

NAVIO-MUSEU BAURU: Expressão da história naval recente (Parte 2)¹

*Só a análise do documento enquanto monumento
permite à memória coletiva recuperá-lo.*

Jaques Le Goff

ROSEANE SILVA NOVAES*
Museóloga

SUMÁRIO

A história do <i>Bauru</i> sob os olhares da história e da museologia	
Comboios	A formação dos comboios e as comissões do <i>Bauru</i>
Oficiais, grumetes e as praças: os desafios do elemento humano das tripulações	Tarefa urgente: o treinamento para a nova realidade
Navios de guerra: organização da vida a bordo	
Período de 1945 a 1981: fase intermediária entre o <i>Bauru</i> na Segunda Guerra Mundial e o <i>Bauru</i> musealizado	
Situação atual do Navio-Museu <i>Bauru</i>	
O processo de musealização do navio <i>Bauru</i> na qualidade de museu	
Condições traçadas para a musealização do <i>Bauru</i>	
Expectativas comunicacionais para o navio-museu	

A HISTÓRIA DO BAURU SOB OS OLHARES DA HISTÓRIA E DA MUSEOLOGIA

O Contratorpedeiro de Escolta (CTE) *Bauru* surge no panorama da história do ocidente em pleno conflito da Segunda

Guerra Mundial, basicamente produzido para defender navios de ataque submarinos.

A utilização do contratorpedeiro de escolta representou uma solução norteamericana barata e rápida para a demanda de proteção a um número crescente de navios mercantes que se deslocavam em

¹ 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.

formação de comboio. Comboio foi a estratégia Aliada para proteção aos ataques em massa de submarinos do Eixo.

E, para o Brasil, o que significou a inserção desse equipamento na esquadra nacional?

Ao declarar guerra aos países do Eixo, o Brasil e os Estados Unidos da América (EUA) estabeleceram um acordo de cooperação militar e técnica. A transferência de contratorpedeiros de escolta americanos para a Marinha brasileira fez parte desse acordo e significou a introdução de novos equipamentos bélicos, táticas e práticas de combate. Por isso, pode-se dizer que esse tipo de navio alterou a vida marinha brasileira, dando a guinada de rota que colocou os nacionais a par das tecnologias e formas mais avançadas de fazer a guerra naval.

Aqui começa a investigação sobre a “significação na qual o objeto [navio *Bauru*] é distinguido como potência de comprovação de determinada situação cultural”¹, num tempo histórico situado desde a criação do navio até a musealização, uma das faces de reutilização do monumento-documento *Bauru*.

Mas qual foi o percurso do Contratorpedeiro de Escolta *Bauru* até a musealização?

Construído pelo “estaleiro Federal Shipbuilding & Drydock Co. [Ilustração 1],

em Newark, New Jersey, Estados Unidos, e lançado ao mar, sob bandeira americana, em 5 de setembro de 1943”², o CTE *Bauru* inicialmente recebeu o nome de USS *Mac Ann*³, em homenagem ao sargento artilheiro Donald Mac Ann, morto em combate a bordo do Navio-Aeródromo⁴ *Enterprise*, na Batalha da Santa Cruz⁵, já durante a Segunda Guerra Mundial.

A construção do navio foi custeada pela população da cidade de Roschester, Nova Iorque, mediante campanha de aquisição de “bônus de guerra”, fato que ficou registrado por placa comemorativa fixada no navio: “THIS FIGHTING SHIT/ presented to/ THE UNITED STATES NAVY/by the/ PEOPLE OF/ ROCHESTER, N.Y./ THROUGH PURCHASE OF WAR BONDS”⁶.



Ilustração 1

Federal Shipbuilding & Drydock Co., Port Newark, Nova Jersey, visto do norte, em 13 de julho de 1945⁷

1 LIMA, Diana F. C. “Herança cultural (re)interpretada ou a memória social e a instituição museu: releitura e reflexões”. In: *Museologia e Patrimônio*. Revista eletrônica do Programa de Pós-Graduação em Museologia e Patrimônio, PPG-PMUS Unirio/Mast. Rio de Janeiro, v. 1, nº 1, 2008a. Texto base do Simpósio Icofom de Museologia e Memória. Rio de Janeiro, 1997. p. 36.

2 DIRETORIA DE PATRIMÔNIO HISTÓRICO E DOCUMENTAÇÃO DA MARINHA. (Brasil) Departamento de História Marítima e Naval. Histórico de Navios.

3 NAVIOS de guerra brasileiros. 1822-NGB-Hoje. Contratorpedeiro de Escolta/Aviso Oceânico *Bauru* – Be4/D18/U28.

4 NAVIO-AERÓDROMO – navio especialmente projetado e construído para operar com vários tipos de aeronaves e defender-se, dentro de certos limites, de ataques aéreos e de superfície. In: CAMINHA, H. Marques. *Dicionário Marítimo Brasileiro*. Rio de Janeiro: Clube Naval, 1996. p. 302.

5 26/10/1942 – Batalha sem vencedor entre americanos e japoneses, ocorreu na sequência de mais uma tentativa japonesa de expulsar as forças aliadas (em sua maioria americanos) que tinham desembarcado na Ilha de Guadalcanal (Ilhas Salomão, Oceano Pacífico) em 7 de agosto e tomado posições defensivas em torno do aeródromo de Henderson Field.

6 MINISTÉRIO DA MARINHA. *Livro Histórico do Navio Bauru*. Capítulo 2. Folha 2. [Rio de Janeiro, 196-?].

7 Ilustração editada por History Destroyer Foundation. Proveniente de: BUAER. Foto 332782. In: Naval Historical Center. Disponível em: <<http://www.destroyerhistory.org/destroyers/federalnewark.html>>. Acesso em: 2 dez. 2009.

Transferido para o Brasil pelo Programa Lend & Lease,⁸ foi incorporado à Marinha de Guerra em 15 de agosto de 1944, na Base Naval de Natal, RN (Ilustração 2), construída durante a guerra, conforme depoimento, prestado para a dissertação, de Leoncio Martins⁹ – historiador naval, oficial em princípio de carreira na ocasião da guerra e testemunha da instalação da base:

A Base Naval de Natal foi construída praticamente 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 Parreiras, 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 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 isto fosse aceito como normal, todos trabalhando satisfeitos.

Por ocasião da incorporação, o navio recebeu o nome de *Bauru* como homenagem à cidade do interior do Estado de São Paulo.

A lógica dos nomes de batismo dos navios obedece ao critério da autoridade naval da época.



Ilustração 2
Base Naval de Natal, no período da Segunda Guerra Mundial¹⁰

8 O chamado Lend-Lease Act, Lei de Empréstimo e Arrendamento, foi aprovado pelo Congresso americano em 11 de março de 1941 e consistiu num programa de empréstimos para abastecer com alimentos, armamentos e navios as nações aliadas que estavam em guerra contra o Eixo e cuja defesa era considerada vital para os EUA. A contrapartida para o Brasil, por exemplo, foi a instalação e a operação de uma base americana em Natal, Rio Grande do Norte.

9 MARTINS, Helio Leoncio. “Vivência como oficial da Marinha do Brasil durante a 2ª Guerra Mundial e o Navio-Museu *Bauru*”. Rio de Janeiro, 2005. Entrevista do Vice-Almirante Helio Leoncio Martins, edição revisada em 2009 para esta dissertação. Rio de Janeiro, 7 de dezembro de 2009.

10 Fonte: DIRETORIA DE PATRIMÔNIO HISTÓRICO E DOCUMENTAÇÃO DA MARINHA. Departamento de História Naval. 2006.

Na época do recebimento do CTE *Bauru*, para a série a que pertencia, foi criada uma nova classe, a Classe B. Então, nesse caso, a sequência de nomes adotada para os oito contratorpedeiros de escolta recebidos referiu-se aos nomes de cidades brasileiras ou de acidentes geográficos naturais começados com a letra B: *Bertioga*, *Beberibe*, *Bracuí*, *Bauru*, *Baependi*, *Benevente*, *Bitonga* e *Bocaina*.¹¹

O Bauru foi um navio de guerra de tecnologia inovadora desenvolvida pelos norte-americanos no qual foram utilizadas “novas técnicas de soldas e costuras de costados”¹² e equipamentos de detectar e caçar submarinos.

Embora navios “mais rústicos [e] mais baratos”¹³ em relação aos destróieres (contratorpedeiros)¹⁴ de linha, foram eficazes no desempenho da função de “descobrir, caçar e destruir submarinos inimigos”¹⁵. Porém, em contrapartida, “o conforto da tripulação, a tonelagem, a blindagem e a velocidade foram sacrificados”.¹⁶

O objetivo americano foi construir em tempo hábil o maior número possível de peças navais de várias tipologias de navio para o esforço de guerra.

Finalidade atendida, como aponta o Vice-Almirante Armando de Senna Bit-

tencourt¹⁷ – engenheiro naval e diretor de Patrimônio Histórico e de Documentação da Marinha, atual instituição tutora do Navio-Museu *Bauru*:

[...] 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 dos navios, eram construídas no interior dos Estados Unidos, vinham de trem e eram montadas nesses estaleiros do litoral, mas num ritmo incrível, numa velocidade de produção enorme e, com isso, devemos dizer, não era um navio maravilhosamente bem construído. Foi construído para a guerra. Foi construído para cumprir uma missão que ele cumpriu plenamente.

O “tamanho reduzido, em relação aos contratorpedeiros”¹⁸ permitiu que o navio girasse sobre seu próprio eixo, dando-lhe “excepcional manobrabilidade”¹⁹ e capacitando-o para deslocamentos rápidos, característica inerente para a função de escolta de comboios e de caça a submarinos:

Navio Contratorpedeiro de Escolta – CTE – “navios de pequeno porte, cerca de 1.500 toneladas, planejados especialmen-

11 DIRETORIA DE PATRIMÔNIO HISTÓRICO E DOCUMENTAÇÃO DA MARINHA. (Brasil) Departamento de História Marítima e Naval. Histórico de Navios. Disponível em: <http://bibli_oteca.sdm.mar.mil.br/internet/navios/documentos/bauru.doc>. Acesso em: jan. 2011.

12 Ibidem.

13 NAVIO-MUSEU BAURU. Guia do Visitante. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação Geral da Marinha, 1982. p. 4.

14 CONTRATORPEDEIRO – o mesmo que destróier, são navios de combate de alta velocidade, grande mobilidade, tamanho moderado e proteção estrutural nula, cujo armamento principal é normalmente constituído de torpedos. In: CAMINHA, Herick Marques. *Dicionário Marítimo Brasileiro*. Rio de Janeiro: Clube Naval, 1996. p. 134.

15 Op.cit. Nota de referência 45.

16 Op.cit. Nota de referência 45.

17 BITTENCOURT, Armando de Senna. Depoimento sobre a restauração sofrida pelo Navio-Museu Bauru, entre 2007-2010, e a exposição em suas dependências. Rio de Janeiro, 2010. Entrevista do Vice-Almirante Armando de Senna Bittencourt para esta dissertação. Rio de Janeiro, 5 maio 2010.

18 DIRETORIA DE PATRIMÔNIO HISTÓRICO E DOCUMENTAÇÃO DA MARINHA. (Brasil) Departamento de História Marítima e Naval. Histórico de Navios. Disponível em: <http://bibli_oteca.sdm.mar.mil.br/internet/navios/documentos/bauru.doc>. Acesso em: jan.2011.

19 Ibidem.

te para a guerra antissubmarino, embora dispusessem de suficiente potência de fogo para reagir a ataques aéreos e de superfície [...] caçadores de submarinos”²⁰.

Por conta dessa especificidade, contratorpedeiro de escolta e navio antissubmarino, os navios da classe do *Bauru*, importaram novos equipamentos e conhecimentos para a Marinha do Brasil, conforme depoimento e texto de Helio Leoncio Martins. A tecnologia e o equipamento mais inovadores que levava a bordo passaram a ser mundialmente conhecidos pelo neologismo “sonar”, originalmente a abreviatura para Sound Navigation Ranging, a versão americana²¹ para o sistema de sensores capazes de captar a presença de submarinos a certa distância do navio. Uma vez percebida a presença do submarino o navio poderia proceder a um ataque conforme explica o Almirante Leôncio Martins²²:

Para detectar os submarinos, os navios de escolta dispunham de um projetor submerso, denominado sonar, controlado do passadiço, que girava 360 graus, emitindo a cada cinco graus um som, que se assemelhava a um canto de pássaro [ping]. Quando a emissão encontrava obstáculo, produzia-se um eco, também ouvido [Ilustração 3]. O emissor então era mantido na direção do eco. Outro equipamento ia registrando os contatos e, por sua análise, podia-se

decidir se tratava-se de um submarino ou de diferente tipo de alvo, como cardume de peixes, pedras etc. Definido como submarino, o navio aproava ao contato, mantendo-o. Estando o submarino mergulhado, o eco desaparecia na distância de proximamente 300 metros, pois ficava abaixo da emissão do som.

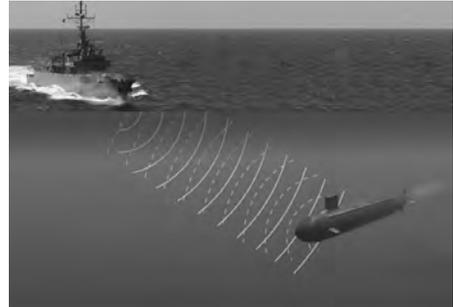


Ilustração 3

Ilustração da emissão e retorno de pulsos sonoros emitidos pelo sonar quando encontram um obstáculo/submarino²³

Para ataque e defesa, o CTE *Bauru* contava com um arsenal composto por três canhões de três polegadas (76.2 mm/50) em três reparos singelos; dois canhões Bofors L/60 (40 mm) em um reparo duplo; oito metralhadoras Oerlikon antiaéreas (20 mm) em reparos singelos²⁴; um reparo triplo de tubos de torpedo de 21 polegadas (533 mm); um lançador de bomba granada A/S (LBG); duas calhas de cargas de profundidade e oito projetores laterais, sendo

20 SERVIÇO DE DOCUMENTAÇÃO GERAL DA MARINHA (Brasil) Navio-Museu *Bauru*: Guia do Visitante. Rio de Janeiro: Companhia Brasileira de Artes Gráficas, 1982. p. 3.

21 O sonar é uma invenção francesa com colaboração inglesa, desenvolvida a partir da Primeira Guerra Mundial e aperfeiçoada durante a Segunda Guerra Mundial. O sistema, para os europeus, ficou conhecido como “Asdic”, abreviatura de Anti-Submarine Detection Investigation Committee (Comissão Aliada de Investigação e Detecção de Submarino). In: TROPAS DE ELITE/BATALHAS/BATALHA DO ATLÂNTICO/PARTE 1. Disponível em: <<http://tropaselite.t35.com/A-Batalha-do-Atlantico-Parte-1.htm>> Acesso em: 10 set. 2010.

22 MARTINS, Helio Leoncio. Textos para exposição no Navio-Museu *Bauru*. Rio de Janeiro, 2006. Cópia assinada em 7 dez. 2009. Trabalho inédito.

23 Fonte: PODER NAVAL/Sonar – parte 1/Poder Naval-Marinha de Guerra-Tecnologia Militar Naval- Marinha Mercante. Disponível em:< <http://www.naval.com.br/blog/destaque/7-como-funciona-o-sonar/um-pouco-sobre-sonar-parte-1/>>. Acesso em: 8 nov. 2010.

24 DIRETORIA DO PATRIMÔNIO E DOCUMENTAÇÃO DA MARINHA. Navio-Museu *Bauru*. Circuito Expositivo. Disponível em: <dphdm/bauru/cir_expositivo/bauru_circ.htm>. Acesso em: 4 nov. 2010.

seis para cargas de profundidade e dois geradores de fumaça.²⁵

Basicamente preparado para defender o comboio e atacar submarinos quando em perigo, o *Bauru* representava a estratégia de guerra aplicada pela Marinha, que se definiu como *passiva* “porque tinha prioridade à defesa do comboio e não à destruição do submarino” segundo palavras do Almirante Leôncio Martins, em entrevista já citada.

Nessa estratégia, o que distinguia uma operação bem-sucedida de uma operação mal-sucedida eram a perícia no reconhecimento dos sons recebidos e a celeridade na decisão de atacar e na ação de guarnecer os artefatos bélicos para o ataque. No depoimento do almirante, pode-se perceber a complexidade da operação citada:

O sonar era o centro do navio. Constava de um projetor de som no casco, na proa, com controle no passadiço. [...]

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, registradas em outro equipamento,[...]. Sabia-se assim em quais direção e velocidade o submarino (se fosse este) estava indo.

Isto 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 do sonar ele “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 ilustração (chamada de padrão) cobrindo área na qual poderia estar o submarino. Esse era o ataque.

Depois das bombas explodirem, a confusão das camadas térmicas do mar impedia os contatos do 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. Só detonariam se atingissem o submarino. Se não o fizessem, a tranquilidade das camadas térmicas permitiam que o sonar continuasse. O acerto dos foguetes era pequeno, e nem sempre era aconselhável utilizá-los.

Comboios

“O comboio é um trem de suprimentos correndo pelo mar.”

Arthur Oscar Saldanha da Gama

As características de construção e de armamento, bem como o uso e a finalidade do CTE *Bauru*, revelam a principal participação da Marinha do Brasil na Segunda Guerra Mundial, qual seja, “compor comboios e dar proteção à Marinha Mercante”²⁶, fazendo a proteção, da “linha Rio de Janeiro/Trinidad e Tobago [comboio JT conhecido como Joia-Tupi] e Trinidad e Tobago/Rio

25 DIRETORIA DE PATRIMÔNIO HISTÓRICO E DOCUMENTAÇÃO DA MARINHA. (Brasil) Departamento de História Marítima e Naval. Histórico de Navios. Disponível em: <http://bibli_oteca.sdm.mar.mil.br/internet/navios/documentos/bauru.doc>. Acesso em: 20 jan. 2011.

26 MARINHA DO BRASIL. Memória dos Marinheiros Mortos em Guerra – Windows Internet Explorer. Disponível em: <http://www.mar.mil.br/menu_hnoticias/ccsm/2_guerra/2_guerra.html> Acesso em: 15 jul 2010.

de Janeiro [comboio TJ conhecido como Tupi-Joia]²⁷, dos comboios de navios mercantes. Na época, estas embarcações eram vitais para o transporte de pessoas e mercadorias que estavam permanentemente em risco ao trafegarem isoladas por essa ou quaisquer rotas. Transformavam-se em alvos fáceis para submarinos alemães e italianos.

No Atlântico Sul, o comboio principal era o que trazia para o sul os mercantes que se reuniam em Trinidad, nas Caraíbas, vindo até o Rio de Janeiro, e daí voltando, deixando e recebendo navios a serem protegidos dos portos intermediários, os chamados TJ e JT. Entre Rio de Janeiro e Recife, as escoltas eram brasileiras. Daí em diante passavam a ser mistas, com unidades norte-americanas. Alguns navios de nossa Marinha escoltaram comboios que iam ao sul dos Estados Unidos. Nos comboios JT e TJ protegemos perto de 4 mil mercantes de muitas nacionalidades, com pouquíssimas perdas. E 12 submarinos foram destruídos no Atlântico Sul.²⁸

Naquele momento da guerra, os submarinos alemães, principal força que atuava no Atlântico, eram conhecidos por *U-boat*²⁹ (Ilustração 4).

Das entrevistas realizadas com os veteranos da guerra Vice-Almirantes Leôncio Martins e Façanha Sobrinho emergiu um episódio importante sobre o conflito que veio a ficar conhecido como Batalha do Atlântico Sul.

A missão de escolta de navios mercantes se converteu literalmente em questão de sobrevivência do País, tanto quanto possibilitou a entrada e a circulação de gêneros e pessoas pela costa quanto economicamente, quando permitiu a comercialização de matérias-primas e de alguns produtos com países envolvidos direta ou indiretamente no conflito e com os quais o Brasil mantinha relações comerciais.

Aos países aliados interessava a matéria-prima de construção de artefatos bélicos. E para o Brasil o tráfico marítimo representava a mais importante via de ligação entre os Estados e consequente forma de circulação de pessoas e mercadorias. Naquela conjuntura, todo suprimento tornava-se fundamental e fazia parte do esforço de guerra. Os alemães sabiam disso, daí a estratégia de utilizar submarinos como arma de guerra para afundar navios mercantes – avulsos e sem armamentos – mar afora.

Para operacionalizar a escolta aos mercantes, foi preciso agrupá-los em comboios atendendo a variadas rotas. Decisão aliada que levou ao plano nazifascista de atacar comboios de maneira a sufocar o inimigo.

Esse plano apresentou duas táticas. Contra comboios no Atlântico Norte – onde o teatro de operações de guerra concentrava interesses dos países diretamente envolvidos no conflito e comboios importantes –, a tática foi denominada de *Rudeltaktik*, isto é, tática de matilha de lobos. Consistia em ataques em massa de submarinos contra os comboios. Um grupo “se lançava simultaneamente, de diferentes ângulos,

27 MARTINS, Helio Leoncio. Vivência como oficial da Marinha do Brasil durante a 2ª Guerra Mundial e o Navio-Museu Bauru. Rio de Janeiro, 2005. Entrevista do Vice-Almirante Helio Leoncio Martins edição revisada em 2009 para esta dissertação, em 7 de dezembro de 2009.

28 MARTINS, Helio Leoncio. Textos para exposição no Navio-Museu Bauru. Rio de Janeiro, 2006. Cópia assinada em 7 dez. 2009.

29 *U-boat* ou *U-boot* corruptela originada da palavra alemã *Unterseeboot*, literalmente “barco de baixo de água”. In: TROPAS DE ELITE/BATALHAS/BATALHA DO ATLÂNTICO/PARTE 1. Disponível em: < <http://tropaselite.t35.com/A-Batalha-do-Atlantico-Parte-1.htm> > Acesso em: 10 set. 2010.



Ilustração 4
Tripulação do *U-boat* 873 em seus uniformes de gala³⁰

sobre a presa, processo que conseguia um número excepcional de afundamentos”.³¹ É novamente Leôncio Martins quem aponta os comboios mais perigosos:

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.

No plano de ataque aos comboios aliados no Atlântico Sul, as investidas nazifascistas se realizavam com grupos formados

por número bem menor de submarinos; no entanto causaram baixas de vidas, navios brasileiros e mercadorias.

Eram uma consequente reação alemã à posição pró-aliados do governo brasileiro.

O afundamento de navios mercantes brasileiros foi uma ação deliberada desde a Declaração de Rompimento de Relações Diplomáticas em janeiro de 1942, isto é, antes da Declaração do Estado de Beligerância aos países do Eixo, em 22 de agosto de 1942.

O rompimento foi anunciado em 28 de janeiro de 1942. A justificativa e as consequências estão narradas na Ordem do Dia Nº 4/2006 (Assunto: Dia da Criação

30 Fonte: TROPAS DE ELITE/BATALHAS/BATALHA DO ATLÂNTICO/PARTE 1 Disponível em: <<http://tropaselite.t35.com/A-Batalha-do-Atlantico-Parte-1.htm>>. Acesso em: 10 set. 2010.

31 TROPAS DE ELITE/BATALHAS/BATALHA DO ATLÂNTICO/PARTE 1 Disponível em: <<http://tropaselite.t35.com/A-Batalha-do-Atlantico-Parte-1.htm>>. Acesso em: 10 set. 2010.

da Força Naval do Nordeste)³², assinada pelo Almirante de Esquadra Moura Netto (atualmente comandante da Marinha):

O ataque japonês a Pearl Harbor, em 7 de dezembro de 1941, levou o País a anunciar sua solidariedade aos Estados Unidos da América. Apesar de não ter sido interrompido o relacionamento diplomático com as potências do Eixo, já era esperado que tal atitude acarretaria, fatalmente, um envolvimento direto no conflito. Em janeiro de 1942, durante a 3ª Conferência dos Ministros de Relações Exteriores [Ilustração 5], o Presidente da República deu a conhecer ao governo norte-americano que essa posição de apoio só seria sustentada se fossem fornecidos meios para reequipar



Ilustração 5

Chanceler brasileiro Oswaldo Aranha na 3ª Conferência dos Ministros das Relações Brasileiras, declarando o rompimento das relações diplomáticas com países do Eixo. Rio de Janeiro, 28 de Janeiro de 1942³³

as nossas Forças Armadas e se houvesse o compromisso de colaboração na defesa do nosso território, caso isso se fizesse inevitável.

Desde fevereiro de 1942, submarinos do Eixo, na maioria alemães, passaram a afundar navios mercantes brasileiros.

Até a Declaração de Estado de Beligêrância, em 22 de agosto de 1942, foram afundados 30 navios brasileiros³⁴ causando “grande indignação e revolta” (Ilustração 6).

Comoção nacional e a pressão norte-americana após Pearl Harbor levaram o país à guerra aos nazifascistas:

[A Marinha Mercante] começou a ser atacada antes da entrada do Brasil na guerra, por submarinos nazistas e fascistas, e depois dele haver rompido relações com o Eixo, em 28 de janeiro de 1942, junto com as demais nações americanas. Em consequência, Hitler destacou para o Atlântico Sul e, inclusive, para as costas brasileiras submarinos (*U-Boats*), para atacarem navios mercantes brasileiros e aliados. Em dois dias, de 15 a 17 de agosto de 1942, eles afundaram cinco navios mercantes brasileiros. Estes fatos provocaram grande indignação e revolta nos brasileiros, de norte a sul, levando o governo do Brasil a reconhecer, em 22 de agosto de 1942, o estado de beligêrância do Eixo contra ele.

Antes de sua entrada na guerra, o Brasil teve torpedeados 22 navios. Estes, somados aos dez torpedeamentos durante a guerra, somaram 32 perdas, o equivalente ao que adquirira antes da guerra. Isto foi compensado, em parte, com a incorporação à frota mercante brasileira de 20

32 MARINHA DO BRASIL. Comando de Operações Navais. Ordem do dia nº 4.2006, sobre o Dia da Criação da Força Naval do Nordeste. Disponível em: <https://www.mar.mil.br/menu_h/noticias/forcanavaldonordeste/criacao_forcanavalnordeste.htm> Acesso em: 29 nov. 2010.

33 Fonte: NOSSO SÉCULO. 1930/1945. A Era de Vargas. 2ª parte São Paulo: Abril, 1985. v. 6. p. 84.

34 MARTINS, Helio Leoncio. Textos para exposição no Navio-Museu Bauru. Rio de Janeiro, 2006. Cópia assinada em 7 dez. 2009. Trabalho inédito.

navios do Eixo (três alemães, 11 italianos, cinco dinamarqueses e um finlandês) apreendidos em portos brasileiros, afora o transatlântico italiano *Conte Grande* e o cargueiro alemão *Windhuk*, que foram cedidos aos EUA por indispensáveis ao esforço de guerra aliado. [...]

A esmagadora maioria dos mercantes brasileiros pertencia à empresa Lóide Brasileiro. Em 31 de dezembro de 1941, sua frota era de 88 navios. Em 1942, e particularmente no segundo semestre, ela perdeu 15 navios, dos quais 13 torpedados, um desaparecido no Triângulo das Bermudas e um perdido por fortuna no mar – o [navio mercante] *Mantiqueira*.³⁵

A formação dos comboios e as comissões do Bauru

Para que o trem de suprimentos corresse pelos mares e atingisse os portos de destino,

navios mercantes e navios de guerra tinham uma formação própria (Ilustração 7) e velocidades compatíveis com a “velocidade do navio mercante mais lento” (Martins, 2009).

Conforme depoimento do mesmo militar acima mencionado³⁷,

Os comboios internacionais típicos incorporavam de 40 a 60 mercantes, agrupados em colunas espaçadas de 600 a 800 metros, com os navios distanciados dos da frente de 300 a 500 metros. Os escoltas posicionavam-se circularmente em torno, zigue-zagueando, aproximadamente a quatro mil metros, em número que variava de acordo com as disponibilidades existentes, o tamanho do comboio, o valor que ele representava e a ameaça prevista, mas nunca menos de sete. Além desses comboios regulares, muitos outros corriam menores, eventuais, para fins específicos. [...]

Sua velocidade desenvolvia de acordo com a do navio mercante mais lento,



Ilustração 6

Da esquerda para a direita – Coletânea de manchetes de jornais da época anunciando os afundamentos; Getúlio Vargas saudando da sacada do Palácio da República manifestante anti-Eixo; comício estudantil anti-Eixo (Niterói); passeata estudantil anti-Eixo (Centro da cidade do Rio de Janeiro)³⁶

35 MARINHA DE GUERRA. A Marinha Mercante atuando na Segunda Grande Guerra. Disponível em: <<http://www.brasil2gm.hpg.com.br/hm/mercante.htm>>. Acesso em: 14 jan. 2011.

36 Fonte: NOSSO SÉCULO. 1930/1945. A Era Vargas; 2ª parte São Paulo: Abril, 1985. v. 6, p. 85-88.

37 MARTINS, Helio Leoncio. Textos para exposição no Navio-Museu Bauru. Rio de Janeiro, 2006. Cópia assinada em 7 dez. 2009. Trabalho inédito.



Ilustração 7

Fotografia aérea de navios em formação de comboio³⁸

normalmente oito milhas marítimas por hora [uma milha marítima igual a 1.852 metros].

Durante o período da guerra, quando já incorporado à Marinha do Brasil (15 de agosto de 1944), o Contratorpedeiro de Escolta *Bauru* navegou 46.729,5 milhas, (equivalentes a 75.203.84 quilômetros) e fez 188 dias de mar, realizando as seguintes comissões,³⁹ cujos indicadores estão disponíveis na documentação sobre o navio no site da Diretoria de Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha/Departamento de História Marítima e Naval⁴⁰:

6/set/1944 – treinamento de escolta de comboios em conjunto com navios ao longo do litoral do Recife;

10/set/1944 – escolta do comboio JT- 43 de Recife a Trinidad, juntamente com o Contratorpedeiro de Escolta *Bracuí* e as belonaves norte-americanas PC594, PC490, YMS76 e *Magnet*, com o comando-geral;

20/dez/1944 – escolta do comboio TJ-46 de Trinidad a Natal, juntamente com o CT *Bracuí* e as belonaves norte-americanas PC594, PC490, YMS76 e *Magnet*, com o comando-geral;

07/nov/1944 – escolta do comboio JT-49 de Recife a Trinidad, juntamente com as belonaves norte-americanas PC593, PC494, PC493 e *Lucid*, com o comando-geral;

26/nov/1944 – escolta do comboio TJ-52 de Trinidad a Recife, juntamente com as belonaves norte-americanas DE101 e *Lucid*, com o comando-geral;

01/jan/1945 – escolta do comboio JT-56 de Recife a Trinidad, juntamente com o Caça-Submarino *Grajaiú*, sob o comando-geral do Capitão de Corveta P.A.T. Bardy no CT *Bauru*;

20/jan/1945 – escolta do comboio JT61 de Trinidad a Recife, juntamente com o Caça-Submarino *Grajaiú*, sob o comando-geral do Capitão de Corveta P.A.T. Bardy no CT *Bauru*;

11/fev/1945 – escolta do comboio JT-64 Recife a Trinidad, juntamente com o Caça-Submarino *Grajaiú*, sob o comando-geral do Capitão de Corveta P.A.T. Bardy no CT *Bauru*;

02/mar/1945 – escolta do comboio TJ-19 de Trinidad a Recife, juntamente com o Caça-Submarino *Grajaiú*, sob o comando-geral do Capitão de Corveta P.A.T. Bardy no CT *Bauru*;

09/abr/1945 – escolta do cruzador norte-americano *Omaha*, da cidade do Rio de Janeiro a Salvador-BA;

[18/maio/1945 – suspensão dos comboios no Atlântico Sul]

38 Fonte: DIRETORIA DE PATRIMÔNIO HISTÓRICO E DOCUMENTAÇÃO DA MARINHA. Departamento de Departamento de Arquivo da Marinha. 2006.

39 COMISSÃO – Qualquer tarefa atribuída a uma unidade naval para desempenho fora da sua base. In: CAMINHA, Herick Marques. *Dicionário Marítimo Brasileiro*. Rio de Janeiro: Clube Naval, 1996. p. 121-122.

40 DIRETORIA DE PATRIMÔNIO HISTÓRICO E DOCUMENTAÇÃO DA MARINHA. (Brasil) Departamento de História Marítima e Naval. Histórico de Navios. Disponível em: <http://bibli_oteca.sdm.mar.mil.br/internet/navios/documentos/bauru.doc>. Acesso em: jan. 2011.

18/maio/1945 – partiu de Recife em demanda à Estação 13 (Latitude 00° 00', Longitude 30° 00' W), em apoio ao transporte aéreo de tropas norte-americanas através do Atlântico Sul, sendo rendido pelo Cruzador *Bahia* em 2/7/1945;

19/jul/1945 – partiu de Recife em demanda à Estação 12 (Latitude 05° 00' N, Longitude 30° 00' W), em apoio ao transporte aéreo de tropas norte-americanas através do Atlântico Sul, sendo rendido pelo Contratorpedeiro de Escolta *Benevente* em 2/ago/1945;

19/ago/1945 – partiu de Recife em demanda à Estação 14 (Latitude 06° 30', Longitude 28° 30' W), em apoio ao transporte aéreo de tropas norte-americanas através do Atlântico Sul, sendo rendido pelo Contratorpedeiro de Escolta *Bracuí* em 30/ago/1945;

18/set/1945 – partiu de Recife em demanda à Estação 14 (Latitude 06° 30', Longitude 28° 30' W), em apoio ao transporte aéreo de tropas norte-americanas através do Atlântico Sul, rendendo o Contratorpedeiro *Mariz e Barros* em 30/ago/1945.

Em consequência do conflito no mar, o Brasil perdeu 470 militares da Marinha de Guerra, 972 indivíduos a bordo de navios da Marinha Mercante, entre tripulação, passageiros (civis, mulheres e crianças, inclusive) e militares em trânsito.⁴¹

Oficiais, grumetes e as praças: os desafios do elemento humano das tripulações

A história de um bem cultural envolve engenho humano em criação, produção e uso.

Tratando-se de um navio de guerra símbolo da Marinha do Brasil na Segunda Guerra Mundial, os olhares estão voltados para a tripulação que lhe deu alma. Proceder à análise dos dados extraídos do ambiente da vida a bordo do navio contribuiu para o reconhecimento do grupo profissional/social que o *Bauru* representa simbolicamente (dados extrínsecos contextuais).

O Contratorpedeiro de Escolta *Bauru*, “quando armado em guerra”, comportava “tripulação de 226 homens, sendo 13 oficiais e 213 praças”.⁴² Em tempo de paz, a guarnição se reduzia para “188 homens”.⁴³ Dos oficiais embarcados, o mais antigo de farda assumia o comando do navio.

Na prática marinheira o comando dos navios de guerra é dado de acordo com a classe do navio, em correspondência com a antiguidade hierárquica do oficial, o que lhe confere a capacitação e a experiência.

Assim, um contratorpedeiro de escolta, navio de 2ª classe – definição dada por seu poder bélico e pelo número de tripulantes –, no período da Segunda Guerra Mundial, teve como comandantes jovens oficiais (Ilustração 8) capitães de corveta⁴⁴.

De acordo com Leôncio Martins, um desses jovens oficiais, todos, tanto comandantes quanto os demais oficiais, estavam ávidos para colocar em prática os conhecimentos adquiridos na Escola Naval.

Foram comandantes do *Bauru* desde a incorporação do navio até o fim do conflito: Capitão de Corveta Sylvio Borges de Souza Mota (15/ago/1945 – 31/out/1944);

41 UNIÃO DOS EX-COMBATENTES DO BRASIL. Ofício, s/nº [19]82. Anexo s/nº de 3 de fevereiro de 1982. [Navio-Museu “Bauru”]. Rio de Janeiro, 1982. (Coleção Vice-Alte. Façanha Sobrinho)

42 DIRETORIA DE PATRIMÔNIO HISTÓRICO E DOCUMENTAÇÃO DA MARINHA. (Brasil) Departamento de História Marítima e Naval. Histórico de Navios. Disponível em: <http://bibli_oteca.sdm.mar.mil.br/internet/navios/documentos/bauru.doc>. Acesso em: jan. 2011.

43 Ibidem.

44 Capitão de Corveta – Quarto posto [criado em 9/1/1906] na hierarquia naval brasileira [anterior ao posto capitão de fragata, ao de capitão de mar e guerra e ao de almirante, nessa ordem de antiguidade]. In: CAMINHA, Herick. *Dicionário Marítimo Brasileiro*. Rio de Janeiro: Clube Naval, 1996. p. 93-94.



Ilustração 8

Formatura de cerimônia de incorporação de navio, durante a Segunda Guerra Mundial na Base Naval de Natal. Em primeiro plano, os jovens oficiais⁴⁵

Capitão-Tenente⁴⁶ Silvio Azambuja Maurício de Abreu (31/out/1944 – 22/nov/1944); Capitão de Corveta Paulo Antonio Telles Bardy (22/nov/1944 – 24/jan/1946).⁴⁷

Em se tratando dos recrutas, há pistas de quem eram os brasileiros que foram recrutados para a guerra como soldados, quando se observa e interpreta este trecho dos versos da *Canção do Expedicionário*:⁴⁸

Você sabe de onde eu venho?
 Venho do morro, do Engenho,
 Das selvas, dos cafezais,
 Da boa terra do coco,
 Da choupana onde um é pouco,
 Dois é bom, três é demais,
 Venho das praias sedosas,

Das montanhas alterosas,
 Dos pampas, do seringal,
 Das margens crespas dos rios,
 Dos verdes mares bravios,
 Da minha terra natal.

O mosaico de origens dos homens-recrutas, romanticamente eternizado em versos da canção, esconde a realidade da população brasileira de então.

Grande parte do contingente de homens que se apresentou para a guerra não estava apta fisicamente. Conforme o historiador Vitor Amorim de Angelo⁴⁹, as regiões Norte e Nordeste tiveram a grande maioria dos homens dispensada por razões médicas, tais como problema de dentição, subnutrição, doenças sexualmente transmissíveis, verminoses e outras infecções. Um panorama que se espalhava por todos os segmentos da sociedade, como reflexo das condições socioeconômicas do País.

Para a Marinha do Brasil foi diferente. A instituição fez a guerra com o pessoal das Escolas de Aprendizes Marinheiros. Exceto em Natal.

O Almirante Leôncio Martins lembra que, ainda jovem oficial, ficou responsável por receber e preparar uma parcela desses indivíduos na Base Naval de Natal (Ilustração 9). Ele conta como conseguiu resolver, em tempo hábil e de forma peculiar, as questões relacionadas ao estado de saúde desses homens:

45 Diretoria de Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha. Departamento de Arquivo da Marinha. 2006.

46 Capitão-tenente – Terceiro posto na hierarquia naval [anterior ao posto de capitão de corveta]. In: CAMINHA, Herick. *Dicionário Marítimo Brasileiro*. Rio de Janeiro: Clube Naval. 1996. p. 94.

47 DIRETORIA DE PATRIMÔNIO HISTÓRICO E DOCUMENTAÇÃO DA MARINHA. (Brasil) Departamento de História Marítima e Naval. Histórico de Navios. Disponível em: <http://bibli_oteca.sdm.mar.mil.br/internet/navios/documentos/bauru.doc>. Acesso em: jan. 2011.

48 BRASIL. Secretaria de Comunicação Social. Símbolos e Hinos. Portal Brasil. Disponível em: <<http://www.brasil.gov.br/sobre/o-brasil/estado-brasileiro/simbolos-e-hinos/eventos/simbolos-nacionais-1/cancao-do-expedicionario-letra>>. Acesso em: 3 out. 2010.

49 ANGELO, Vitor Amorim de. Brasileiros lutaram na Segunda Guerra Mundial. História do Brasil: Brasil na Segunda Guerra – surge a FEB. In: UOL Educação. Disponível em: <http://educacao_uol.com.br/historia-brasil/brasil-na-segunda-guerra-surge-a-feb.jhtm>. Acesso em: 10 out. 2010.

O almirante de Natal [Ary Parreiras] queria preparar recrutas. Fiquei quatro meses naquela cidade, 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 haver pouca roupa disponível e ser uma maneira de verificar se tinham moléstias de pele. Muitos andavam descalços [em seus locais de vida]. Deviam ter vermes. Com a impossibilidade de verificar 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”.⁵⁰

Os recrutas (grumetes na Marinha) são homens que, dentro de uma organização militar, não têm formação adequada para as lides como militar.

Praças são militares de graduação hierárquica subalterna e com preparação para as atividades técnicas e básicas da rotina do navio. A denominação origina-se, segundo Herick Caminha⁵², da expressão praça de pré, designação provavelmente da Idade Média, mas sem precisão de data, dada aos militares que não tinham patente de oficial.

Esses homens, aqui no Brasil, têm, desde o final do século XIX, uma organização militar específica para formação. Registram-se quatro Escolas de Aprendizes-Marinheiros, localizadas, por ordem de antiguidade, em Pernambuco, Santa Catarina, Ceará e Espírito Santo. Muito embora a Escola de Santa Catarina tenha sido fechada em plena guerra (1943) e reaberta em 1950, provavelmente todas as Escolas de Aprendizes forneceram os marinheiros para as tripulações dos contratorpedeiros de escolta, durante a Segunda Guerra Mundial (o caso do navio *Bauru*).



Ilustração 9

Autoridades navais passando em revista dos alistados na Base Naval de Natal, c. 1945. O segundo oficial da direita para a esquerda é o Almirante Leôncio Martins, quando tenente⁵¹

50 MARTINS, Helio Leoncio. Vivência como oficial da Marinha do Brasil durante a Segunda Guerra Mundial e o Navio-Museu *Bauru*. Rio de Janeiro, 2005. Entrevista do Vice-Almirante Helio Leoncio Martins, edição revisada em 2009 para esta dissertação, em 7 de dezembro de 2009.

51 Fonte: Diretoria de Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha. Departamento de Arquivo da Marinha. 2006.
52 CAMINHA, Herick. *Dicionário Marítimo Brasileiro*. Rio de Janeiro: Clube Naval, 1996. p. 356.

Segundo Leoncio Martins e Façanha Sobrinho,⁵³ tanto os grumetes quanto as praças e oficiais tiveram respostas rápidas para a capacitação imposta por uma guerra naval de novos conceitos e novas tecnologias. Conceitos inimagináveis para o Brasil, que ainda dispunha e operava com navios da Primeira Guerra Mundial.

Leônicio Martins mais uma vez rememora o episódio:

[...] tivemos de nos empenhar em instruir e adestrar as equipes que iriam operar e utilizar os sonares, os foguetes e as bombas de profundidade, novidades aparecidas com a guerra.

Seriam sargentos e marinheiros que se encarregariam dos sonares, detectariam os submarinos e lançariam as armas que os iriam destruir. E os oficiais que analisariam os registros dos contatos os identificariam como de submarinos e dirigiariam o conseqüente ataque.

Esse preparo seria uma tarefa urgente, pois já nossas linhas de navegação eram agredidas e deveriam ser defendidas. Tínhamos a nosso favor o fato de dispormos de uma Marinha organizada, estruturada, com mais de um século de tradições e guarnecida por profissionais bem formados moral e tecnicamente. Com isso, a adaptabilidade às novas exigências seria rápida, como foi.

As primeiras equipes foram instruídas e adestradas em um grande Centro de Instrução Antissubmarino norte-americano em Key West, na Flórida. Eram cinco semanas de exaustivos exercícios, 12

horas por dia, com 30 navios e dez submarinos-alvos.

Com menos de um ano de guerra, instalamos no Recife e no Rio de Janeiro dois Centros de Instrução de Tática Antissubmarinos – os Cítas –, que preparavam as novas guarnições e mantinham o treinamento das operativas.

Foi um tremendo esforço, mas que apresentou bons resultados, permitindo que a Marinha bem cumprisse a missão que lhe foi destinada nos três anos nos quais participou da guerra.

Esses esforços e resultados foram percebidos e reconhecidos pelo comandante em chefe do Comando da Força do Atlântico Sul, vice-almirante da Marinha norte-americana Jonas Howard Ingram. Ao final da campanha no Atlântico, em mensagem de despedida, o almirante americano destacou o “magnífico espírito e a eficiência no desempenho das missões”⁵⁴ dos brasileiros.

Imagens de militares em operação nos comboios durante o conflito⁵⁵:



Ilustração 10
Marinheiro guarnecendo holofote de comunicação durante comboio

53 FAÇANHA SOBRINHO, Estanislau. Depoimento sobre as razões que justificaram a transformação do navio *Bauru* em Monumento Histórico. Rio de Janeiro, 2010. Entrevista do Vice-Almirante Estanislau Façanha Sobrinho para esta dissertação. Rio de Janeiro, 29 de junho de 2010.

54 Trecho da mensagem dirigida à Força-Tarefa brasileira pelo Vice-Almirante Ingram.

In: MARINHA DO BRASIL. Comando de Operações Navais. Ordem do dia nº 4.2006. Sobre o Dia da Criação da Força Naval do Nordeste. Disponível em: <https://www.mar.mil.br/menu_h/noticias/forcanaval_donordeste/criacao_for_canaavnordeste.htm>. Acesso em: 29 nov. 2010.

55 Fonte das imagens: Diretoria de Patrimônio Histórico e Documentação de Marinha. Departamento de Arquivo. Rio de Janeiro, 2006.



Ilustração 11
Tripulante em fonia entre navios durante comboio



Ilustração 14
Militares guarnecendo metralhadora antiaérea



Ilustração 12
Marinheiro sinaleiro em comboio



Ilustração 15
Marinheiro praticando observação visual sob a alça de mira de canhão antiaéreo do convés de proa



Ilustração 13
Timoneiro



Ilustração 16
Marinheiros norte-americano e brasileiro, respectivamente, em cerimônia de troca de bandeira quando do recebimento de navio em Natal (RN)

Tarefa urgente: o treinamento para a nova realidade

A necessidade de declaração de guerra aos países do Eixo em decorrência dos afundamentos de mercantes brasileiros encontrou o Brasil dependente de importações de manufaturados e com um poder naval de país neutro, isto é, despreparado para a realidade de uma guerra de proporções mundiais.

Nas décadas de 1930 e 1940, a Marinha do Brasil vivia uma realidade de obsolescência dos meios flutuantes. Políticas equivocadas de reequipamento da frota ainda mantinham na ativa navios de 1908 – anteriores à Primeira Guerra Mundial. Paralelo a isso, no desenrolar da guerra, surgiram novas tecnologias, estratégias de guerra e tipologias de navio, como já citado, e o próprio contratorpedeiro de escolta representou essa realidade. Assim, entrar no conflito significou como “tarefa urgente” um aprendizado, capacitação, recrutamento e seleção de pessoal sem precedentes.

Ao deflagrar a guerra, a Marinha brasileira não estava preparada, no que se refere a conhecimentos, equipamentos e armamentos, para enfrentar os submarinos. Cortes orçamentários e despreocupação governamental eram em parte responsáveis por essa situação. [...]

Quando o Brasil, em 1942, juntou-se aos aliados que combatiam o Eixo, formado pela Alemanha, a Itália e o Japão, a Inglaterra, já havia três anos, lutava contra os submarinos inimigos. Para isto desenvolvera táticas, equipamento e armamento que não conhecíamos.

Assim, além de formarmos uma Força Naval Antissubmarinos, com navios

construídos no Brasil e recebidos dos Estados Unidos, tivemos de nos empenhar em instruir e adestrar as equipes que iriam operar e utilizar os sonares, os foguetes e as bombas de profundidade, novidades aparecidas com a guerra [...] ⁵⁶.

Os Estados Unidos, país aliado e comandante da ação no Atlântico Sul, por meio do Programa Lend & Lease, proveu o Brasil de armamentos, equipamentos, navios e treinamento especializado. E, mesmo assim, o Cruzador Ligeiro *Bahia* (1908) fora um dos navios incorporados à força naval dessa guerra. Ao que Leoncio Martins, em seu relato para esta dissertação, classificou de “imolação” servir nesse navio numa guerra de tantas inovações tecnológicas:

Nós entramos na guerra em agosto. O estado de guerra foi declarado dia 22 de agosto. 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.

Navios de guerra: organização da vida a bordo

A vida a bordo de um navio em tempo de guerra ou tempo de paz requer uma

56 MARTINS, Helio Leoncio. Textos para exposição no Navio-Museu *Bauru*. Rio de Janeiro, 2006. Cópia assinada em 7 dez. 2009. Trabalho inédito.

rotina invariável, isto é, um horário estabelecido para as atividades diárias que acontecem a bordo. Para se entender essa rotina do serviço no navio de guerra é preciso percebê-lo como misto de organização, tal como um condomínio de um prédio, um transporte de pessoas, equipamentos e cargas e, ainda, um complexo conjunto de armamentos letais flutuante. Características que conferem aos comandantes e comandados atitudes e atividades precisas para não haver a possibilidade de pôr em risco as missões a eles confiadas. Absolutamente nada poderá ser deixado para amanhã, quando – em terra – o expediente recomeçar, por exemplo.

Em tempo de guerra e em missão no mar, a vida a bordo se concentra na guarnição e no adestramento em Postos de Combate⁵⁷ do navio, nos quartos de serviços em postos específicos de acordo com a especialização do militar e, ainda, em atividades de conservação e limpeza, alimentação, higiene pessoal e descanso, divididas da seguinte maneira:

Todo o pessoal é dividido em grupos chamados quartos de serviço, que recebem os nomes de 1º quarto, 2º quarto e 3º quarto. Existe sempre um quarto, efetivamente, de serviço; um estará de folga, e outro será o retém, que fornecerá pessoal para cobrir faltas eventuais.

O zelo pelo navio é feito dividindo-se as 24 horas do dia em seis períodos de quatro horas – também chamados de quartos

–, cada um sob a responsabilidade de um quarto de cabos e marinheiros, de uma divisão de suboficiais e sargentos e de uma divisão de oficiais.⁵⁸

Os trabalhos de bordo são chamados de “fainas”, que podiam/podem ser divididas por grupos de militares ou serem executadas por todos a bordo.

O documento específico para registro e distribuição desses trabalhos chama-se Tabela Mestra⁵⁹. Nesse documento constam fainas, formaturas e a guarnição,⁶⁰ inclusive para caso de abandono do navio.

Outro dado específico da vida a bordo é a nomenclatura ou terminologia de algumas fainas.

As gerais e comuns são: preparar para suspender; suspender (ou desamarar ou desatracar); preparar para fundear; fundear (ou amarrar, ou atracar); navegação em águas restritas (detalhe especial para o mar); recebimento de munição; recebimento de material comum ou sobressalente; recebimento de mantimentos; montagem ou desmontagem de toldos; içar e arriar embarcações; operações aéreas, decolagem e pouso de aeronaves; inspeção de material; docagem e raspagem do casco e pintura geral.

Mas, além destas do cotidiano, temos fainas de emergência, como: incêndio; colisão; socorro externo; homem ao mar; reboque; abandono; avaria no sistema de governo; acidente com aeronave (*crash*) e recolhimento de náufragos.

Imagens de algumas fainas:⁶¹

57 Postos de Combate – Posições que a tripulação ocupa a bordo, para combater. In: CAMINHA, Herick Marques. *Dicionário Marítimo Brasileiro*. Rio de Janeiro: Clube Naval, 1996. p. 356.

58 MARINHA DO BRASIL. Tradições do mar. Usos, costumes e linguagem. Disponível em: <http://www.mar.mil.br/menu_v/tradicoes_do_mar/organizacao_bordo.htm>. Acesso em: 10 nov. 2010.

59 MARINHA DO BRASIL. Tradições do mar. *Ibidem*.

60 Guarnição – grupo de praças que garante determinado posto de serviço. In: CAMINHA, Herick Marques. *Dicionário Marítimo Brasileiro*. Rio de Janeiro: Clube Naval, 1996, p. 332.

61 Fonte: DIRETORIA DE PATRIMÔNIO HISTÓRICO E DOCUMENTAÇÃO DA MARINHA. Fainas Marinheiras. Disponível em: <<https://www.mar.mil.br/dphdm/>>. Acesso em: 25 nov. 2010.



Ilustração 17

Fornecimento de óleo em alto-mar – pela complexidade e possibilidade de explosão do combustível, essa operação é considerada de maior grau de dificuldade de execução



Ilustração 18
Raspagem de casco

Ainda há outros termos específicos, como: parada; mostra (de pessoal, de uniforme ou de material); distribuição de faina; posto de continência; bandeira e concentração de tripulação.

Período de 1945 a 1981: fase intermediária entre o Bauru na Segunda Guerra Mundial e o Bauru musealizado

Somente em 1944 o CTE *Bauru* foi retirado da lista de unidades pertencentes à Marinha dos Estados Unidos da América, sendo definitivamente transferido para a Marinha do Brasil.

Até 1964 foi mantido como contratorpedeiro de escolta, quando, transferido para o Esquadrão de Avisos Oceânicos – reclassificado como tal –, teve todo seu armamento antissubmarino removido.

Nos mais de 15 anos como navio aviso oceânico, isto é, navio auxiliar utilizado para trabalhos hidrográficos, realizou diversas comissões de patrulha, reabastecimento do Posto Oceanográfico da Ilha da Trindade (ES); apoio a faróis e ao Plano de Integração da Amazônia; viagens de instruções de alunos do Colégio Naval e das Escolas de Aprendizes-Marinheiros.

Em 1981, quando se iniciou o processo de transformação do então navio aviso oceânico em navio-museu, o *Bauru* tinha navegado 295.405 milhas náuticas (cerca de 475.408,26 quilômetros) e completado 1.423 dias de mar (o equivalente a cerca de quatro anos, considerando-se que um ano tem 365 dias).

Situação atual do Navio-Museu Bauru

Museu militar da Marinha do Brasil, sob a responsabilidade técnico-administrativa da Diretoria de Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha. Atracado no cais do Espaço Cultural da Marinha – Rio de Janeiro.

Sofreu uma docagem para reparos de grande porte – troca de chapas de aço do casco e revisão das instalações elétricas, de instalações de esgoto, instalações telefônicas etc. – entre 2007 e 2010.

Está prevista para 2011 a produção do projeto de nova exposição permanente para os compartimentos visitáveis do navio.

Segundo o diretor de Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha, Vice-Almirante Armando de Senna Bit-

tencourt⁶², há uma mensagem a ser transmitida pela exposição no Navio-Museu *Bauru*:

Um museu militar quer falar principalmente com o seu próprio povo. O que não impede que ele seja visitado por turistas. O importante é que ele esteja voltado para o público, para brasileiros, em última análise, para mostrar a importância que aquele poder naval teve para manter o Brasil que ele [brasileiro] herdou dos antepassados: um país grande, muito rico em recursos naturais com muita possibilidade de ter um bom futuro. E que esse poder naval foi importante para formar esse país, para manter essa herança. E, no futuro, vai ser muito importante para manter os interesses nacionais, tais como “o petróleo que existe no mar é nosso” [...].

[Para] passar a informação de que a existência do poder naval do qual a Marinha do Brasil faz parte é extremamente importante do ponto de vista “sim, de que, 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.

[...] é importante passar uma noção do passado para a pessoa compreender que o presente dela se fez de um esforço.

Para ela também se tornar responsável e para perceber que o que ela está fazendo no presente vai construir o [seu] futuro.

Ou seja, uma mensagem com ênfase na representação dos valores de patriotismo e heroísmo como a herança para as gerações de brasileiros de hoje e de amanhã deixada por homens do passado de uma instituição com um papel relevante no contexto nacional. Uma compreensão do presente pela releitura do passado.

O processo de musealização do Navio Bauru na qualidade de museu

A musealização começa por uma etapa de separação (Malraux, 1951) ou suspensão (Déotte, 1986): os objetos e as coisas são separadas de seu contexto original para serem estudados como documentos representativos da realidade que os constituíram.

André Désvallées

O processo de musealização do *Bauru* se inicia no ano de 1976, quando foi referido como monumento histórico, conforme explícito em ofício⁶³ do Vice-Almirante Façanha Sobrinho, veterano da Segunda Guerra Mundial, solicitando a seu superior hierárquico, o ministro da Marinha, que preservasse o Navio Aviso Oceânico *Bauru*.

O vice-almirante, na sua solicitação, lembrou que o *Bauru* era o último navio remanescente da Segunda Guerra Mundial em atividade. Atribuiu-lhe valor histórico e valor de rememoração dos companheiros mortos nos mares, como justificativa à sua preservação:

62 BITTENCOURT, Armando de Senna. Depoimento sobre a restauração sofrida pelo Navio-Museu *Bauru*, entre 2007-2010, e a exposição em suas dependências. Rio de Janeiro, 2010. Entrevista do Vice-Almirante Armando de Senna Bittencourt para esta dissertação. Rio de Janeiro, 5 de maio de 2010.

63 DIRETORIA DE INTENDÊNCIA DA MARINHA (Brasil). Ofício nº 2.139, de 23 de junho de 1976. Conservação de navio como monumento histórico – AvOc *Bauru*, Rio de Janeiro, 1976.2 f. (Coleção Vice-Almirante Façanha Sobrinho)

Ao longo de sua história, a Marinha do Brasil tem deixado desaparecer navios de alto valor histórico [...] ainda temos em serviço um dos navios integrantes da gloriosa e inesquecível Força Naval do Nordeste, o AvOc⁶⁴ *Bauru* [...] À vista do exposto, peço vênica a V. Exa. para sugerir seja o AvOc *Bauru*, ao ser dado baixa, conservado como monumento histórico flutuante em honra daqueles companheiros que mergulharam para sempre nas águas do Atlântico, no cumprimento do dever.

A elevada consideração de V. Exa.
Ass. Estanislau Façanha Sobrinho
Vice-Almirante⁶⁵

Este documento, pode-se dizer, representa um olhar museológico lançado sobre o *Bauru* que teria como destino a venda como sucata ou a transformação em alvo de treinamento de tiro em alto-mar. Isto por ter sido considerado obsoleto para “contribuir para a salvaguarda dos interesses nacionais”.⁶⁶

Ao almirante interessava tratar o então aviso oceânico como monumento histórico, “fundeado na enseada em frente [do ponto de vista do mar] ao monumento aos mortos da Segunda Guerra Mundial [Ilustração 19]” para com “a silhueta esguia [mostrar] ao povo do Brasil um dos navios que ajudou a manter livres as rotas de navegação por onde fluíram num e noutro sentido as riquezas e as necessidades do País”.⁶⁷

Mesmo que Façanha Sobrinho tenha utilizado o termo monumento histórico para manter uma analogia com o Monumento Nacional aos Mortos da Segunda Guerra Mundial, pode-se considerar que o emprego deste termo confirma o que preconiza Françoise Choay⁶⁸, [O monumento histórico] é uma invenção [...] ele é constituído, *a posteriori*, pelos olhares convergentes dos [especialistas]. [...] Ou ele é simplesmente constituído em objeto de saber e integrado numa concepção linear do tempo – nesse caso, seu valor cognitivo relega-o inexoravelmente ao passado [...].

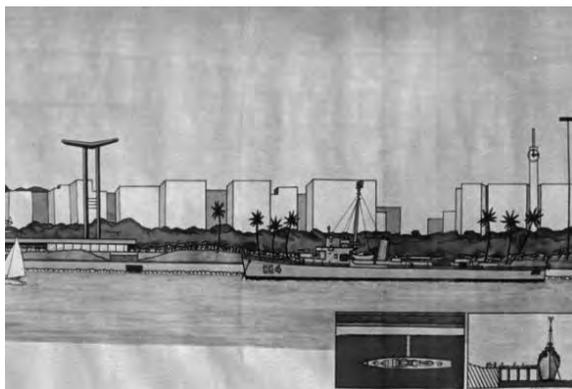


Ilustração 19

Concepção artística de como iria ficar o Navio-Museu *Bauru* na Marina da Glória, junto ao Monumento aos Mortos da Segunda Guerra Mundial⁶⁹

Pode-se supor que o Almirante Façanha Sobrinho pretendia constituir um “lugar”, “um espaço fortemente simbolizado” (AUGE, 2006), para suprir a ausência de

64 AvOc – Navio Aviso Oceânico, última designação do navio *Bauru* antes de transformar-se em navio-museu.

65 DIRETORIA DE INTENDÊNCIA DA MARINHA (Brasil). Ofício nº 2.139, de 23 de junho de 1976. Conservação de navio como monumento histórico – AvOc *Bauru*, Rio de Janeiro, 1976.2 f. (Coleção Vice-Almirante Façanha Sobrinho)

66 MARINHA DO BRASIL. Missão da Marinha do Brasil. Disponível em: <http://www.mar.mil.br/menu_v/instituicao/missao_visao_mb.htm>. Acesso em: 11 fev. 2010.

67 DIRETORIA DE INTENDÊNCIA DA MARINHA (Brasil). Ofício nº 2.139, de 23 de junho de 1976. Conservação de navio como monumento histórico – AvOc *Bauru*, Rio de Janeiro, 1976.2 f. (Coleção Vice-Almirante Façanha Sobrinho)

68 CHOAY, Françoise. *A alegoria do patrimônio*. São Paulo: Estação Liberdade. Unesp. 2001, p. 26.

69 NAVIOS de guerra brasileiros. NGB. Contratorpedeiro de Escolta/Aviso Oceânico *Bauru* – Be 4/D 18/U 28. Disponível em: <<http://www.naval.com.br/ngb/B/B023/B023.htm>>. Acesso em: 15 jul. 2010.



Ilustração 20
Navio-Museu *Bauru* após sua inauguração⁷⁰

representatividade da Marinha no monumento erigido aos mortos da Segunda Guerra Mundial, conforme entrevista concedida para esta dissertação. Seu argumento, a ausência de representatividade, conseguiu incitar segmentos importantes dentro da instituição a ponto de provocar a mudança de destino do navio *Bauru*.

O marco inicial do processo de musealização, o Ofício nº 2.139, foi encaminhado ao Almirante Geraldo Henning, então ministro da Marinha, com cópias para o 1º Distrito Naval (1º DN), responsável pelo navio em operação, e para o Serviço de Documentação Geral da Marinha (SDGM), organização militar que respondia pelo Arquivo, pela Biblioteca e pelos museus da Marinha. Os dois pareceres⁷¹, tanto do 1º DN quanto do SDGM, foram a favor da conservação do *Bauru* como monumento histórico símbolo da participação da Marinha na Segunda Guerra Mundial.

Idas e vindas de ofícios, despachos e providências fizeram com que o processo de musealização se concretizasse em 21 de julho de 1982, quando, recebendo a designação de Navio-Museu *Bauru*, abriu suas “portas” para receber o público visitante em seus compartimentos e em sua área destinada à exposição temática sobre a Segunda Guerra Mundial. A data de inauguração foi escolhida para coincidir com data de homenagem aos mortos da Marinha do Brasil no conflito.

A sugestão de transformar o navio em museu foi dada pelo então diretor do Serviço de Documentação Geral da Marinha ao ministro da Marinha e está registrada em documento de 1977:

[...] julgo, salvo melhor juízo de V.Exa., que a sugestão formulada pelo Exm^o Sr. Vice-Almirante (...) é da maior importância, vindo ao encontro de velha inspiração do SDGM, qual seja a conservação dos elementos históricos ainda disponíveis, relativos à gloriosa participação da MB na Segunda Guerra Mundial. [...]

Se aceita a sugestão [...] uma das cobertas do AvOc *Bauru* poderá ser especialmente adaptada para nela ser mostrada, pela exibição de objetos, documentos, cartas e gráficos, a relevante participação da MB no sangrento conflito, divulgando-a entre o grande público.

Paulo Guilherme Brandão Padilha⁷²

O texto desse documento não registrou diretamente museu como a futura “missão”

70 NAVIOS de guerra brasileiros. NGB. Contratorpedeiro de Escolta/Aviso Oceânico *Bauru* – Be 4/D 18/U 28. Disponível em: <<http://www.naval.com.br/ngb/B/B023/B023.htm>>. Acesso em: 15 jul. 2010.

71 SERVIÇO DE DOCUMENTAÇÃO GERAL DA MARINHA. (Brasil) Despacho Nº 33 de 2 de julho de 1976. Sobre a conservação do navio como monumento histórico – AvOc *Bauru*. Transunto. Rio de Janeiro; 1976. 1f. (Coleção Vice-Almirante Façanha Sobrinho)

PRIMEIRO DISTRITO NAVAL. (Brasil) Despacho. Nº 811 de 21 de julho de 1976. Sobre a conservação do navio como monumento histórico – AvOc *Bauru*. Transunto. Rio de Janeiro, 1976. 1f. (Coleção Vice-Almirante Façanha Sobrinho)

72 SERVIÇO DE DOCUMENTAÇÃO GERAL DA MARINHA. Despacho Nº 33. Op. cit.

do *Bauru*. Todavia, no momento em que foi sugerida a utilização de espaços internos como sala de exposição, a proposta se fazia subjacente. Efetivamente foi legitimada quando, na sequência do processo de musealização, o ministro da Marinha declarou “aproveitamento do AvOc *Bauru* como museu flutuante”⁷³ no ato de criação de uma comissão para a realização das providências de restauração, adaptação, produção e montagem de exposição e inauguração do Navio-Museu *Bauru*.

Coube também ao ministro da Marinha definir a nova missão do *Bauru*: “O *Bauru*, após tantos anos de serviços, prosseguirá em nova missão: exaltar perenemente o passado e contribuir, no presente e no futuro, para a sadia edificação da mentalidade marítima do povo brasileiro”⁷⁴.

Ao receber a denominação de museu flutuante, prevaleceu a concepção de espaço que abriga coleções; assim, ficou em segundo plano seu contexto original de navio de guerra, atributo de bem cultural (patrimônio) por ser testemunho da participação da Marinha do Brasil na Segunda Guerra Mundial. Nessa condição, o monumento *Bauru* foi pensado como receptáculo de exposição e deixou de ser estudado como documento representativo da realidade que o constituiu, isto é, sem ter atenção especial para seu aspecto como testemunho; e como lugar, “um espaço fortemente simbolizado” (Augé, 2006), dois de seus três aspectos integrados: testemunho; lugar e espaço informacional e comunicacional.

A pesquisa da dissertação mostrou que o fato se deu a partir da produção de uma exposição museológica permanente em dois compartimentos do navio.

A trajetória do *Bauru* foge à regra da trajetória dos navios de guerra em geral.

Um navio de guerra tem algumas condições de vida que determinam seu estado de atividade. Como produto da indústria naval, tem período de vida estabelecido para seu uso como belonave. Neste caso, vida ativa: quando se encontra em operação cumprindo missões relativas à Força Naval.

Uma vez alcançado o tempo de vida útil, passa à condição de inservível para essa função e sofre baixa do serviço ativo quando, por obsolescência ou avaria irreversível, é retirado da esquadra, tendo como prováveis destinos a venda ou a utilização como alvo de tiro de exercício em alto-mar.

Ao *Bauru*, primeiro navio-museu do Brasil, foi estabelecido *status* de “navio solto” – porque recebeu missão que não se enquadrava na atividade – fim da Força Naval e, conseqüentemente, não se subordinava a nenhum agrupamento de navios.

O navio *Bauru*, quando em fim de carreira, chegou a ter determinada sua baixa do serviço ativo pela Portaria 187 de 17 de fevereiro de 1982.⁷⁵ A ordem foi cancelada⁷⁶ durante o processo de transformação em museu, passando, então, a ser designado como navio de classe especial na condição de “navio solto”⁷⁷. Provavelmente, o cancelamento da baixa e a classificação definida para o *Bauru* foram as justificativas da

73 MARINHA DO BRASIL. Memorando nº 87 de 17 de setembro de 1981. Determina o aproveitamento do AvOc *Bauru* como museu flutuante. Brasília, DF, 1981. (Coleção Vice-Almirante Façanha Sobrinho).

74 MINISTÉRIO DA MARINHA. Navio-Museu *Bauru*. Informações ao visitante sobre o *Bauru*. Rio de Janeiro: [s.l., 1982?]. p. 1.

75 Informação constante do texto da Portaria nº 212 de 24 de fevereiro de 1982.

76 BRASIL. Ministério da Marinha. Portaria nº 212 de 24 de fevereiro de 1982. Cancela a baixa do Serviço Ativo da Armada do Aviso Oceânico *Bauru*. Atos do Ministro da Marinha. Boletim do Ministério da Marinha. Militar nº 10, 5 mar. 1982. Brasília, DF, 1982. p. 551.

77 BRASIL. Ministério da Marinha. Portaria nº 774 de 7 de julho de 1982. Dá nova designação ao Aviso-Oceânico *Bauru*. Atos do Ministro da Marinha. Boletim do Ministério da Marinha-Militar. Nº 30. 23 jul. 1982. Brasília, DF, 1982. p. 1899.

intenção de lhe conceder o título de “único navio-museu do mundo na ativa”, tal como foi veiculado no periódico *Jornal do Brasil*, em 21 de julho de 1982, dia da inauguração do navio-museu.

A condição de “museu flutuante na ativa” foi efetivamente posta em ação, porquanto, no início de sua vida como navio-museu, o *Bauru* se transformou em exposição itinerante. Rebocado, viajava para outros portos brasileiros. Conforme informações do *site* oficial da Diretoria de Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha, foram deslocamentos realizados para os portos de Salvador (1983 e 1988); Santos (1983, 1985, 1987, 1988, 1989 e 1990); São Sebastião-SP (1984); Vitória-ES (1985, 1986 e 1988); Rio Grande-RS (1987), Porto Alegre (1987); Aratu-BA (1988) e Angra dos Reis (1988).⁷⁸

Condições traçadas para a musealização do Bauru

Como já foi visto, o “esquecimento” nacional sobre a participação da Marinha do Brasil no conflito justificou, para Façanha Sobrinho, autor do movimento pró-navio como monumento-histórico, o restabelecimento das condições originais do navio e, inclusive, a escolha do local onde inicialmente o Navio-Museu *Bauru* fora atracado e aberto ao público: um píer especialmente construído pela Marinha, localizado na Baía de Guanabara, por trás (visto da praia) do Monumento Nacional aos Mortos da Segunda Guerra Mundial/ Monumento aos Pracinhos, na Marina da Glória, cidade do Rio de Janeiro.

A entrevista dada pelo militar revela uma aparente disputa de direito à distinção entre a atuação da Marinha no conflito, os feitos do Exército e os feitos da Aeronáutica, levando a uma ação que busca afirmar uma identidade pela diferença, pela lógica dialética dos opostos – amigo *versus* inimigos –, no caso Marinha *versus* Exército e Aeronáutica, ambos representados pelo monumento erigido na Marina da Glória. Em suas palavras, “a minha intenção era ofuscar o monumento”⁷⁹, porque considerou injusta sua abordagem simbólica, já que para ele, Façanha Sobrinho, este engrandece a participação da Força Expedicionária Brasileira (FEB) em detrimento da participação da Marinha.

Todavia, essa interpretação apaixonada e indignada do veterano marinheiro aparentemente não se justifica, já que o Monumento Nacional aos Mortos da Segunda Guerra Mundial – nome oficial – apresenta vários elementos que procuraram representar as três Forças Armadas e a Marinha Mercante.

O grupo escultórico do artista plástico Alfredo Cheschiatti representa um marinheiro, um soldado e um aviador. Na cripta, que contém relação dos marinheiros perdidos no mar, estão sepultados os corpos de quatro militares da Marinha de Guerra. Existe ainda, na antessala, um mapa-mural em alto relevo com a representação da atuação da Marinha do Brasil e da Marinha Mercante e as posições dos navios afundados pelos submarinos do Eixo, e cuja abordagem permite um diálogo com o Navio-Museu *Bauru*, por conta da forma e do conteúdo da narrativa histórica que ali está representada.

Na área externa do Monumento, no térreo, dois painéis em cerâmica, em baixo

78 DIRETORIA DE PATRIMÔNIO HISTÓRICO E DOCUMENTAÇÃO DA MARINHA. (Brasil) Departamento de História Marítima e Naval. Histórico de Navios. Disponível em: <<http://biblioteca.sdm.mar.mil.br/internet/navios/documentos/bauru.doc>>. Acesso em: jan. 2011.

79 FAÇANHA SOBRINHO, Estanislau. Depoimento sobre as razões que justificaram a atribuição de Monumento Histórico ao navio *Bauru*. Rio de Janeiro, 2010. Entrevista do Vice-Almirante Estanislau Façanha Sobrinho para esta dissertação. Rio de Janeiro, 29 de junho de 2010.

relevo, do artista plástico Anísio de Araújo Medeiros prestam homenagem à Marinha de Guerra (Ilustração 21) e à Marinha Mercante (Ilustração 22).



Ilustração 21
 Detalhe do painel alusivo à Marinha de Guerra
 (Fotografia da autora, 2010)



Ilustração 22
 Detalhe do painel alusivo à Marinha Mercante onde
 se leem todos os nomes dos navios afundados por
 submarinos do Eixo
 (Fotografia da autora, 2010)

Portanto, mesmo que o Monumento tenha toda a concepção arquitetural voltada para a homenagem e o reconhecimento pelo “esforço de guerra” empreendido pelos brasileiros envolvidos diretamente no conflito, a fala do Almirante Façanha, um misto de incômodo e inconformismo, repousa em três motivações que levaram à musealização do navio.

A primeira motivação refere-se ao caráter excludente do nome pelo qual o Monumento Nacional aos Mortos da Segunda Guerra Mundial ficou conhecido no âmbito do público – Monumentos aos Pracinhas. Excludente porque pracinhas é alcunha de soldados, e soldados são as praças do Exército, não são as praças da Marinha.

Ficou conhecido no âmbito do público porque, assim que fora inaugurado, em 1962, a obra passou a ser identificada como Monumento aos Pracinhas. Como toda expressão que cai no gosto popular, não se tem a precisão de quando o nome “pegou”. Indício de provável entendimento de que a guerra ali representada tratava-se apenas da missão da Força Expedicionária Brasileira na Itália, como descreve o arquiteto Ricardo de Souza Rocha⁸⁰:

Sendo praticamente o único [monumento] a aparecer nos manuais sobre a arquitetura moderna brasileira, o Monumento Nacional aos Mortos na Segunda Guerra Mundial é uma das obras, [...], que alcançaram maior repercussão no País. Evidentemente tal repercussão está associada à forte presença da campanha da Força Expedicionária Brasileira (FEB) no imaginário nacional – ou *nacionalista* – oficial. A ideia do sacrifício pela liberdade e pela Pátria, tal como cantada no Hino, pode parecer um tanto empoeirada hoje, mas, no imediato pós-guerra, com

80 ROCHA, Ricardo de Souza. “A arquitetura moderna diante da esfinge ou a nova monumentalidade – uma análise do Monumento Nacional aos Mortos na Segunda Guerra Mundial”, Rio de Janeiro. Anais do Museu Paulista: História e Cultura Material. v. 15 nº 2. São Paulo July/Dec. 2007. Disponível em: http://www.scielo.br/scielo.php?pid=s0101-4714200700_0200026&script=sciarte. Acesso em: 1 nov. 2010.

a comoção provocada pelas [cerca de] 800 baixas – somados os mortos nos torpedeamentos, incluindo os da Marinha Mercante – e os quase três mil feridos e acidentados (COSTA, 1976), a situação era bem diferente.

O Monumento ratificou a forte presença da FEB no imaginário nacional, e, assim como a sociedade não o identificou e não identifica como símbolo das Marinhas de Guerra e Mercante ou da Aeronáutica, os órgãos governamentais – municipal e federal – também não o identificam como tal.

A Secretaria Municipal de Turismo e o Instituto Municipal de Urbanismo Pereira Passos, em associação com o Instituto de Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (Iphan), compartilham desse entendimento e disseminam informação incorreta e incompleta sobre o Monumento, conforme se mostrará adiante, atropelando o compromisso com a credibilidade que essas instituições emanam.

No folheto PARQUE DO FLAMENGO⁸¹ – *Cultura e paisagem carioca a uma caminhada do metrô* (Ilustração 23) impresso em 2010, produzido pela Prefeitura da cidade com o apoio institucional do Iphan, consta o seguinte verbete:

4 – MONUMENTO DOS PRACINHAS [nome popular] – Memorial sobre a presença da Força Expedicionária Brasileira [informação incompleta] nos campos de batalha da Segunda Guerra Mundial. Túmulo do Soldado Desconhecido.

A segunda motivação, pela perspectiva do almirante, deveu-se ao fato de que a mídia nacional dá maior destaque à parti-

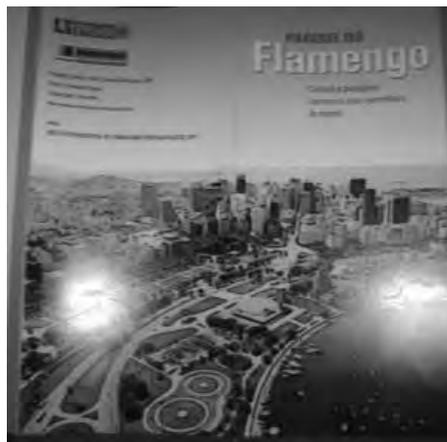


Ilustração 23
Capa do prospecto da Prefeitura do Rio

cipação da Força Expedicionária Brasileira (Exército) e da Força Aérea Brasileira, em todas as referências ou celebrações relativas à Segunda Guerra Mundial.

Esse “esquecimento” da ação das Marinhas brasileiras não é uma prerrogativa nacional. É possível referir-se à ponta de um *iceberg* de esquecimento histórico internacional, que rompe a fronteira da historiografia nacional e se estende por toda historiografia sobre o conflito, na qual a atuação do Brasil na guerra tem raros registros, conforme informou, em 1995, Frank D. McCann,⁸² da Universidade de New Hampshire:

É raro um livro sobre a guerra que menciona as bases do Brasil, o Natal-Dakar [comboios mistos Brasil e EUA], rota importante estrategicamente, a campanha naval no Atlântico Sul ou os brasileiros na Itália. A maioria das histórias de guerra não tem sequer uma entrada de índice para o Brasil.

81 RIO DE JANEIRO, RJ. Prefeitura. *Parque do Flamengo: Cultura e paisagem carioca a uma caminhada do metrô*. Rio de Janeiro, 2010, 1f.

82 It is a rare book on the war that mentions the Brazilian bases, the strategically important Natal-Dakar air route, the naval campaign in the South Atlantic, or the Brazilians in Italy. Most war histories do not even have an index entry for Brazil. McCANN, Frank D. *Brazil and World War II: The Forgotten Ally. What did you do in the war, Zé Carioca?* Estudos Interdisciplinares de America Latina y Caribe. v. 6. nº 2 July/Dec. 1995. Disponível em: < http://www.tau.ac.il/eial/VI_2/mccann.htm >. Acesso em: 9 set. 2010.

Eleger o navio remanescente da Segunda Guerra Mundial como monumento histórico permite considerar um ato para retirar do esquecimento o Poder Naval brasileiro.

A terceira e talvez a relevante motivação para a transformação do navio em monumento histórico reside no não reconhecimento identitário entre os marinheiros em relação ao Monumento Nacional aos Mortos da Segunda Guerra Mundial.

Os homens do mar não se reconhecem em um monumento localizado em terra e que não representa o seu lugar⁸³. Não se identificam e nem reconhecem a Marinha que compreendem como “gloriosa” e que não está no Monumento deste modo.

Seus símbolos mais eloquentes repousam no complexo e específico conjunto de tradições, rotinas e práticas das atividades marinheiras: nos toques, nos uniformes, nas gírias marinheiras, seus sinais de distinção. E, principalmente, no navio de guerra, uma poderosa máquina de combate, quase autônoma, ostentando a bandeira do País mares afora. Um Poder Naval representando e defendendo o País. Uma verdadeira embaixada flutuante, como afirmou em conversa o Almirante Leoncio Martins.

Daí o mentor do processo de musealização do navio *Bauru*, Vice-Almirante

Estanislau Façanha Sobrinho, denominá-lo “monumento flutuante” no ofício ao Ministro da Marinha. A arquitetura naval e o símbolo naval contrapondo-se ao Monumento aos Pracinhas – originariamente construído como túmulo definitivo dos mortos brasileiros enterrados no Cemitério de Pistoia, Itália –, criação deliberada pelo Exército⁸⁴, um monumento concebido com elementos “de e em terra” que não teve simbolicamente como representar plenamente o caráter da “Mar-inha”.

O Monumento Nacional aos Mortos da Segunda Guerra Mundial, como espaço de celebração, homenagem e memória coletiva que fora concebido para materializar valores como patriotismo, dever e heroísmo, distinguiu equamente as três Forças Armadas e a Marinha Mercante, contudo não conseguiu transformar-se em espelho para os marinheiros. Os militares de mar não reconheceram como própria a imagem refletida pela arquitetura do monumento (patrimônio na vertente material) nem tampouco pela ideia, imagem simbólica do patrimônio (patrimônio na vertente imaterial).

Já Senna Bittencourt⁸⁵, atual responsável pela gestão do navio-museu, justificou a conservação do *Bauru* como patrimônio como

83 AUGÉ, Marc. “Sobremodernidade: do mundo tecnológico de hoje ao desafio essencial do amanhã”. In: MORAES, Denis (org.). *Sociedade Midiatizada*. Rio de Janeiro: Mauad. 2006. p. 102.

84 A Comissão de Repatriamento dos Mortos do Cemitério de Pistoia foi presidida pelo Marechal Mascarenhas de Moraes (ex-comandante da FEB) e realizou concurso público, no final de 1955, para a criação e a construção do monumento. O júri era composto pelos seguintes nomes: Roberto Burle Marx; Paulo Antunes Ribeiro, representante do Instituto de Arquitetos do Brasil; engenheiro Antônio Alves de Noronha (Clube de Engenharia); engenheiro Herminio Andrade e Silva (Prefeitura do Distrito Federal); professor Gerson Pompeu Pinheiro (Escola Nacional de Belas Artes); professor Carlos Del Negro (Faculdade Nacional de Arquitetura); e o coronel e engenheiro Aristóbulo Codevilha Rocha (Ministério da Guerra).

ROCHA, Ricardo de S. A arquitetura moderna diante da esfinge ou a nova monumentalidade – uma análise do Monumento Nacional aos Mortos na Segunda Guerra Mundial, Rio de Janeiro. Anais do Museu Paulista: História e Cultura Material. São Paulo, 2007. Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?pid=S0101-47142007000200016&script=sci_arttext>. Acesso em: 1 nov. 2010.

85 BITTENCOURT, Armando de Senna. Depoimento sobre a restauração sofrida pelo Navio-Museu *Bauru*, entre 2007-2010, e a exposição em suas dependências. Rio de Janeiro, 2010. Entrevista do Vice-Almirante Armando de Senna Bittencourt para esta dissertação. Rio de Janeiro, 5 de maio de 2010.

uma maneira de o visitante estabelecer um contato com a realidade da participação da MB na guerra, principalmente com o que ele considerou ter sido determinante para a soberania do Brasil, ou seja, a estratégia de escolta a comboios e a patrulha da costa brasileira adotada pelo Comando da Força do Atlântico Sul⁸⁶. O emprego da esquadra em escoltas a comboios de navios mercantes foi “fundamental para a existência do Brasil” do ponto de vista econômico e social, devido à importância e aos resultados obtidos durante o período da guerra.

O Almirante Bittencourt também não deixou de citar que a historiografia não dá relevância a essa participação:

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 Atlântico⁸⁷, [na qual] a estratégia alemã era não deixar os aliados terem tráfico marítimo. [...] Operavam na costa do Brasil 27 submarinos alemães e dez italianos. Eles afundaram 17 navios mercantes e um navio de guerra – que foi o *Vital de Oliveira* – da Marinha brasileira. Isso (*sic*) na costa do Brasil. No mar Mediterrâneo e tal (*sic*), considerando toda a guerra, a Marinha Mercante brasileira sofreu 33 ataques e perdeu 982 vidas humanas. Inclusive gente do Exército que estava mudando de cidade, na costa brasileira. (grifo nosso)

Senna Bittencourt, assim como Façanha Sobrinho, também não deixa de comentar que os olhares convergentes para Monte Castelo contribuíram e contribuem para o “esquecimento nacional” sobre a participação da Marinha na Segunda Guerra Mundial:

Sem desmerecer o papel da FEB na Itália – **sempre que se fala de 2ª Guerra Mundial, se fala em FEB [Força Expedicionária Nacional]** –, mas ali foi um ato de vontade. Ou seja, o Brasil decidiu participar da guerra na Europa mandando um corpo expedicionário. Podia não ter mandado (*sic*). Não era vital para o Brasil. Foi uma participação. Uma participação importante. Não desmereço o imenso trabalho que eles fizeram. [...] Mas não que precisava. Enquanto 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 lado da costa (muitos soldados morreram nesses afundamentos), isso era fundamental para a existência do Brasil. Vital para o Brasil. (grifo nosso)

O interesse pela defesa da conservação do navio, tanto de Façanha Sobrinho, diretamente envolvido com esse passado, quanto das demais autoridades navais envolvidas no processo de musealização do navio – Justo Guedes, Maximiano da Fonseca, Senna Bittencourt, entre outros, decorre, segundo Antônio Augusto

86 Comando único para as operações de guerra naval que coordenou o emprego das forças norte-americanas e brasileiras durante a Segunda Guerra Mundial.

87 Em essência, a Batalha do Atlântico foi uma guerra de tonelagem: a luta dos Aliados para suprir a Grã-Bretanha, e a luta do Eixo em cortar os comboios da Marinha Mercante, que permitiam que a Grã-Bretanha continuasse lutando. [...] Os estatísticos navais alemães haviam calculado que a vitória na Batalha do Atlântico, baseada na premissa de que os navios tinham de ser afundados com mais rapidez do que o programa de construção dos aliados poderia substituí-los, exigiria a destruição de pelo menos 700 mil toneladas mensais [Tonnageschlacht = batalha de tonelagem].

In: Tropas de Elite/Batalha do Atlântico. Disponível em: <<http://tropaselite.t35.com/A-Batalha-do-Atlantico-Parte-1.htm>>. Acesso em: 9 set. 2010.

Arantes⁸⁸, do “desejo de manter laços de continuidade com o passado”.

O interesse pela “defesa do passado” conjuga-se, a meu ver, com a construção do ambiente (lugar e território) onde se desenvolvem modos de vida diferenciados, muitas vezes contraditórios entre si. Por essa razão, esse processo se estrutura em torno de imensa competição e luta política em grupos sociais diferentes, que disputam, por um lado, espaços e recursos naturais e, por outro (o que é indissociável disso), concepções ou modos particulares de se apropriarem simbólica e economicamente deles.

Defesa do passado comprometida com a construção do ambiente como um processo de ratificação da “identidade dos que a ocupam, as relações que mantêm e a história que compartilham”.⁸⁹

Por essa razão, provavelmente, para nenhum dos entrevistados e/ou atores do processo de musealização a temática tecnologia industrial naval foi apresentada como justificativa para a conservação do *Bauru* como “monumento flutuante”, como estava no documento enviado ao ministro por Façanha.

Muito embora Leoncio reconheça que o *Bauru* e os navios de sua classe trouxeram para o Brasil táticas de guerra e equipamentos para detectar submarinos que até então eram desconhecidos nos “mares” da Marinha do Brasil, como foi abordado na primeira parte desse capítulo, somente Senna Bittencourt,⁹⁰ quando questionado sobre a tecnologia de construção e de equipamentos do *Bauru*, já que possui formação em Engenharia Naval, fez rápida referência a essa abordagem. Ainda

assim para ressaltar o esforço de guerra americano ao desenvolver um plano de construção de navios em série e para fazer um paralelo entre a forma de construção e as consequências à conservação desse navio construído com material de pouca qualidade:

[O CTE *Bauru*] é um navio de origem americana, e uma das coisas notáveis da Segunda Guerra Mundial foi o esforço de guerra norte-americano de construir centenas de navios iguais ao *Bauru*.

Muitas vezes, partes do navio, seções de casco dos navios, eram construídas no interior dos EUA, vinham de trem e eram montadas nesses estaleiros do litoral, mas num ritmo incrível, numa velocidade de produção enorme, e, com isso, devemos dizer, não era um navio maravilhosamente bem construído. Foi construído para a guerra. Foi construído para cumprir uma missão, que ele cumpriu plenamente.

Sempre a abordagem “Estratégia de Guerra – defesa de comboios e patrulhamento da costa” apresenta-se como a razão que legitimou a escolha e fundamenta a conservação do *Bauru* como Patrimônio Histórico, conforme pontuam os discursos dos entrevistados nos seus relatos e nos documentos que assinaram.

À vista do exposto, peço vênua a V. Ex.^a [ministro da Marinha, Geraldo Henning] para sugerir seja o AvOc *Bauru* [...] conservado como monumento flutuante [...] mostrando ao povo do Brasil um dos navios que ajudaram a manter livre as rotas de navegação por onde fluíram num e noutro sentido as riquezas e as necessidades do País.

Vice-Almirante Estanislau Façanha Sobrinho (1976);⁹¹

88 ARANTES, Antonio A. Prefácio. In: _____ (Org.). *Produzindo o Passado: Estratégias de Construção do Patrimônio Cultural*. São Paulo: Brasiliense, 1984. p. 8; 9.

89 AUGÉ, Marc. *Op. cit.* p. 102.

90 BITTENCOURT, Armando de Senna. Depoimento sobre a restauração sofrida pelo Navio-Museu *Bauru*, entre 2007-2010, e a exposição em suas dependências. Rio de Janeiro, 2010. Entrevista do Vice-Almirante Armando de Senna Bittencourt para esta dissertação. Rio de Janeiro, 5 de maio de 2010.

91 DIRETORIA DE INTENDÊNCIA DA MARINHA. Ofício nº 2.139, de 23 de junho de 1976. Conservação de navio como monumento histórico – AvOc *Bauru*, Rio de Janeiro, 1976.2 fl. (Coleção VA Façanha Sobrinho)

O Serviço de Documentação Geral da Marinha julga, salvo melhor juízo de V. Ex.^a, que a sugestão formulada pelo [...] Almirante [...] Façanha Sobrinho é da maior importância, vindo ao encontro da velha aspiração do SDGM, qual seja a conservação dos elementos históricos disponíveis, relativos à gloriosa participação da MB na Segunda Guerra – Contra-Almirante Paulo Guilherme Padilha (1976)⁹², com texto de autoria do CMG Max, vice-diretor. [...], é minha intenção aproveitá-lo como museu flutuante, relativo à participação da Marinha na Segunda Guerra [...]. Ministro Maximiano (1981)⁹³.

O *Bauru* é o único navio ainda existente entre os que participaram da Segunda Guerra. VA Bittencourt (2010), Diretor da DPHDM.⁹⁴

Contudo, o navio “que resta como participante da Segunda Guerra Mundial” (como disse o Almirante Bittencourt) precisou ser reequipado e até mesmo reconstruído para ser o símbolo que a Marinha elegeu como testemunho da ação do Poder Naval no conflito.

Partindo-se do pressuposto de Jacques Le Goff⁹⁵ de que “todo documento é ao mesmo tempo verdadeiro e falso, trata-se de pôr à luz as condições de produção e de mostrar em que medida o documento é instrumento de poder”, e neste trabalho cabe proceder ao registro de como se reconstruiu ou construiu o simbólico navio-museu.

A pesquisa da dissertação revelou que o *Bauru* da Segunda Guerra Mundial não existia mais no início do processo de musealização do navio e jamais voltou a existir da forma como originalmente fora incorporado à MB.

Na Marinha, quando um navio muda de função – como foi o caso do CTE *Bauru*, que passou a ser navio oceânico – por necessidades operacionais, muitos dos equipamentos originais foram retirados para dar lugar a outros que atenderam à nova missão do navio. O *Bauru* perdeu armamentos, equipamento de sonar e balsas salva-vidas, entre outros equipamentos.

Quando da musealização, foi criada a Comissão do Museu Flutuante, em 1981, que ficou responsável pela recuperação do estado original do navio, por reparos estruturais, pela construção de ancoradouro, pela elaboração e produção da exposição, pela gestão de recursos oriundos de doações e pela definição da guarnição do navio-museu.

Conforme a documentação analisada, as maiores dificuldades encontradas residiram na recuperação dos equipamentos originais do navio. Então, coube à Comissão do Museu Flutuante decidir entre a ausência do equipamento/armamento ou o reequipamento por reconstrução ou canibalização⁹⁶ de outro navio, de classe e época idênticas.

Nos quadros que se seguem é possível analisar e entender a trajetória da reconstrução física e histórica do *Bauru*:

92 SERVIÇO DE DOCUMENTAÇÃO GERAL DA MARINHA (Brasil). Despacho nº 33, de 2 de julho de 1976. Conservação de navio como monumento histórico – AvOc *Bauru*. Transunto. Rio de Janeiro, 1976.1 fl. (Coleção Vice-Almirante Façanha Sobrinho).

93 MARINHA DO BRASIL. Memorando nº 87 de 17 de setembro de 1981. Determina o aproveitamento do AvOc *Bauru* como museu flutuante. [Atos do Ministro] Brasília. DF, 1981. (Coleção Vice-Almirante Façanha Sobrinho)

94 BITTENCOURT, Armando de Senna. Idem.

95 LE GOFF, *Op. cit.*, p. 525.

96 Canibalizar – retirar peça de uma aeronave indisponível para voo [ou navio indisponível para navegação], a fim de ser instalada em outra/outro que apresenta condições de [operação].

In: CAMINHA, Herick. *Dicionário Marítimo Brasileiro*. Rio de Janeiro: Clube Naval. 1996. p. 91.

Quadro I – da reconstrução do *Bauru*

Contratorpedeiro de Escolta <i>Bauru</i> – original 1943 a 1964	Aviso Oceânico <i>Bauru</i> – alterações 1964 a 1982	Navio-Museu <i>Bauru</i> retomando as características de CTE a partir de 1982
<p>Armamentos:⁹⁷ 3 canhões 76,2 mm 3 reparos singelos 1 máquina de carregar de 76,2 mm 2 canhões 40 mm 1 reparo duplo 8 metralhadoras 20 mm 1 reparo triplo de tubos lança-torpedo e torpedos de 533 mm 2 calhas para lançamento de bombas de profundidade de 300 libras 1 lança-bombas-granadas 8 morteiros singelos 1 guardador de distância 1 telêmetro de coincidência 1 alça para direção de tiro dos canhões de 40 mm 4 alças giroscópicas para direção de tiro das metralhadoras 1 gerador de fumaça 1 Centro de Informações de Combate 13 paioís de munição</p>	<p>Armamentos: 2 calhas de profundidade se perderam⁹⁸ 1 reparo do tubo do torpedo retirado⁹⁹ 2 calhas de lançamento de bombas de profundidade retiradas e alienadas¹⁰⁰ Lançador de bomba-foguete retirado¹⁰¹ Proposta de retirada do eixo do navio e do flangeamento do furo Alças giratórias para metralhadoras Mk-14 – retiradas e inexistentes¹⁰²</p>	<p>Armamentos:¹⁰³ 3 canhões 76,2 mm – originais 3 reparos singelos – originais 1 máq. de carregar – original 2 canhões 40 mm – originais 1 reparo duplo 8 metralhadoras 20 mm – originais Reparo triplo – Sem registro 2 calhas para lançamento de bombas de profundidade de 300 libras – canibalizadas de outros CTEs) 1 lança-bombas-granadas 8 morteiros singelos: 1 canibalizado e 7 originais 1 alça para direção de tiro dos canhões de 40 mm – original 1 gerador de fumaça – s/registro 1 Centro de Informações de Combate – original Paioís – sem registro</p>
<p>Salvamento e serviço¹⁰⁴ 1 lancha diesel (24 homens) 4 balsas (25 homens) 5 redes flutuantes (25 homens cada) 250 coletes salva-vidas</p>	<p>Salvamento e serviço 4 balsas não encontradas¹⁰⁵</p>	<p>Salvamento e serviço¹⁰⁶ 1 lancha diesel – sem registro 4 balsas mandadas confeccionar e recolocadas 5 redes flutuantes – sem registro Coletes salva-vidas – sem registro</p>
	<p>Cabeação de aço retirada do CTE Paraná ou CTE Pernambuco¹⁰⁷</p>	<p>Como Navio-Museu Carpintaria – loja 2 cobertas de alojamentos = sala de exposição Lavatórios e sanitários das praças – originais Estação rádio – original Camarim do radar – mantido Camarim de viagem do comandante – mantido Máquina de suspender [âncora] 5 tanques de combustível = sistema de tratamento de esgoto¹⁰⁸ 5 tanques de combustível = sistema de tratamento de esgoto¹⁰⁹ 5 tanques de combustível = sistema de tratamento de esgoto¹¹⁰ 5 tanques de combustível = sistema de tratamento de esgoto¹¹¹</p>

97 DIRETORIA DE PATRIMÔNIO HISTÓRICO E DOCUMENTAÇÃO DA MARINHA. Departamento de História Marítima e Naval. Histórico de Navios. Disponível em: <http://biblioteca.sdm.mar.mil.br/internet/navios/doc_umentos/bauru.doc>.

98 BRASIL. Ministério da Marinha. Comando do 1º Distrito Naval. Comissão do Museu Flutuante. Ata nº 001/81 de 7/10/81; Ata nº 002/81 de 18/11/81; Ata nº 002/82 de 9/2/82; Ata nº 003/82 de 17/3/82; Ata nº 004/82 de 20/4/82.

99 Ibidem.

100 MINISTÉRIO DA MARINHA. Diretoria de Armamento e Comunicações da Marinha. Departamento de Controle de Material. Relatório [do levantamento inicial sobre o navio *Bauru*]. Rio de Janeiro, ref.:SI/33.[1981?]. 2 f.

101 MINISTÉRIO DA MARINHA. Ibidem.

102 MINISTÉRIO DA MARINHA. Ibidem.

103 BRASIL. Ministério da Marinha. Navio-Museu *Bauru*. Informações ao visitante sobre o *Bauru*. [Rio de Janeiro: s.l., 1982?].

104 BRASIL. Ministério da Marinha. Navio-Museu *Bauru*. Informações ao visitante sobre o *Bauru*. [Rio de Janeiro: s.l., 1982?].

105 BRASIL. Ministério da Marinha. Comando do 1º Distrito Naval. Comissão do Museu Flutuante. Ata nº 001/81 de 7/10/81; Ata nº 002/81 de 18/11/81; Ata nº 002/82 de 9/2/82; Ata nº 003/82 de 17/3/82; Ata nº 004/82 de 20/4/82.

106 BRASIL. Ministério da Marinha. Navio-Museu *Bauru*. Informações ao visitante sobre o *Bauru*. [Rio de Janeiro: s.l., 1982?].

107 BRASIL. Ministério da Marinha. Comando do 1º Distrito Naval. Comissão do Museu Flutuante. Ata nº 001/81 de 7/10/81; Ata nº 002/81 de 18/11/81; Ata nº 002/82 de 9/2/82; Ata nº 003/82 de 17/3/82; Ata nº 004/82 de 20/4/82.

108 BRASIL. Ministério da Marinha. Ibidem.

109 BRASIL. Ministério da Marinha. Ibidem.

110 BRASIL. Ministério da Marinha. Ibidem.

111 BRASIL. Ministério da Marinha. Ibidem.

Lançando o olhar para o Navio-Museu *Bauru* como objeto museológico, o quadro anterior auxilia na constatação de que ele é uma reconstrução material.

Essa reconstrução material faz parte de sua história, conforme esclarece Helena Ferrez:¹¹²

[...] um objeto, ao longo de sua vida, perde e ganha informações em consequência de uso, manutenção, reparos, deterioração. Perdas e ganhos esses que se tornam mais acentuados quando há mudanças de um contexto para outro. Podem mudar de lugar, de proprietário, de função, e suas propriedades físicas também se modificam. E é esse conjunto de informações sobre um objeto que estabelece seu lugar e importância dentro de uma cultura e que o torna um testemunho, sem o qual seu valor histórico, estético, econômico, científico, simbólico e outros são fortemente diminuídos.

Todavia, para estabelecer o acima indicado conjunto de informações que o torna testemunho, importante é registrar, para não se perder as informações, o quanto se está conservando do navio-testemunho que Façanha Sobrinho “salvou” do sucateamento e o quanto se está conservando de um símbolo que a Marinha elegeu e reconstruiu para narrar sua história na guerra.

Entre 2007 e 2010¹¹³, mais uma vez o *Bauru* sofreu reparos estruturais quando teve chapas de aço corroídas pelo mar substituídas por novas. A troca de chapas restabeleceu a composição material, construção técnica e a morfologia do navio-patrimônio histórico de 1982. Entretanto, o navio *Bauru* não perdeu a condição de representante da participação da Marinha do Brasil na Segunda Guerra Mundial porque se trata de uma “atribuição simbólica” (LIMA, 2008).

O que a pesquisa da dissertação evidenciou relaciona-se à possibilidade da perda dessas informações pela ausência de tratamento documental museológico para esse processo, isto é, uma organização sistêmica das informações sobre o Navio-Museu *Bauru* na qualidade de objeto musealizado.

Expectativas comunicacionais para o navio-museu

A análise dos fatos e dos discursos dos atores do processo de musealização do *Bauru* tornou perceptíveis as motivações e os objetivos da escolha da abordagem expositiva de 1982.

Sob essa perspectiva, a pesquisa da dissertação conseguiu relacionar as expectativas dos atores envolvidos direta ou indiretamente com a história do *Bauru*, tanto do período da guerra quanto do processo de musealização e quanto como museu hoje, sobre o conceito e a forma pela qual o *Bauru* deveria ser mostrado para o público. No quadro que se segue, estão listadas as opiniões das pessoas envolvidas. Em cada um dos discursos existe um olhar diferente para o navio.

A proposta que prevaleceu para a abordagem expositiva de 1982 foi aquela oferecida pelo Serviço Geral de Documentação da Marinha.

O quadro identificou na proposta o tratamento de local de exposição conferido ao navio em detrimento à condição de Patrimônio Histórico Naval.

A organização militar que respondia pelo patrimônio histórico e cultural da Marinha do Brasil pensou o *Bauru* como “monumento histórico”, porém com função de museu, isto é, com dois de seus compartimentos perdendo suas utilizações originais e funcionando como espaço expositivo.

112 FERREZ, Helena Dodd. “Documentação museológica: teoria para uma boa prática”. *Estudos de Museologia*. Rio de Janeiro: Iphan, 1994. p. 67. (Caderno de Ensaios, 2)

113 Informações prestadas pelo diretor de Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha em entrevista para a dissertação.

Quadro II	
Autores das proposições	Expectativas para a exposição no ou sobre o CTE Bauru
1 Estanislau Façanha Sobrinho – veterano da guerra e mentor da musealização do Bauru (1976)	“a ideia é o navio pintado com a cor que tinha na época e com o mesmo indicativo de então, [...] Be4 – seja fundeado na enseada em frente do monumento aos mortos da Segunda Guerra Mundial [com letra minúscula] de forma que em qualquer cerimônia estará a silhueta esguia do velho [navio, para mostrar] ao povo brasileiro um dos navios que ajudou a manter livre a navegação por onde fluíram num e noutro sentido as riquezas e as necessidades do País.” [Bauru como Patrimônio]
2 Padilha/Max Guedes –Diretor e Vice-Diretor do Serviço de Documentação Geral da Marinha (1976)	“conservação de elementos históricos relativos à gloriosa participação da Marinha do Brasil [...] uma das coberturas do AvOc Bauru poderá ser especialmente adaptada para nela ser mostrada, pela exibição de objetos, documentos, cartas e gráficos, a relevante participação da Marinha do Brasil no sangrento conflito, divulgando-a entre o grande público.” [Bauru como local de exposição]
3 João Benedicto Miranda – Presidente da União de Ex-Combatentes (1981) – colaboração espontânea	“[O navio com um painel eletrônico com movimento] onde nele seja mostrado com todas as nuances de voz e som a participação da gloriosa Marinha de Guerra na Batalha do Atlântico.” Para se conhecerem os “bravos e heroicos que lutaram bravamente e nos transmitiram todo legado de grandes feitos de heroísmo, abnegação, dedicação e amor à Pátria”. [Bauru como local de exposição e como Patrimônio]
4 Alfredo Karam ¹¹⁴ – Almirante de Esquadra, veterano de guerra como tripulante do CTE Bauru (1982)	“Não resta dúvida de que o Bauru [...] dará uma ideia real da participação da Marinha [do Brasil] [...] Os que o visitarem poderão aquilatar e verificar o que cabia aos nossos homens com o material que dispúnhamos [...].Passamos de uma escola [no sentido de conceito de guerra] rapidamente para outra [...].” [Bauru como Patrimônio]
5 Helio Leoncio Martins – veterano da guerra e historiador naval (2009)	“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 dele funcionando, com o som sendo ouvido, assim como um eco e, daí, prosseguir o ataque, terminando com o lançamento de bombas, com som e uma reprodução fotográfica das explosões sendo mostrada em um telão. Pôsteres podem explicar o que se está passando. E o show repetido cada hora.” [Bauru como Patrimônio]
6 Senna Bittencourt – Diretor de Patrimônio Histórico e Documentação (2010)	“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 para conseguir o que conseguiu. [...] o fato de o navio estar flutuando é importantíssimo. Porque eles [visitantes] realmente sentem. O navio se mexe, o navio se movimenta, o que também é um dos propósitos da exposição, de criar um ambiente daquilo que é ele está mostrando.” [Bauru como local de exposição]

O quadro mostra que, para todos os envolvidos, o fato mais importante que justifica a preservação do navio como símbolo naval brasileiro da Segunda Guerra

Mundial foi a possibilidade de rememorar “a relevante participação da Marinha do Brasil no sangrento conflito, divulgando-a entre o grande público”.

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

114 “Bauru será museu em julho”. *O Globo*, Rio de Janeiro, 7 fev. 1982. Grande Rio, p. 9.

Alfredo Karam, veterano de guerra como tripulante do CTE Bauru, então Almirante de Esquadra, quando deu a entrevista ao periódico.