navio-Museu *Bauru*, na sua gestão, sofreu grandes reparos?

R: O *Bauru* sofreu um grande processo de manutenção. Um processo de manutenção que foi necessário, inclusive, na parte da estrutura interna, que já estava corroída, velha. Mas o fato é que ele foi muito bem recuperado, refiro-me ao casco e à parte estrutural. E vai precisar de manutenção sempre. Mas, além disso, precisamos recuperar a exposição. E já existe um projeto “montado”. É uma questão de captação de recursos. Acreditamos que precisamos de uns R\$ 500 mil para recuperar os espaços internos, decorá-los e receber a “montagem” da exposição. É uma nova exposição, com um conceito moderno, por uma museologia moderna, mantendo o tema. Não estamos colocando a exposição antiga.

P: O senhor assistiu a alguma visitação de jovens?

R: Eu mesmo visitei. Fui um visitante incógnito.

P: E como visitante, o que achou da exposição?

R: Achei que, naquela época, o *Bauru* cumpria sua missão, ou seja, tinha uma exposição. Mas não existe exposição permanente. Era uma exposição de longa duração que perdeu seu longo prazo. E, realmente, em termos museológicos mais modernos, uma exposição deve conter objetos que estão lá para contar uma história, e não serem vistos como objetos.

P: O senhor assistiu, observou alguma visitação de jovens?

R: Assisti no *Bauru*, continuo assistindo. Aproveito e acompanho turmas de escolas, que são inúmeras. A Marinha tem ônibus que vão buscar turmas de escolas públicas municipais para visitarem o Museu Naval, os navios-museus e tudo o mais. A minha impressão dos alunos é excelente. São crianças, em geral, curiosas, interessadas. A impressão dos professores não é tão boa.

P: Mas elas se interessam pela exposição ou pelo navio?

R: Elas se interessam pelo que está sendo mostrado para elas. Agora, o fato de estarem num navio e de ele estar flutuando é muito importante, porque a exposição é o próprio navio. Porque eles realmente sentem. O navio se mexe, o navio se movimenta. A exposição mostra o ambiente do navio, o que também é um dos seus propósitos – criar um ambiente da narrativa histórica. Então, o fato de ter uma exposição dentro do navio ajuda muito, porque o ambiente é o próprio navio. Por exemplo, temos lá um armário da década de 1940, com objetos expostos e outras coisas que remetem a pessoa àquele passado e a determinados fatos do passado e a ajudam a imaginar como era a vida naquele momento. Há espaços separados, como a cozinha, a barbearia e outros que instigam a imaginação. Também há uma exposição que mostra como era a luta com os submarinos, o sistema de som que captava o submarino e como esse som era interpretado, como se formava o comboio para proteger os navios mercantes e outras coisas que eu acho que não podem ser perdidas da nossa memória.

A estratégia da Marinha, que o Bauru simboliza muito bem, foi formar comboios de navios mercantes e protegê-los. Importante lembrar que, dos 3.164 navios mercantes aliados em 575 comboios realizados, não houve navios afundados

A tecnologia do sonar era tão avançada que os alemães, que começaram essa Campanha do Atlântico com uma vantagem enorme, com o desenvolvimento tecnológico do sistema de sonar começaram a perder. Tanto que, no final, a probabilidade de um submarino alemão que saía em campanha de guerra voltar era diminuta. Era quase uma missão suicida para os marinheiros alemães. Foi a campanha militar de maior duração durante a Segunda Guerra Mundial. Nela os submarinos nazifacistas afundaram mais de 2.600 navios mercantes no

Atlântico e 175 navios de guerra aliados, principalmente no Norte. No Sul, a campanha foi menos intensa. Em contrapartida, só os alemães perderam, na Batalha do Atlântico, 784 submarinos e, com eles, 28 mil homens de suas tripulações – mais de 78% do total recrutado para sua arma submarina. Essa ligação da guerra na costa do Brasil com a Campanha do Atlântico eu passei

a fazer porque ela aparece sutilmente. No entanto, é fato, nós participamos de uma campanha enorme no Atlântico, chamada Batalha do Atlântico, em que a estratégia alemã era não deixar os aliados terem tráfego marítimo. Mas nossos produtos precisavam chegar. Até do ponto de vista de país, nós tínhamos que comerciar. Senão cessaria o comércio no Brasil. E a economia, iria para onde? Importante lembrar que não havia estradas entre as cidades nessa época.

Operavam na costa do Brasil 27 submarinos alemães e dez italianos. Eles afundaram 17 navios mercantes e um navio de guerra – o *Vital de Oliveira* – da

Marinha brasileira. Isso na costa do Brasil. No Mar Mediterrâneo e em outros lugares, considerando toda a guerra, a Marinha Mercante brasileira sofreu 33 ataques, perdendo 982 vidas humanas, inclusive pessoas do Exército que estavam mudando de cidade, na costa brasileira. A Marinha do Brasil perdeu três de seus navios de guerra, totalizando 476 marinheiros mortos. Estamos contando, inclusive, os acidentes que ocorreram no mar – com a *Camaquã* e o Cruzador *Bahia*. Realmente a estratégia da Marinha, que o *Bauru* simboliza muito bem, foi formar comboios de navios mercantes e protegê-los com navios de escolta e com equipamentos de detecção e ataque a submarinos. Então o que fizemos realmente foi comboiar 3.164 navios mercantes aliados em 575 comboios realizados entre 1942 e 1945. Importante lembrar que, dos navios que estavam em comboio, não houve navios afundados. Mas quando o navio quebrava e não conseguia acompanhar o comboio era deixado para trás. Eram os desgarrados, os navios que os submarinos alemães afundavam, em geral. Eles afundavam os navios que eles apanhassem sozinhos, principalmente. Não tinha jeito. Ficar esperando conserto? O comboio depende de uma série de navios de escolta em volta de um núcleo de navios mercantes. Não se podia prejudicar a missão de transportar as mercadorias por causa de navio quebrado.

P: E a tripulação do navio quebrado?

R: Deveria procurar o porto mais próximo, com o navio. É a guerra... Um dos problemas de ter mulheres em combate é que existe uma necessidade enorme do homem, do instinto do homem, de proteger a mulher. Isso é um comportamento obtido com a própria evolução. Quando a mulher é ferida, então acabou a missão, todo mundo se concentra em protegê-la. Muitas vezes a missão exige que você deixe para trás o

companheiro ferido. É a mesma coisa o navio avariado: por si só ele deve procurar o porto mais próximo.

P: E a mulher?

R: A mulher, numa guerra, teria que ser deixada para trás, se ferida. Mas isso é um problema para os homens, tão forte é o seu instinto de proteger a mulher. Essa é uma das razões de os americanos não aceitarem a mulher em combate. Uma mulher ferida não é deixada para trás. Ela se torna mais importante que a missão. Se um grupo for aprisionado, na possibilidade de abuso sexual, para a mulher isso é muito mais suportável do que para o grupo masculino que está com ela. Para os homens, é psicologicamente insuportável ver a mulher do grupo ser abusada sexualmente. Então não é por causa da mulher que eles não a querem em combate, mas sim por causa deles próprios. Não é dizer que mulheres são mais fracas, pois há mulheres mais fortes do que muitos homens.

P: Qual a similaridade entre o navio *Bauru*, vaso de guerra em serviço combatente, e um navio-museu?

R: A manutenção do navio-museu é igual e caminhando para pior. Agora ele não tem missão de guerra.

P: Ele tem tripulação?

R: Ele tem tripulação para mantê-lo. E não é só manter do ponto de vista de manutenção de equipamentos. É também cuidar que ele esteja devidamente atracado, cuidar que não seja invadido...

P: Mas essa tripulação tem comandante a bordo?

R: Não. Ele vira uma seção administrativa, só que flutuante. Há um encarregado dos navios-museus. É preciso fazer a segurança do navio pelo fato de, como um “ser” movente, ele estar atracado. Amarrado, o navio tem uma amarreta para mantê-lo afastado do cais, para ele não se estourar no cais etc. Então, por isso há um pessoal de serviço o

tempo inteiro, olhando isso dia e noite. O navio que está no porto, pela mesma razão, tem pessoas a bordo que estão zelando pela segurança dele. E durante sua “vida inteira”, o navio terá pessoas trabalhando para sua manutenção. Uma parte dessa manutenção é feita pela própria tripulação, uma parte mais fácil, mas não menos trabalhosa. E há uma parte que só um estaleiro especializado pode fazer.

Então, manter o *Bauru* significa que ele vai ter, de cinco em cinco anos, que raspar o casco, tirar a craca – organismos marinhos – que agarrou no casco, pintar... Se alguém pensa em colocar uma tinta muito venenosa contra organismos marinhos aderidos, deve atentar que ela é também poluente e que atualmente existem muitos problemas com essas tintas antiincrustantes, que são venenosas e transmitem o seu veneno para os organismos marinhos.

P: Então, a diferença entre um e outro navio é exatamente a questão da tripulação?

R: A tripulação do navio-museu é reduzida porque ele não vai para o mar, não estará operativo, não estará pronto para a guerra, como é função das forças armadas. As forças armadas têm a função de estar permanentemente se preparando para uma guerra. Se essa preparação for muito bem feita, a guerra nunca vai acontecer. As guerras acontecem quando o país não consegue permanecer dissuadindo outros países [capacidade dissuasória] e os interesses de outro. Então outro país resolve respaldar seus interesses conflitantes por meio da força.

P: Qual a mensagem que a Marinha do Brasil quer passar ao público por meio do Navio-Museu *Bauru*? E qual é esse público?

R: Um museu militar quer falar principalmente com o seu próprio povo, o que não impede que ele seja visitado por turistas. Mas o importante é que ele esteja voltado para o seu público, no caso para os

brasileiros, a fim de mostrar a importância que aquele poder naval teve para manter o País que ele herdou dos antepassados: um país grande, muito rico em recursos naturais e com muita possibilidade de ter um bom futuro. E que esse poder naval foi importante para formar esse país, para manter essa herança. E que, no futuro, ele vai ser muito importante para manter os interesses nacionais, como, por exemplo, o petróleo que existe no mar – embora isso seja completamente assegurado.

Queremos passar a informação de que a existência do Poder Marítimo do qual a Marinha do Brasil faz parte é extremamente importante, pois, “sim, fizemos nosso papel no passado”. Ou seja, mantivemos as cidades supridas, pelo comboio, pelo enorme esforço de um grupo de pessoas que passou esse tempo de guerra, boa parte dele longe de suas casas, longe de suas famílias, dia e noite, de serviço, alerta, combatendo submarinos, muitas vezes com risco da própria vida para proteger os navios mercantes que levavam os suprimentos.

Não só é importante passar uma noção do passado, como também a compreensão de que o presente do cidadão se fez de um esforço. Assim a pessoa percebe que ela também é responsável, que o que ela está fazendo no presente vai repercutir no seu futuro.

Sobre a nova exposição, o assunto não mudou, mas sim a forma de apresentar o assunto. A história não muda ao longo do tempo, mas a forma de abordar vai sofrendo alterações conforme progride a museologia: os objetos vão ser apresentados para contar a história, os ambientes vão colocar o sujeito naquela época para ele poder sonhar/imaginar. As ferramentas de apresentação melhoram profundamente, agora se pode ter som, imagens...

P: Em sua opinião, como deveria ser uma exposição no *Bauru*?

R: Uma exposição em que a pessoa entre num espaço que a remeta à época do navio e que ela possa entender, no tempo presente, o que foi feito no passado ou como era feito no passado para conseguir o que se conseguiu.

Outro detalhe: um museu militar deve pretender atingir o público do próprio país, e inclusive nós não cobramos entrada para facilitar isso. Se um museu é colocado numa cidade de turistas estrangeiros, é

claro que os turistas estrangeiros vão visitar o museu, mas não é o propósito. O turista estrangeiro até pode perceber que o país visitado tem força, portanto que não deve incentivar seu país no uso de força em interesses conflitantes. Mas não é esse o propósito. Em uma cidade pequenina onde há muitos turistas nós conseguiremos ter um público de 200 mil pessoas, como o que temos aqui no complexo cultural? Dificilmente.

📁 CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:
<HISTÓRIA>; Museu; História da Marinha do Brasil;