



UNIVERSIDADE FEDERAL DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO –  
UNIRIO  
Centro de Ciências Humanas e Sociais – CCH



Museu de Astronomia e Ciências Afins –  
MAST/MCT

## **Programa de Pós-Graduação em Museologia e Patrimônio UNIRIO/MAST (PPG-PMUS)**

**Roseane Silva Novaes**

### **Patrimônio Histórico da Marinha sob o olhar museológico: o Navio-Museu Bauru**

Dissertação apresentada à Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro como parte das exigências do Programa de Pós-Graduação em Museologia e Patrimônio UNIRIO-MAST, área de concentração em Museu e Museologia, como requisito para obtenção do grau de Mestre.

Orientadora: Prof<sup>a</sup> Dr<sup>a</sup> Diana Farjalla Correia Lima

Rio de Janeiro  
2011

Novaes, Roseane Silva.

Novaes, Roseane Silva.  
N935      Patrimônio histórico da Marinha sob o olhar museológico : o Navio-  
Museu Bauru / Roseane Silva Novaes, 2011.  
155f.

Orientador: Diana Farjalla Correia Lima.  
Dissertação (Mestrado em Museologia e Patrimônio) – Universidade  
Federal do Estado do Rio de Janeiro ; MAST, Rio de Janeiro, 2011.

1. Navio – Museu Bauru. 2. Patrimônio histórico. 3. Musealização.  
4. Bem cultural. 5. Brasil - Marinha. I. Lima, Diana Farjalla Correia. II. Uni-  
versidade Federal do Estado do Rio de Janeiro (2003-). Centro  
de Ciências Humanas e Sociais. Mestrado em Museologia e Patrimônio.  
III. Museu de Astronomia e Ciências Afins. IV. Título.

CDD – 363.69

Roseane Silva Novaes

Patrimônio Histórico da Marinha sob o olhar museológico:  
o Navio-Museu Bauru

Aprovado em

BANCA EXAMINADORA

---

Prof.<sup>a</sup> Dr.<sup>a</sup> Luisa Maria Gomes de Mattos Rocha  
Instituto de Pesquisa Jardim Botânico do Rio de Janeiro

---

Prof.<sup>o</sup> Dr.<sup>o</sup> Ivan Coelho de Sá  
Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro

---

Prof.<sup>a</sup> Dr.<sup>a</sup> Diana Farjalla Correia Lima – Orientadora  
Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro

---

Rosane Maria Rocha de Carvalho - Suplente  
Universidade Estadual do Rio de Janeiro

---

Prof.<sup>o</sup> Dr.<sup>o</sup> Marcos Luiz Calvalcanti de Miranda - Suplente  
Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro

Dedico esse trabalho a todos os brasileiros nacionais e não nacionais viventes do período da 2ª Guerra Mundial e a meu pai, Eudo Duarte de Novaes que, à sua maneira, contribuiu para que ex-combatentes do Exército dessa guerra recebessem pensão que faziam jus pelos serviços prestados ao país, mas o Estado teimava em indeferir.

## AGRADECIMENTOS

Ao Criador pela oportunidade de evolução consciente dada ao meu espírito nessa etapa de vida. Aos meus mestres e amigos invisíveis e visíveis de todos os planos.

À minha mãe Eurídice pelo apoio em palavras de incentivo, orações, pensamentos e ações. À minha Família, sintetizada na amorosa presença de meu irmão Roberto pela paciência de tanto me ouvir falar sobre Patrimônio, Musealização, Bauru, Exposição Museológica...

A meu Amor que me ensinou amar por amar, me estimulou sempre e contribuiu com informações importantes.

Agradeço em especial à minha amiga Cláudia Ribeiro que perseverou comigo mestrado afora, principalmente em momentos de desânimo com palavras e atitudes que sempre me estimulavam a dar continuidade a essa empreitada. Cláudia é a tradução da generosidade, colaboração e paciência inteligente a serviço do próximo mais próximo.

Agradeço ao Museu de Arte Contemporânea de Niterói.

E à Diretoria de Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha onde em seus departamentos, meus amigos e parceiros que lá deixei continuam colaborando para a realização de meus projetos, em especial a minha amiga, irmãzinha, filha e comadre Patrícia Miquilini sempre prestativa e atenciosa comigo.

Agradeço também a meu parceirinho Sérgio Silva, designer e coreógrafo que atendeu meu pedido e expressou em desenhos meu pensamento sobre a proposta de exposição para o Bauru.

Aos Almirantes Leôncio Martins, Estanislau Façanha Sobrinho, Max Guedes e Senna Bittencourt, por atenderem prontamente ao meu pedido para conceder as entrevistas que deram alma a essa dissertação e que paulatinamente se envolverem com o projeto contribuindo com documentos, outros esclarecimentos e com a revisão da parte histórica do texto (Alte. Hélio Leôncio Martins).

Agradeço aos professores componentes da banca examinadora por terem aceitado meu convite.

Ao Programa de Pós-Graduação em Museologia e Patrimônio UNIRIO-MAST professores e aos colegas de jornada.

Finalmente agradeço à minha orientadora Diana Farjalla Correia Lima que me tem ensinado muito sobre o mundo acadêmico. Mestre Lima, exigente e severa, demonstrou grande generosidade em difundir conhecimento nas orientações e correções. Detentora de extrema capacidade docente e de domínio na área de conhecimento que atua contribuiu definitivamente para minha capacitação e término desse ciclo que se completa agora.

## **RESUMO**

Esta pesquisa apóia-se nos conceitos de Patrimônio, Bem Cultural, Monumento Histórico, Musealização, Objeto Musealizado, Comunicação em Museus e Exposição para refletir sobre o poder de prova e a condição de vetor comunicacional de um navio-monumento com funções de Museu. Analisa o processo de transformação do navio em Museu Flutuante para identificar a mensagem que a instituição está veiculando para o público. Organiza a pesquisa sob a estrutura da Documentação Museológica com base nos dados coletados em depoimentos e documentos. E constrói uma nova abordagem informacional e comunicacional possível e abrangente para a exposição permanente sobre o Contratorpedeiro de Escolta Bauru Patrimônio Histórico da Marinha do Brasil.

## **Abstract**

This research is based on the concepts of Heritage and Cultural Historic Monument+ Musealization, Object musealized, Communication in Museums and exhibition to reflect on the power of evidence and the condition vector of communication of a ship monument with museum functions. Analyzes the transformation of the ship into a vessel Floating Museum to identify the message that the institution is serving the public. Organizes the research using the structure of museological documentation based on data collected from interviews and documents. And build a new informational and communicational approach as comprehensive as possible for the permanent exhibition about the Brazilian Navy Historical Heritage Escort-Destroyer "Bauru".

## Sumário

<b>1</b>	<b>INTRODUÇÃO.....</b>	<b>8</b>
<b>2</b>	<b>NAVIO-MUSEU BAURU: BEM CULTURAL, PATRIMÔNIO HISTÓRICO, OBJETO MUSEOLÓGICO PARA UMA EXPOSIÇÃO.....</b>	<b>13</b>
<b>2</b>	<b>OBJETIVOS.....</b>	<b>21</b>
<b>3</b>	<b>METODOLOGIA.....</b>	<b>21</b>
<b>5</b>	<b>A HISTÓRIA DO BAURU SOB OS OLHARES DA HISTÓRIA E DA MUSEOLOGIA.....</b>	<b>23</b>
5.1	COMBOIOS.....	30
5.1.1	A formação dos comboios e as comissões do Bauru .....	35
5.2	OFICIAIS, GRUMETES E AS PRAÇAS: OS DESAFIOS DO ELEMENTO HUMANO DAS TRIPULAÇÕES.....	37
5.2.1	Tarefa urgente: o treinamento para a nova realidade.....	46
5.2.2	Navios de guerra: organização da vida a bordo.....	47
5.3	PERÍODO DE 1945 A 1981: FASE INTERMEDIÁRIA ENTRE O BAURU NA 2ª GUERRA MUNDIAL E O BAURU MUSEALIZADO.....	49
5.4	SITUAÇÃO ATUAL DO NAVIO-MUSEU BAURU.....	50
5.5	O PROCESSO DE MUSEALIZAÇÃO DO NAVIO BAURU NA QUALIDADE DE MUSEU.....	51
5.5.1	Condições traçadas para a Musealização do Bauru.....	56
5.5.2	Expectativas comunicacionais para o Navio-Museu.....	68
5.6	BAURU: O PERFIL DE OBJETO MUSEALIZADO À LUZ DA DOCUMENTAÇÃO MUSEOLÓGICA.....	70
<b>6</b>	<b>FUNÇÃO COMUNICAR: DA ANTIGA EXPOSIÇÃO A NOVA PROPOSTA DE ABORDAGEM EXPOSITIVA DO NAVIO-MUSEU BAURU.....</b>	<b>76</b>
6.1	A FUNÇÃO COMUNICAR DA ANTIGA EXPOSIÇÃO.....	77
6.2	A FUNÇÃO COMUNICAR DA NOVA PROPOSTA DE ABORDAGEM EXPOSITIVA PARA O NAVIO-MUSEU BAURU.....	79
<b>7</b>	<b>CONSIDERAÇÕES FINAIS.....</b>	<b>100</b>
	<b>REFERÊNCIAS.....</b>	<b>104</b>
	<b>APÊNDICES.....</b>	<b>111</b>
	<b>ANEXOS.....</b>	<b>146</b>



## 1 INTRODUÇÃO

O relato que se segue explicita a motivação do desenvolvimento desta dissertação.

Tarde de verão de 2005.

Duas museólogas dirigem-se ao Espaço Cultural da Marinha, Praça Quinze de Novembro, Centro, Rio de Janeiro. Objetivo: visitar o Navio-Museu Bauru - navio de guerra, contratorpedeiro de escolta da Marinha do Brasil, remanescente da 2ª Guerra Mundial - atracado ao cais desse local - para analisar a exposição permanente, que se encontrava em seu espaço interno visando à elaboração de uma exposição que substituiria àquela existente.

Cenário encontrado: cerca de 150 pessoas a bordo sob o calor do alto verão carioca. (Ilustração1)



Ilustração 1  
Navio-Museu Bauru recebendo visitantes no Espaço Cultural da Marinha <sup>1</sup>

Visitantes em grupo: crianças e jovens uniformizados de escolas da prefeitura do Rio e de escolas particulares com dois professores para cada grupo de 30 alunos.

Visitantes avulsos: famílias inteiras, inclusive com crianças de colo.

Critério de visitação: nenhum controle de acesso, entrada e circulação livres.

---

<sup>1</sup> Fonte: Diretoria de Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha – Departamento de Museologia

Como estava acontecendo a visitação pública: correria de jovens e crianças pelo convés principal, brincadeira de esconde-esconde entre armas e correntes; adolescentes sozinhos tentando manipular os canhões antiaéreos; desrespeito às barreiras de correntes, limitadoras de acesso; filas para subir e descer escadas estreitas e íngremes; meninas e meninos brincando de ‘Titanic’<sup>2</sup> na ponta da proa do navio.

Funcionando como ‘vigias de sala’ alguns marinheiros impassíveis observavam aquela situação.

Em meio a esse cenário se distinguiam os locais, na segunda tolda do navio, transformados em área de exposição. Neles o silêncio. Silêncio não porque fosse um local sagrado ou templo de saber onde o silêncio devesse ser observado para contribuir com o ato de contemplação ou de apreensão de conhecimento.

O silêncio devia-se a ausência de visitantes.

Todos os visitantes – os avulsos ou o grupo dos jovens estudantes – passavam sem sequer fazer uma parada para visitação. Permaneciam no navio, subindo e descendo, mas mantendo-se longe da exposição.

Em que pese os visíveis problemas de segurança – ausência de controle de acesso, falta de esclarecimento dos riscos inerentes aos equipamentos, e os riscos com a proximidade com o mar - o episódio suscitou a percepção de que o Navio-Museu Bauru tem um grande poder de atração -- haja vista, a quantidade de pessoas disposta a visitar um navio de aço em plena tarde de verão carioca -- mas sua exposição, na qualidade de modalidade do processo de comunicação e “principal instância de mediação dos museus”<sup>3</sup> perdia a oportunidade de converter esse poder de atração em uma experiência qualitativa de apreensão de conhecimento relativo ao navio como símbolo da participação da Marinha brasileira na 2ª Guerra Mundial.

A exposição que estava em cartaz nesse episódio (verão de 2005) foi criada em 1982 e continuava em cartaz nos compartimentos visitáveis do Navio-Museu Bauru até bem pouco tempo atrás (2007).

---

<sup>2</sup> Referência a cena do filme Titanic (1997) dirigido por James Cameron, na qual a ‘mocinha’ se projeta na ponta da proa do navio de braços abertos.

<sup>3</sup> SCHEINER, Tereza. Comunicação, Educação, Exposição: novos saberes, novos sentidos, Representação. **Revista Semiosfera**. ECO/UFRJ, ano 3 n. 4/5. Disponível em: <<http://www.eco.ufrj.br/semiosfera/anteriores/semiosfera45/index.html>>. Acesso em: 11 out.2009.

A proposição era narrar uma história da participação da Marinha do Brasil na 2ª Guerra Mundial “pela exibição de objetos, documentos, cartas e gráficos”.<sup>4</sup>

Sob essa ótica a linguagem expositiva não privilegiou o navio como objeto musealizado. Caracterizando-o, então, como um local de exposição museológica.

Nos compartimentos do Bauru na qualidade de Museu observou-se que essa linguagem expositiva estava dividida em três blocos.

Em todos esses três blocos de informação sentia-se a ausência do homem que impregnou aquele local de história. Não se encontrava a bordo o contingente engajado na Marinha que pudesse representar os militares e praças do período do conflito.

Ainda que se tenha mantido fragmentos de registro da *vida a bordo* – o alojamento de marinheiros intacto, Camarim do radar e outros -- as informações textuais, quando existentes, apresentavam-se exíguas.

Toma-se como exemplo a ambientação da cozinha que tinha apenas a seguinte etiqueta na entrada do compartimento: COZINHA. Esse compartimento, por ser um local onde todos se ‘reconhecem’ causava grande interesse aos visitantes. Nesse contexto, a função de comunicar ficou comprometida pela limitação da informação apresentada, ou seja, só o título sem nenhuma explicação da rotina a bordo.

A exposição do Bauru apresentava uma lacuna histórica, portanto, lacuna informacional.

A exposição, não apresentava a história do navio e não representava a história do homem no mar.

Onde estava a “marca” de vida de quem “fez” a guerra?

Onde estava a vida a bordo durante os dias de mar sob a permanente perspectiva de um ataque do inimigo?

Onde estava a história de quem tripulou o navio?

Que tipo de navio de guerra é o Bauru?

---

<sup>4</sup> 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-Alte.Façanha Sobrinho).

Entendendo *vida ativa* como a expressão que, na Marinha, define a condição do meio flutuante no atendimento da atividade fim da instituição, qual a história da vida ativa desse navio?

Procurando respostas para essas questões percebeu-se a necessidade de entender todo o processo de Musealização para estabelecer esclarecimentos tais como: a transformação do navio em Museu pela Marinha do Brasil e os valores da instituição Marinha que permearam o discurso dos atores desse processo.

A representação do Navio Bauru para o Brasil, como objeto testemunho, no contexto da 2ª Guerra Mundial em termos de tecnologia naval e de táticas de guerra.

As questões e os indicadores apontados fazem jus a uma narrativa histórica a ser relatada em uma exposição acerca do papel que o Navio-Museu representa e o seu contexto.

Percebeu-se, também, que o Navio-Museu de acesso gratuito e franqueado a todos os segmentos de público apresentava na exposição linguagem textual técnica, praticamente inacessível a parcela considerável de seus visitantes. As legendas dos armamentos, por exemplo, apresentavam dados técnicos sobre fabricação, calibre, material, que só poderiam ser compreendidas por especialistas em armamentos.

A informação não contextualizava os artefatos com a história do navio em ação durante o conflito da 2ª Guerra Mundial.

Todas essas condições verificadas levaram a compreensão de que o navio somente percebido sob o aspecto de categoria Museu não estaria exercendo plenamente sua função de comunicar e expor a história do navio e do contingente humano; da Marinha e da participação do Brasil na 2ª Guerra Mundial no âmbito do Poder Naval, isto é, o navio sob o aspecto da categoria Patrimônio Cultural.

Cada Museu enfoca uma temática reinterpretada, representada por objetos de sua coleção, para ser transmitida como mensagem de um tempo e espaço pré-definidos.

O caso Bauru, suscitou o seguinte questionamento: como é possível interpretar as informações das quais o navio é um “mensageiro de dados”<sup>5</sup>, (“data carrier”)<sup>6</sup>,

---

<sup>5</sup> 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, n. 1, 2008a. p. 37. Texto base do Simpósio ICOFOM de Museologia e Memória. Rio de Janeiro, 1997. Disponível em:<

considerado como um testemunho da 2ª Guerra Mundial, e transmiti-las por meio de exposição ou de outras formas de comunicação de maneira adequada para vários segmentos de público visitante?

A dissertação, pelo que foi mencionado, aponta a necessidade de nova abordagem expositiva para o Navio-Museu Bauru acerca deste produto da engenharia naval de características tecnológicas inovadoras, do seu desempenho, dos seus homens e demais particularidades da sua história para a exposição e outros modos comunicacionais de maneira a dar a devida relevância ao navio na qualidade de “Documento/Monumento”,<sup>7</sup> testemunho simbólico da participação da Marinha do Brasil na 2ª Guerra Mundial. Porque foi essa história que justificou sua preservação como Monumento Histórico.

E um navio simbolizando um testemunho, um mensageiro de dados para interpretações e tratado como Objeto Musealizado representa “aglutinando”, conforme Lima<sup>8</sup>, “questões como a expansão das fronteiras do conceito operatório de objeto museológico” e, mais adiante, afirma

[...] que comporta aos museus lidar com qualquer tipo de testemunho cultural (de qualquer natureza). Compreendido, ainda, na qualidade de *documento dos processos sociais* (aval dado pelas transformações da dimensão social) com peculiaridades de caráter expressivo, isto é, caráter simbólico ou de representação. Portanto, atuando com função de comunicação, consignando, ao mesmo tempo, a matéria e a fonte para leituras e interpretações das mensagens dos espaços tanto do modelo quanto da ação social ou, em outras palavras, das significações. (grifo do autor, versão em português do autor)

---

<http://revistamuseologiaepatrimonio.mast.br/index.php/ppgpmus/issue/view/showToc>>. Acesso em: 12 jul.2010.

<sup>6</sup> MENSCH, Peter van. *Museology and the object as data carrier*. In: *Object, museum, Museology, an eternal triangle*. Leiden: Reinwardt Academy. Reinwardt Cahiers.1987.

<sup>7</sup> LE GOFF, Jacques. *Documento-Monumento. História e memória*. Tradução Bernardo Leitão Campinas: UNICAMP, 1990. p.545.(Coleção Repertórios).

<sup>8</sup> [...] issues are added, such as the expansion of the operating concept of the purposes of museums.[...] that museums must handle any type of cultural testimony, which also includes documenting social processes (endorsements by transformations in aspects of society) with significant peculiarities, in terms of their representative or symbolic character. Thus, they function as means of communication, providing at one and the same time contents and sources for reading and construing the messages from the areas, for both the model and the social action, in other words meanings are expressed through aspects of cultural practices and representations.

LIMA, Diana Farjalla Correia. *Museology, information, intercommunication: intangible cultural heritage, diversity and professional terminology in latin america and the caribbean*. In: ICOFOM, ANNUAL INTERNATIONAL SYMPOSIUM (31). *Museums, museology and global communication, 2008, Hangsha. Trabalhos apresentados...* 2008b. Hangsha (China). ICOFOM-ICOM. p. 32. (ICOFOM Study Series-ISS 37). Disponível em: <<http://www.icofom2.com.ar/archivos/archivos/ISS%2033-35/ISS37-2008.pdf>>. Acesso em: 24 jan. 2011.

Nesse ponto, vale frisar que o processo de Musealização é compreendido, conforme André Désvallées, como “operação destinada a extrair, fisicamente e conceitualmente, uma coisa de seu meio natural ou cultural de origem e dar-lhe status museológico”<sup>9</sup> e o estudo dos elementos físicos e conceituais (leitura, interpretação) do objeto com status museológico (Patrimônio) implica no emprego metodológico da Documentação Museológica para registro e organização dos dados.

E esse é o procedimento que se vai seguir para dar suporte à proposta da nova exposição.

## **2 NAVIO-MUSEU BAURU: BEM CULTURAL, PATRIMÔNIO HISTÓRICO, OBJETO MUSEOLÓGICO PARA UMA EXPOSIÇÃO**

O termo Patrimônio habita nosso universo de expressões cotidianas com diversos valores. Assim sendo, refere-se com frequência aos mais variados tipos de patrimônio: econômico e financeiro, imobiliário, culturais, arquitetônicos, histórico, artístico, etnográfico, ecológico, genético como exemplifica Reginaldo Gonçalves<sup>10</sup> analisando essa noção como categoria de pensamento.

Investigando os “termos usados para nomear cada tipo de Bem” (material/tangível), Lima<sup>11</sup>, em contexto da pesquisa Termos e Conceitos da Museologia (UNIRIO), apontou para a presença de conteúdos simbólicos expressos nas designações referidas ao Patrimônio. Segundo a autora, as denominações são “apropriações” feitas pelo poder simbólico exercidas pelos campos do conhecimento e, também, nomeou esta representação cultural de Atributo Simbólico do Patrimônio. Estabeleceu ainda

3 categorias técnicas e conceituais (A, B, C) que expressam esta ação simbólica: A - Atributo de Origem (criação da natureza ou cultura); B - Atributo de Apropriação por Área do Conhecimento; C - Atributo Mesmo Exemplar com Diferentes Designações Segundo Áreas do Conhecimento.

---

<sup>9</sup> Opération tendant à extraire, physiquement et conceptuellement, une chose de son milieu naturel ou culturel d'origine et à lui donner un statut muséal [...].

In : DESVALLÉES, André. **Terminologia Museológica. Projeto Permanente de Investigación.** ICOM/ICOFOM. ICOFOM LAM. Rio de Janeiro: Tachet Cultural. 2000. 1 CD.

<sup>10</sup> GONÇALVES, José Reginaldo Santos. O patrimônio como categoria de pensamento. In: ABREU. R.; CHAGAS. M.(org.). **Memória e patrimônio** – ensaios contemporâneos Rio de Janeiro: DP&A, 2003.p.21

<sup>11</sup> LIMA, Diana Farjalla Correia. Atributos Simbólicos do Patrimônio: Museologia/ “patrimoniologia” e Informação em Contexto da Linguagem de Especialidade. In: XI Encontro Nacional de Pesquisa em Ciência da Informação, Inovação e Inclusão social: questões contemporâneas da informação, 2010, Rio de Janeiro. [Trabalhos apresentados no evento]. Rio de Janeiro, 2010. Disponível em: <http://congresso.ibict.br/index.php/enancib/xienancib/paper/view/273/311>. Acesso em: 24 jan. 2011.

Nesse quadro o Navio-Museu Bauru permite ser caracterizado como exemplar categoria A -- Patrimônio Cultural; exemplar categoria B -- Patrimônio Histórico (âmbito da História Militar e Naval); exemplar categoria C -- Patrimônio da Engenharia Naval e, ainda, Patrimônio Militar, sendo o contexto militar um setor do conhecimento estratégico.

No campo da Museologia, espaço no qual se circunscreve esse trabalho, o conceito *Patrimônio* deve ser compreendido no seu significado correlacionado aos termos Monumento, Bem Cultural. E ainda expressa a ideia de “conjunto indivisível”<sup>12</sup>.

É pertinente citar que

-- *Patrimônio como conjunto indivisível* -- estabelece o Patrimônio como relação entre os bens, ou seja, o valor que traz sentido ao agrupamento dos fenômenos sejam eles naturais ou culturais, móveis ou imóveis, não está restrita -- no plano conceitual do patrimônio -- a uma área de conhecimento, a não ser pela necessidade operacional em musealizar tais fenômenos. O entendimento se aproxima da relação homem e meio ambiente, entendendo tais instâncias como inseparáveis e necessariamente complementares, enfatizando mentalidade ecológica e global aos fenômenos agrupados sob o termo *Patrimônio*. (grifo dos autores)<sup>13</sup>

Nesse sentido integrador dado ao Patrimônio, o museólogo André Désvallées<sup>14</sup> conceitua Patrimônio como:

[...] o conjunto de todos os bens ou valores, naturais ou produzidos pelo homem, material ou imaterial, sem limite de tempo nem de espaço, que seriam simplesmente herdados de ascendentes e ancestrais e gerações anteriores ou reunidos e conservados para ser transmitido aos descendentes e gerações futuras. [...] é um bem público cuja preservação estaria assegurada pelas coletividades [...]

---

<sup>12</sup> LIMA, Diana Farjalla Correia e COSTA, Igor Fernando Rodrigues. Patrimônio, herança, bem e monumento: Termos, usos e significados no campo museológico. In: ICOFOM/ICOFOM LAM – INTERNATIONAL SYMPOSIUM MUSEOLOGY A FIELD OF KNOWLEDGE: Museology and History. Córdoba, Argentina, 2006. [Trabalhos apresentados] Disponível em: <[http://www.lrz.de/~iims/icofom/iss\\_35.pdf](http://www.lrz.de/~iims/icofom/iss_35.pdf)>. Acesso em: jan de 2010. p. 325.

<sup>13</sup> LIMA. Ibidem.p.325.

<sup>14</sup> l'ensemble de tous les biens ou valeurs, naturels ou créés par l'homme, matériels ou immatériels, sans limite de temps ni de lieu, qu'ils soient simplement hérités des ascendants et ancêtres des générations antérieures ou réunis et conservés pour être transmis aux descendants des générations futures.[...] Le patrimoine est un bien public dont la préservation doit être assurée par les collectivités. MAIRESSE François; DÉSVALLÉES, André e DELOCHE, Bernard. Patrimoine. Appel à réflexion: concepts fondamentaux de muséologie. In: ICOM/ICOFOM - International Council for Museums/International Committee For Museology. **ICOFOM STUDY SERIES n° 38**. Morlanwelz (Belgique), 2009. DÉSVALLÉES, André e MAIRESSE François (Edt.). p. 47. Disponível em: <<http://www.icofom.com.ar/forms/ISS%20ICOFOM%20STUDY%20SERIES%2038.pdf>>. Acesso em: 16 jan. 2010.

Nessa mesma direção, os autores Lima e Costa <sup>15</sup>, especificam que a “noção que forma e constitui a ideia de Patrimônio gravita na relação de *conjunto* estabelecida entre os bens que o compõe, assim o cerne conceitual se apóia na relação entre os elementos que o constituem”. (grifo dos autores)

No que tange à apropriação do conceito de Patrimônio pela Museologia, pode-se destacar a afirmação de Lima e Costa <sup>16</sup>: “O termo Patrimônio, ampliado conceitualmente, supera a noção de Monumento, forma mais evidente pela qual Patrimônio se apresentou pela primeira vez com caráter museológico”. No que diz respeito à associação Patrimônio / Monumento <sup>17</sup> os pesquisadores assinalam que esta

[...] recai na noção de materialidade, compreendida pelo aspecto físico, tangível, como **forma documental** relacionada ao processo de rememoração de acontecimentos e eventos. Segundo esse entendimento, o caráter histórico é evidenciado pela relevância testemunhal do dado físico como critério de valor patrimonial e, portanto, limitando a ideia de patrimônio a um espectro restrito de fenômenos materiais. (grifo nosso)

O enfoque dado à relação Patrimônio / Monumento e a mencionada “forma documental” remetem ao pensamento do historiador Jacques Le Goff: <sup>18</sup>

A palavra latina *monumentum* remete para a raiz indo-européia *men*, que exprime uma das funções essenciais do espírito (*mens*), a memória (*meminî*). O verbo *monere* significa 'fazer recordar', de onde 'avisar', 'iluminar', 'instruir'. O *monumentum* é um sinal do passado. [...] (grifo do autor)

O *monumento* tem como características o ligar-se ao poder de perpetuação, voluntária ou involuntária, das sociedades históricas (é um legado à memória coletiva) e o reenviar a testemunhos que só numa parcela mínima são testemunhos escritos. O termo latino *documentum*, derivado de *docere* 'ensinar', evoluiu para o significado de 'prova' e é amplamente usado no vocabulário legislativo. [...]

O documento não é qualquer coisa que fica por conta do passado, é um produto da sociedade que o fabricou segundo as relações de forças que aí detinham o poder.

---

<sup>15</sup> LIMA, Diana Farjalla Correia; COSTA, Igor Fernando Rodrigues. Patrimônio, herança, bem e monumento: Termos, usos e significados no campo museológico. In: ICOFOM/ICOFOM LAM – INTERNATIONAL SYMPOSIUM MUSEOLOGY A FIELD OS KNOWLEDGE: Museology and History. Córdoba, Argentina, 2006. [Trabalhos apresentados...].p. 321.Disponível em: <[http://www.lrz.de/~iims/icofom/iss\\_35.pdf](http://www.lrz.de/~iims/icofom/iss_35.pdf)>. Acesso em: jan de 2010.

<sup>16</sup> LIMA e COSTA.Ibidem, p.322.

<sup>17</sup> LIMA e COSTA.Ibidem, p.325.

<sup>18</sup> LE GOFF, Jacques. Documento-Monumento. **História e memória**. Tradução Bernardo Leitão Campinas: UNICAMP, 1990. p.535-536; 545. (Coleção Repertórios)



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

A essas ideias, pode-se acrescentar a afirmativa de Françoise Choay<sup>19</sup> sobre Monumento como “criação deliberada, cuja destinação foi pensada a priori”, enquanto Monumento Histórico “não é desejado ou criado como tal”. Nesse sentido, o Patrimônio/Monumento Histórico, pode ser entendido como uma “invenção” “constituída a posteriori pelos olhares convergentes” dos especialistas.

Aplicando esses entendimentos ao objeto de estudo dessa dissertação, pode-se afirmar que, ao receber a atribuição de Bem Cultural / Monumento Histórico / Patrimônio Musealizado, o navio Bauru, “produto do *Homo faber* e, mais perfeitamente ainda de uma civilização industrial”,<sup>20</sup> passou a simbolizar a participação da Marinha do Brasil na 2ª Guerra Mundial, elemento motivador de sua Musealização. Assim, o navio Bauru, obra do conhecimento da Engenharia Naval do século XX, passou, também, a receber a atribuição de documento, no sentido dos conceitos formulados por Le Goff e Lima, mencionados anteriormente.

Seguindo a análise de Lima,<sup>21</sup> identifica-se, além da “significação na qual o objeto é distinguido com potência de comprovação de determinada situação cultural -- o poder de prova”, outro aspecto interpretativo aplicado ao bem cultural, que “diz respeito ao objeto “exercendo poder de comunicação”.

Nessa perspectiva, Abraham Moles<sup>22</sup> qualifica os objetos materiais, produtos do Homem, como “vetor de comunicação”. Nas palavras desse o autor:

[...] o objeto é a concretização de um grande número de ações do homem da sociedade e se inscreve no plano das mensagens que o meio social envia ao indivíduo ou, reciprocamente, que o *Homo faber* subministra à sociedade global.

---

<sup>19</sup> CHOAY, Françoise. **A alegoria do patrimônio**. Tradução de Luciano Vieira. São Paulo: Estação Liberdade; UNESP, 2001. p. 25.

<sup>20</sup> MOLES, Abraham. Objeto e comunicação. In: \_\_\_\_\_; BAUDRILLARD, Jean; BOUDON, Pierre; LIER, Henri van; WAHL, Eberhard. **Semiologia dos Objetos**. Petrópolis: Vozes. 1972. p.15. (Coleção Novas Perspectivas em Comunicação, 4. Seleção de ensaios da Revista Communications. n 13, 1969).

<sup>21</sup> 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, n. 1, 2008. p. 36. Texto base do Simpósio ICOFOM de Museologia e Memória. Rio de Janeiro, 1997. Disponível em: <<http://revistamuseologiaepatrimônio.mast.br/index.php/ppgpmus/issue/view/2/showToc>>. Acesso em: 12 jul.2010.

<sup>22</sup> MOLES. Op.cit. p.11.

Nessa conformação, o navio Bauru, Patrimônio musealizado, pode ser compreendido sob três aspectos integrados: testemunho; lugar (“um espaço fortemente simbolizado”<sup>23</sup>) e espaço informacional e comunicacional.

Deste modo,

1. Testemunho - tem o “poder da prova”, “com potência de comprovação” (LIMA,2008), documento da história da Marinha do Brasil na 2ª Guerra Mundial;
2. Lugar - espaço no qual “podemos ler, em parte ou em sua totalidade, a identidade dos que a ocupam, as relações que mantêm e a história que compartilham”.<sup>24</sup>
3. Espaço informacional e comunicacional - pela visita pública a um equipamento histórico e, sobretudo, sob o foco de uma exposição museológica.

Sobre o terceiro aspecto, é relevante chamar a atenção que o Navio Bauru-documento foi musealizado na qualidade de Museu. Dessa forma com função de comunicar conhecimentos inerentes de uma coleção de bens, isto é, estreitamente ligad[o] à informação de que são portadores os objetos e espécimes de suas coleções”, como apontado por Helena Ferrez.<sup>25</sup> Nesse sentido, a autora afirma que a instituição Museu “como veículo[s] de informação, têm na conservação e na documentação as bases para se transformar em fonte para a pesquisa científica e para a comunicação que, por sua vez, geram e disseminam novas informações”.

A respeito de coleções de bens, Lima (1997 - 2008) afirma “em cada Objeto/Bem Cultural que integra as coleções de um Museu – Instituição Cultural de Memória; está ‘presente’ e ‘inscrita’ a representação cultural, o imaginário social, o pensamento coletivo [...]”.

O Navio, no contexto de uma tripla faceta pelos aspectos integrados, também alcança representar a condição de um objeto musealizado pertencente ao conjunto histórico dos bens culturais da Marinha. Categorizado como objeto museológico merece tratamento como documento, fonte de informação e elemento para pesquisa, qualidade que permite inserir como componente do quadro da produção do conhecimento.

---

<sup>23</sup> AUGÉ, Marc. Sobremodernidade:do mundo tecnológico de hoje ao desafio essencial do amanhã.In: MORAES, Dênis de (org.).**Sociedade Midiatizada**.Rio de Janeiro: Mauad, 2006. p.102.

<sup>24</sup> AUGÉ. Op.cit.p.102.

<sup>25</sup> FERREZ, Helena Dodd. Documentação museológica: teoria para uma boa prática. **Estudos de Museologia**. Rio de Janeiro: IPHAN, 1994 (Caderno de Ensaios, 2).p. 65.

Cabendo sua leitura e interpretação, à luz da Museologia, e tratamento técnico de âmbito da Documentação Museológica, isto é, ter suas informações organizadas sob forma de registro catalográfico, conforme Ferrez<sup>26</sup> “a representação [do objeto] por palavras [...]” para possibilitar a transmissão dos elementos que compõem essa representação cultural.

No processo de documentação, são identificadas as informações “deduzidas do próprio objeto [intrínsecas] e as informações documental e contextual [...] aquelas obtidas de outras fontes que não o objeto [extrínsecas], como mencionado por Mensch, citado por Ferrez:<sup>27</sup>

As informações intrínsecas são as deduzidas do próprio objeto, através da análise das suas propriedades físicas. As extrínsecas, denominadas por Mensch (1987) de informações documental e contextual, são aquelas obtidas de outras fontes que não o objeto e que só muito recentemente vêm recebendo mais atenção por parte dos encarregados de administrar coleções museológicas. Elas nos permitem conhecer **os contextos nos quais os objetos existiram, funcionaram e adquiriram significado** e geralmente são fornecidas quando da entrada dos objetos no museu e/ou através das fontes bibliográficas e documentais existentes. [...] (grifo nosso)

A não-identificação dos “contextos nos quais os objetos existiram, funcionaram e adquiriram significados”, isto é, os “conteúdos representacionais do objeto” (Lima, 1997 - 2008) afeta o êxito do museu como espaço informacional e comunicacional, como adverte o museólogo Sebastian Bosch<sup>28</sup>

A não-comunicação de certos aspectos implica o não-conhecimento ou a negação dos mesmos, contribuindo para uma conformação de identidade cultural fragmentada, afetando desse modo em grande parte o êxito do museu como mediador entre as diferentes culturas e o público. (tradução nossa)

Como Bosch e Ferrez, outros autores destacam a ligação orgânica entre objeto-documento/bem musealizado, pesquisa e transferência de informação (o mesmo que

---

<sup>26</sup> FERREZ, Helena Dodd. Documentação museológica: teoria para uma boa prática. **Estudos de Museologia**. Rio de Janeiro: IPHAN, 1994. p.66. (Caderno de Ensaios, 2).

<sup>27</sup> FERREZ. Ibidem. p.65.

<sup>28</sup> La no-comunicación de ciertos aspectos implica el no-conocimiento o la negación de los mismos, contribuyendo a una conformación de identidad cultural fragmentada, afectando de este modo en gran parte al éxito del museo como mediador entre las diferentes culturas y el público. BOSCH, Sebastián. Consideraciones teóricas para la Museología, el patrimonio intangible y la identidad cultural. In: COLÓQUIO MUSEOLOGIA, FILOSOFIA E IDENTIDADE NA AMÉRICA LATINA E NO CARIBE ICOFOM-LAM/ International Committee for Museology Sub Comité Regional de Museologia en America Latina y el Caribe. **Documentos de Trabajo / documentos de trabalho**. ICOFOM-LAM. Rio de Janeiro: Tacnet Cultural, 2001. ICOFOM-LAM p.42

comunicação, o processo comunicacional), dentre estes, Bernard Delloche <sup>29</sup>, ao afirmar, a respeito de Comunicação em Museu, que:

Em contexto museológico, a comunicação apresenta-se tanto como oferta de informações quanto como resultantes da exposição de objetos que compõem a coleção, e como apresentação das informações resultantes das pesquisas feitas sobre os objetos. Esta abordagem apresenta a exposição como parte do processo de pesquisa, mas igualmente como elemento de um **sistema de comunicação** mais amplo, incluindo, por exemplo, as publicações científicas. (grifo nosso)

Sobre o mencionado “sistema de comunicação” pode-se acrescentar que Cury <sup>30</sup> compreende “sistema de comunicação museológica” como

conjunto teórico, procedimentos metodológicos, infra-estrutura, recursos humanos e materiais, técnicas, tecnologias, políticas, informações e experiências necessárias para o desenvolvimento de processos de comunicação de conhecimento por meio de exposições e ações educativas. Ainda, a exposição e a ação educativa como produtos dos sistemas em operação e a recepção do público.

Tratando, agora, especificamente de exposição pode-se compreendê-la, como afirma Scheiner <sup>31</sup>, como “instância de impregnação dos sentidos”. Nessa perspectiva, continua Scheiner <sup>32</sup>, deve-se procurar identificar “as nuances de [possíveis] trocas simbólicas possibilitadas pela imersão do corpo humano no espaço expositivo”.

Ainda sobre exposição museológica, identifica-se seu poder comunicacional, já abordado anteriormente, como ponte entre o Museu e objeto “vetor de comunicação” (Moles, 1972) ao associá-la ao que Scheiner <sup>33</sup> afirma

[A exposição como] poderosíssima instância relacional, um vigoroso instrumento mediático que não apenas conjuga pessoas e objetos, mas também – e principalmente – conjuga pessoas e pessoas: as

---

<sup>29</sup> Dans le contexte muséal, la communication apparaît à la fois comme la mise à disposition des informations résultant de l'exposition des objets composant la collection, et comme la présentation des informations résultant de la recherche effectuée sur ces dernières. Ce parti pris présente l'exposition comme partie intégrante du processus de recherche, mais également comme l'élément d'un système de communication plus général comprenant par exemple les publications scientifiques.

DELLOCHE, Bernard. Communication. In: ICOM/ICOFOM. **ICOFOM STUDY SERIES nº 38**. Morlanwelz, Belgique, June, 2009. Edited DESVALLÉES, André e MAIRESSE François. Disponível em: <<http://www.icofom.com.ar/forms/ISS%20ICOFOM%20STUDY%20SERIES%2038.pdf>>. p. 26. Acesso em: 25 jan. 2010.

<sup>30</sup> CURY, Marília Xavier. **Exposição: concepção, montagem e avaliação**. São Paulo: Annablume, 2006. p.53.

<sup>31</sup> SCHEINER, Tereza. Comunicação, Educação, Exposição: novos saberes, novos sentidos, Representação. **Revista Semiosfera**. ECO/UFRJ, ano 3 nº 4/5. Disponível em: <<http://www.eco.ufrj.br/semiosfera/anteriores/semiosfera45/index.html>>. Acesso em: out. 2009.

<sup>32</sup> SCHEINER. Ibidem.

<sup>33</sup> SCHEINER. Ibidem.

que fizeram os objetos, as que fizeram a exposição, as que trabalham com o público, as que visitam o museu, as que não estão no museu, mas falam e escrevem sobre a exposição.

Em outras palavras, Schärer <sup>34</sup> apresenta a exposição como um lugar de encontro entre atores e objetos. Atores da história que está impregnada nos objetos; atores profissionais de museus e atores o público que se afeta com o discurso comunicacional da instituição Museu e, no próprio ato de visitação recriam a exposição (elaborada pelos profissionais da instituição a partir do objeto musealizado).

É possível perceber que a exposição poderá ser mais ou menos informativa e comunicativa quanto maior for a capacidade de aproximação da instituição Museu com os vários segmentos de público. Segundo Scheiner <sup>35</sup>, “não devemos esquecer que a comunicação é uma via de mão dupla, e que emissor e receptor devem sintonizar-se com relação aos códigos de expressão que estão sendo utilizados”.

A exposição museológica não pode deixar de ser um reflexo da composição político-social que tutela o Museu. E como tal, no exercício de construção mental (de realidade alterada) do ato de sua concepção ficam evidenciadas as influências dos aspectos sócio-políticos, econômicos e culturais do país onde se situa o Museu; as influências da localização geográfica – região, cidade e bairro; os efeitos produzidos pelos aspectos político-administrativos, tomando como exemplo a posição da instituição dentro da sociedade e a pressão exercida pelo gerenciamento do Museu que determina as condições reais de produção: verba, grau de agilidade da burocracia administrativa; disponibilidade de mão-de-obra adequada e/ou especializada; interação entre as demais áreas técnica, administrativa e gerencial do Museu entre outras condições para a ação.

Analisando essa conformação pelo prisma dos conceitos apresentados, ao finalizar esse capítulo, pode-se dizer que toda exposição museológica, por ter características complexas, não pretende apresentar um saber absoluto.

Seja qual for a construção do discurso expositivo, o desenho e a materialização desse discurso, a exposição nem sempre exerce o efeito desejado sobre o visitante. As influências externas e a bagagem de vivências tanto das pessoas que pensam e produzem a exposição quanto do visitante desenham uma experiência única, pessoal e temporal.

---

<sup>34</sup> SCHÄRER, Martin R. L'exposition, lieu de rencontre pour objets et acteurs. In :MARIAUX, Pierre Alain (ed.) **Les lieux de la muséologie**. Bern: [s.n.],2007. p. 51.

<sup>35</sup> SCHEINER.Op.cit.

Porém, a exposição, que atua como processo de experiência para o visitante, deve manter a pretensão de instigar e convidá-lo a uma busca individual pelo conhecimento.

### **3 OBJETIVOS**

#### Objetivo Geral

Identificar e analisar, no âmbito do Patrimônio Histórico da Marinha do Brasil, a história da denominada vida ativa do Contratorpedeiro de Escolta Bauru e a história de vida como Navio-Museu por meio da construção de conjunto interpretativo – indicadores informacionais técnicos e conceituais de natureza intrínseca e extrínseca – que destaque a relevância do seu caráter de documento-testemunho da 2ª Guerra Mundial, o Objeto Musealizado, visando elucidar lacunas informacionais para fundamentar nova proposta de exposição museológica.

#### Objetivos Específicos

Identificar e analisar a vida ativa e a vida a bordo do navio como Contratorpedeiro de Escolta, 1944-1945, período histórico que justificou a qualificação do Bauru como Bem Cultural/Patrimônio da Marinha/Museu.

Identificar e analisar a vida do navio no processo de transformação em Museu (Musealização), 1977-1982, época na qual se definiram a narrativa da primeira exposição nos seus compartimentos.

Aplicar no processo de interpretação e descrição das informações intrínsecas e extrínsecas de que é portador o Objeto Musealizado, navio-documento, perspectiva da Documentação Museológica e segundo a proposição do museólogo Peter van Mensch.

Elaborar uma nova proposta de exposição museológica para navio Bauru, Bem Cultural/Patrimônio da Marinha/Museu.

### **4 METODOLOGIA**

1) Levantamento bibliográfico constando de:

-- Publicações referentes à participação da Marinha do Brasil na 2ª Guerra Mundial, à criação e inauguração do Navio-Museu Bauru. (periódicos);

Outros documentos: Livro do Navio; folderes do Navio-Museu; Guia de Informações aos Visitantes (1990);

-- Legislação: Atos ministeriais relativos à vida ativa do Contratorpedeiro de Escolta Bauru e à criação do Navio-Museu Bauru;

- Correspondência Oficial: ofícios e despachos sobre a transformação do navio em monumento histórico;
- Documentos Administrativos: Atas da Comissão do Museu Flutuante – 1981/82; Orçamento com lista de objetos a serem adquiridos para expor;
- Documento Iconográfico: fotografias

Os locais de consulta foram: Diretoria de Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha – Biblioteca, Arquivo, Museologia, Navio-Museu Bauru e a Coleção do Vice-Almirante Estanislau Façanha Sobrinho.

## 2) Depoimentos dos atores da história do Bauru (História Oral)

Entrevistas sobre temas pré estabelecidos e condução livre, relacionados aos dois períodos de vida do navio: a história do Contratorpedeiro de Escolta e a história da Musealização.

Entrevistados:

- Vice-Almirante Hélio Leôncio Martins.

Testemunha da participação da Marinha do Brasil na 2ª Guerra Mundial como tripulante de um navio caça-submarino e pesquisador especialista em História Naval brasileira.

- Vice-Almirante Estanislau Façanha Sobrinho.

Mentor da transformação do navio em monumento histórico símbolo da participação da Marinha na 2ª Guerra Mundial e, também, testemunha, como oficial embarcado, da participação da Marinha no conflito.

- Contra-Almirante Max Justo Guedes.

Curador da primeira e única exposição no Navio-Museu, criada entre 1981-1982. Historiador especialista em História Naval. Diretor do Serviço de Documentação da Marinha e da então, Diretoria de Patrimônio Histórico e Cultural da Marinha desde a Musealização do navio Bauru até 2006.

- Vice-Almirante Armando de Senna Bittencourt.

Atual Diretor de Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha, organização militar que absorveu o Serviço de Documentação Geral da Marinha/Serviço de Documentação da Marinha que, por sua vez, recebeu o Navio-Museu Bauru do 1º Distrito Naval, na década de 90, e responsável pela restauração de grande porte sofrida pelo navio entre 2007 e 2010.

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

Só a análise do documento enquanto monumento  
permite à memória coletiva recuperá-lo.  
Jaques Le Goff

O Contratorpedeiro de Escolta Bauru (CTE Bauru) surge no panorama da história do ocidente em pleno conflito da 2ª Guerra Mundial, basicamente produzido para defender navios de ataque submarinos.

A utilização do Contratorpedeiro de Escolta representou uma solução norte-americana, barata e rápida, para a demanda de proteção a um número crescente de navios mercantes que se deslocavam em 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 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 brasileiros 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 com potência de comprovação de determinada situação cultural”<sup>36</sup>. 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 2), em Newark, New Jersey, Estados Unidos, e lançado ao mar, sob bandeira americana, em

---

<sup>36</sup> 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, n. 1, 2008a. Texto base do Simpósio ICOFOM de Museologia e Memória. Rio de Janeiro, 1997. p.36. Disponível em: <<http://revistamuseologiaepatrimonio.mast.br/index.php/ppgpmus/issue/view/2/showToc>>. Acesso em: 12 jul.2010.



5 de setembro de 1943”<sup>37</sup>, o CTE Bauru inicialmente recebeu o nome de USS Mac Ann<sup>38</sup>, em homenagem ao sargento artilheiro Donald Mac Ann, morto em combate a bordo do Navio-Aeródromo<sup>39</sup> Enterprise, na Batalha da Santa Cruz<sup>40</sup>, já durante a 2ª 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/ PEAPLE OF/ ROCHESTER, N.Y./ THROUGH PURCHASE OF WAR BONDS”<sup>41</sup>.



Ilustração 2  
Federal Shipbuilding & Dry Dock Co., Port Newark, Nova Jersey,  
visto do norte, em 13 de julho de 1945.<sup>42</sup>

<sup>37</sup> 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

<sup>38</sup> NAVIOS de guerra brasileiros. 1822-NGB-Hoje. Contratorpedeiro de Escolta/Aviso Oceânico Bauru – Be4/D18/U28. Disponível em: <<http://www.naviosdeguerrabrasileiros.hpg.ig.com.br/B/B023/B023.htm>>. Acesso em: set.2006.

<sup>39</sup> 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.

<sup>40</sup> 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.

<sup>41</sup> MINISTÉRIO DA MARINHA. **Livro Histórico do Navio Bauru**. Capítulo 2.Folha 2.[Rio de Janeiro, 196-?].

<sup>42</sup> 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: 02 dez.2009.

Transferido para o Brasil pelo Programa Lend & Lease <sup>43</sup> foi incorporado à Marinha de Guerra em 15 de agosto de 1944, na Base Naval de Natal, RN (Ilustração 3), construída durante a guerra, conforme depoimento prestado para a dissertação de Leôncio Martins <sup>44</sup> - historiador naval, oficial em princípio de carreira na ocasião da guerra e testemunho da instalação da base:

A Base Naval de Natal, praticamente foi construída durante a guerra mas, mesmo assim, conseguiu manter 24 navios anti-submarinos operando continuamente com pouquíssimos recursos. Deve-se isso a liderança e a 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. (grifo do autor)



Ilustração 3 –  
Base Naval de Natal, no período da 2ª Guerra Mundial <sup>45</sup>

---

<sup>43</sup> O chamado Lend-Lease Act, Lei de Empréstimo e Arrendamento, foi aprovado pelo Congresso americano em 11 de março de 1941 e se consistiu num programa de empréstimos para abastecer com alimentos, armamentos e navios as nações aliadas que estavam em guerra contra o Eixo e que sua defesa era considerada vital para os EUA. A contrapartida para o Brasil, por exemplo, foi a instalação e operação de uma base americana em Natal, Rio Grande do Norte.

<sup>44</sup> MARTINS, Hélio Leôncio. **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 Hélio Leôncio Martins edição revisada em 2009 para essa dissertação. Rio de Janeiro em 07 de dezembro de 2009.

<sup>45</sup> Fonte: DIRETORIA DE PATRIMÔNIO HISTÓRICO E DOCUMENTAÇÃO DA MARINHA. Departamento de História Naval. 2006.

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.

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: Bertioiga, Beberibe, Bracuí, Bauru, Baependi, Benevente, Babitonga e Bocaina.<sup>46</sup>

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”<sup>47</sup> e equipamentos de detectar e caçar submarinos.

Embora navios “mais rústicos [e] mais baratos”<sup>48</sup> em relação aos destróieres (contratorpedeiros)<sup>49</sup> de linha, foram eficazes no desempenho da função de “descobrir, caçar e destruir submarinos inimigos”<sup>50</sup>. Porém em contrapartida, “o conforto da tripulação, a tonelagem, a blindagem e a velocidade foram sacrificados”.<sup>51</sup>

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 Senna Bittencourt<sup>52</sup> – 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 2ª Guerra Mundial foi o esforço de guerra norte-americano em que eles construíram centenas de navios iguais ao Bauru.

---

<sup>46</sup> 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.

<sup>47</sup> Ibidem.

<sup>48</sup> NAVIO-MUSEU BAURU. **Guia do Visitante**. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação Geral da Marinha, 1982. p.4.

<sup>49</sup> CONTRATORPEDEIRO - 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.

<sup>50</sup> Op.cit. Nota de referência 45.

<sup>51</sup> Op.cit. Nota de referência 45.

<sup>52</sup> 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 Senna Bittencourt para essa dissertação. Rio de Janeiro. 05 maio 2010.

[...] muitas vezes, partes do navio, seções de casco dos navios eram construídas no interior dos Estados Unidos, vinham de trem e eram montados nesses estaleiros do litoral, mas num ritmo incrível. Numa velocidade de produção enorme e com isso, devemos dizer, não era um navio lá, 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”<sup>53</sup>, permitiu que o navio girasse sobre seu próprio eixo, dando-lhe “excepcional manobrabilidade”<sup>54</sup> 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 especialmente para a guerra anti-submarino, embora dispusessem de suficiente potência de fogo para reagir a ataques aéreos e de superfície [...] caçadores de submarinos”<sup>55</sup>.

Por conta dessa especificidade, contratorpedeiro de escolta e navio anti-submarino, os navios da classe do Bauru, importaram novos equipamentos e conhecimentos para a Marinha do Brasil, conforme depoimento e texto de Hélio Leôncio Martins. A tecnologia e o equipamento mais inovadores que levava a bordo passaram a ser mundialmente conhecido pelo neologismo “sonar”, originalmente a abreviatura para Sound Navigation Ranging, a versão americana<sup>56</sup> 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 Martins<sup>57</sup>:

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 5 graus um som, que se assemelhava a um canto de pássaro [ping]. Quando a emissão encontrava obstáculo, produzia-se um eco, também ouvido [Ilustração 4]. O emissor então era mantido na direção do eco. Outro

---

<sup>53</sup> 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.

<sup>54</sup> Ibidem.

<sup>55</sup> SERVIÇO DE DOCUMENTAÇÃO GERAL DA MARINHA (Brasil) **Navio-Museu Bauru: Guia do Visitante**. Rio de Janeiro: Companhia Brasileira de Artes Gráficas, 1982.p.3.

<sup>56</sup> O sonar é uma invenção francesa com colaboração inglesa, desenvolvida a partir da 1ª Guerra Mundial e aperfeiçoada durante a 2ª 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.

<sup>57</sup> MARTINS, Hélio Leôncio. **Textos para exposição no Navio-Museu Bauru**. Rio de Janeiro, 2006. Cópia assinada em 07 dez. 2009. Trabalho inédito.

equipamento ia registrando os contatos e, por sua análise, podia-se decidir se tratava 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.

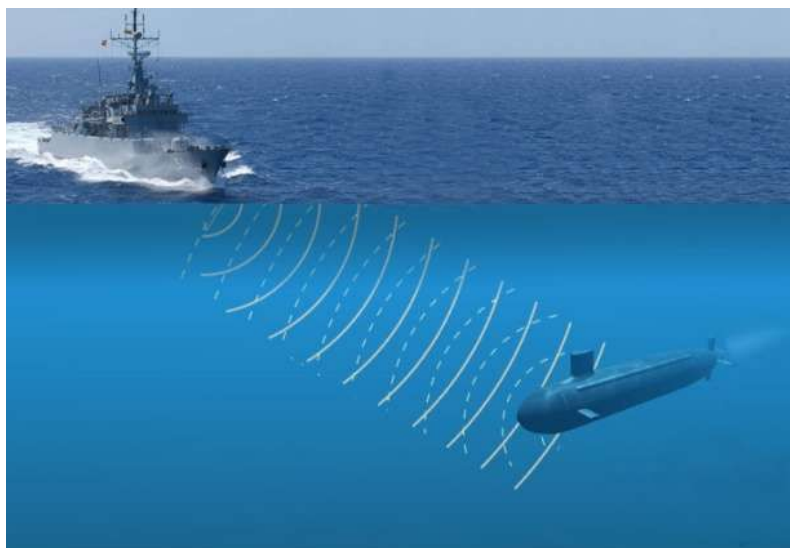


Ilustração 4

Ilustração da emissão e retorno de pulsos sonoros emitidos pelo sonar quando encontram um obstáculo/submarino.<sup>58</sup>

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 singelos (ilustração 5)<sup>59</sup>; 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, onde seis eram para cargas de profundidade e dois geradores de fumaça.<sup>60</sup>

---

<sup>58</sup> 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: 08 nov.2010.

<sup>59</sup> DIRETORIA DO PATRIMÔNIO E DOCUMENTAÇÃO DA MARINHA. Navio-Museu Bauru. **Circuito Expositivo**. Disponível em: < [dphdm/bauru/cir\\_expositivo/bauru\\_circ.htm](http://dphdm/bauru/cir_expositivo/bauru_circ.htm) >. Acesso em: 04 nov.2010.

<sup>60</sup> 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.



Ilustração 5

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 a destruição do submarino” segundo palavras do Alte. 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, 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, lançava-se bombas de profundidade em número maior ou menor, conforme a certeza do ataque, em diversas profundidade 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 impediam os contatos do sonar durante algum tempo.

Afim de permitir que o ataque continuasse, os navios dispunham de dois tipos de foguetes que podiam ser lançadas 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 pequena e nem sempre aconselhável utilizá-los.

## 5.1 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 finalidade do CTE Bauru revelam a principal participação da Marinha do Brasil na 2ª Guerra Mundial, qual seja, “compôr comboios e dar proteção à Marinha Mercante”<sup>61</sup>, fazendo a proteção, da “linha Rio de Janeiro/Trinidad e Tobago [comboio JT conhecido como Jóia-Tupi] e Trinidad e Tobago/Rio de Janeiro [comboio TJ conhecido como Tupi-Jóia]”<sup>62</sup> 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 isolados 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 4000 mercantes de muitas nacionalidades, com pouquíssimas perdas. E doze submarinos foram destruídos no Atlântico Sul.<sup>63</sup>

Naquele momento da guerra, os submarinos alemães, principal força que atuava no Atlântico, eram conhecidos por U-boat<sup>64</sup> (Ilustração 6).

---

<sup>61</sup> 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](http://www.mar.mil.br/menu_hnoticias/ccsm/2_guerra/2_guerra.html)> Acesso em: 15 jul 2010.

<sup>62</sup> MARTINS, Hélio Leôncio. **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 Hélio Leôncio Martins edição revisada em 2009 para essa dissertação, em 07 de dezembro de 2009.

<sup>63</sup> MARTINS, Hélio Leôncio. **Textos para exposição no Navio-Museu Bauru**. Rio de Janeiro, 2006. Cópia assinada em 07 dez.2009.

<sup>64</sup> 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 6 –  
Tripulação do U-boat 873 em seus uniformes de gala.<sup>65</sup>

Das entrevistas realizadas com os veteranos da guerra, Vice-Almirantes Leôncio Martins e Façanha Sobrinho emergiu um episódio importante sobre a guerra 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 quando possibilitou a entrada e circulação de gêneros e pessoas pela costa quanto, economicamente, quando permitiu a comercialização de matéria-prima e de alguns produtos com países, envolvidos, direta ou indiretamente no conflito, com os quais o Brasil mantinha relações comerciais.

Aos países aliados interessavam 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 conseqüente 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

---

<sup>65</sup> 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.



envolvidos no conflito e comboios importantes – a tática foi denominada de Rudeltaktik, isto é, tática de matilha de lobos. Consistia de ataques em massa de submarinos contra os comboios. Um grupo “se lançava simultaneamente, de diferentes ângulos, sobre a presa, processo que conseguia um número excepcional de afundamentos”.<sup>66</sup> É novamente Leôncio Martins que 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 nazifacistas se realizavam com grupos formados por número bem menor de submarinos, no entanto causaram baixas de vidas, navios brasileiros e mercadorias.

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 da Força Naval do Nordeste)<sup>67</sup> 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 7], 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 as nossas Forças Armadas e se houvesse o compromisso de colaboração na defesa do nosso território, caso isso se fizesse inevitável.

---

<sup>66</sup> 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.

<sup>67</sup> 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/forcanavalnordeste/criacao\\_forcanavalnordeste.htm](https://www.mar.mil.br/menu_h/noticias/forcanavalnordeste/criacao_forcanavalnordeste.htm)> Acesso em: 29 nov.2010.



Ilustração 7

Chanceler brasileiro Oswaldo Aranha, 3ª Conferência dos Ministros das Relações Brasileiras, declarando o rompimento das relações diplomáticas com países do Eixo. Rio de Janeiro, 28 de Janeiro de 1942<sup>68</sup>

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

Até a Declaração de Estado de Beligerância em 22 de agosto de 1942, foram afundados trinta navios brasileiros<sup>69</sup> causando “grande indignação e revolta” (Ilustração 8).

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 15-17 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 beligerância do Eixo contra ele.

<sup>68</sup> Fonte: NOSSO SÉCULO. 1930/1945. **A Era de Vargas**: 2ª parte São Paulo: Abril, 1985. v.6. p.84.

<sup>69</sup> MARTINS, Hélio Leôncio. **Textos para exposição no Navio-Museu Bauru**. Rio de Janeiro, 2006. Cópia assinada em 07 dez. 2009. Trabalho inédito.

Antes de sua entrada na guerra, o Brasil teve torpedeados 22 navios. Estes, somados aos 10 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 navios do Eixo (três alemães, onze 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 –.<sup>70</sup>



Ilustração 8

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 do Rio de Janeiro).<sup>71</sup>

#### 5.1.1 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

<sup>70</sup> MARINHA DE GUERRA. **A Marinha Mercante atuando na Segunda Grande Guerra**. Disponível em: <<http://www.brasil2gm.hpg.com.br/htm/mercante.htm>>. Acesso em: 14 jan.2011.

<sup>71</sup> Fonte: NOSSO SÉCULO. 1930/1945. **A Era de Vargas**: 2ª parte São Paulo: Abril, 1985. v.6.p.85-88.

9) e velocidades compatíveis com a “velocidade do navio mercante mais lento” (Martins, 2009).

Conforme depoimento do mesmo militar acima mencionado <sup>72</sup>,

Os comboios internacionais típicos incorporavam de quarenta a sessenta 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, ziguezagueando, aproximadamente 4000 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, normalmente oito milhas marítimas por hora [uma milha marítima igual a 1852 metros].



Ilustração 9  
Fotografia aérea de navios em formação de comboio <sup>73</sup>

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 <sup>74</sup> cujos indicadores estão disponíveis na documentação sobre o navio no

---

<sup>72</sup> MARTINS, Hélio Leôncio. **Textos para exposição no Navio-Museu Bauru**. Rio de Janeiro, 2006. Cópia assinada em 07 dez. 2009. Trabalho inédito.

<sup>73</sup> Fonte: DIRETORIA DE PATRIMÔNIO HISTÓRICO E DOCUMENTAÇÃO DA MARINHA. Departamento de Departamento de Arquivo da Marinha. 2006.

<sup>74</sup> 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.

site da Diretoria de Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha/Departamento de História Marítima e Naval <sup>75</sup>:

6/set/1944 – Treinamento de escolta de comboios em conjunto com navios da ao longo do litoral de 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 [Contratorpedeiro de Escolta] 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 C[aça]-S[ubmarino] Grajaú, 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 Grajaú, 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 Grajaú, 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 Grajaú, 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.]**

---

<sup>75</sup> 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.

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 02/07/1945;

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 02/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.<sup>76</sup>

## 5.2 OFICIAIS, GRUMETES E AS PRAÇAS: OS DESAFIOS DO ELEMENTO HUMANO DAS TRIPULAÇÕES

A história de um Bem Cultural envolve o engenho humano manifestado na criação, na produção e no uso.

Tratando-se de um navio de guerra símbolo da Marinha do Brasil na 2ª Guerra Mundial os olhares estão voltados para a tripulação que lhe deu alma. Proceder a 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”.<sup>77</sup>

Em tempo de paz a guarnição se reduzia para “188 homens”.<sup>78</sup>

Dos oficiais embarcados o mais antigo de farda assumia o comando do navio.

---

<sup>76</sup> UNIÃO DOS EX-COMBATENTES DO BRASIL. Ofício, s/nº [19]82. Anexo s/nº. de 03 de fevereiro de 1982. [Navio-Museu “Bauru”]. Rio de Janeiro, 1982. (Coleção Vice-Alte. Façanha Sobrinho).

<sup>77</sup> 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.

<sup>78</sup> Ibidem.

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 número de tripulantes -- no período da 2ª Guerra Mundial, teve como comandantes jovens oficiais (Ilustração 10) Capitães-de-Corveta <sup>79</sup>.

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



Ilustração 10 –  
Formatura de cerimônia de incorporação de navio, durante a 2ª GM na Base Naval de Natal. Em primeiro plano, os jovens oficiais. <sup>80</sup>

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); Capitão-Tenente <sup>81</sup> Silvio Azambuja Maurício de Abreu (31/out/1944 –

---

<sup>79</sup> CAPITÃO-DE-CORVETA - Quarto posto [criado em 09/01/1906] 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.

<sup>80</sup> Diretoria de Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha. Departamento de Arquivo da Marinha. 2006.

<sup>81</sup> 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.

22/Nov/1944); Capitão-de-Corveta Paulo Antonio Telles Bardy (22/Nov/1944 – 24/jan/1946).<sup>82</sup>

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 esse trecho dos versos da Canção do Expedicionário <sup>83</sup>

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 Angelo <sup>84</sup>, as regiões Norte e Nordeste tiveram a grande maioria dos homens dispensados por razões médicas tais como problema de dentição, subnutrição, doenças sexualmente transmissíveis, verminoses e outras infecções.

Um panorama que se espraiava por todos os segmentos da sociedade, como reflexo das condições sócio-econômicas 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.

---

<sup>82</sup> 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.

<sup>83</sup> 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/http://www.secom.gov.br/sobre-a-secom/eventos/simbolos-nacionais-1/cancao-do-expedicionario-letra>>. Acesso em: 3 out.2010.

<sup>84</sup> ANGELO, Vitor Amorim de. Brasileiros lutaram na 2ª 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.



Na Base Naval de Natal, o Almirante Leôncio Martins (ainda jovem oficial) lembra que ficou responsável por receber e preparar uma parcela desses indivíduos (Ilustração 11). Ele conta como conseguiu resolver, em tempo hábil e de forma peculiar, as questões relacionadas ao estado de saúde desses homens:

O Almirante de Natal [Ary Parreiras] queria preparar recrutas. Fiquei quatro meses em Natal, encarregado de instalar o Centro de Treinamento (primitivo, em um cortume desapropriado) e transformá-los em marinheiros. Foi uma tarefa diferente de tudo 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 às 4h da tarde. Depois das quatro 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”.<sup>85</sup>



Ilustração 11

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 tenente.<sup>86</sup>

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,

---

<sup>85</sup> MARTINS, Hélio Leôncio. **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 Hélio Leôncio Martins edição revisada em 2009 para essa dissertação, em 07 de dezembro de 2009.

<sup>86</sup> Fonte: Diretoria de Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha. Departamento de Arquivo da Marinha. 2006.

segundo Erick Caminha<sup>87</sup>, 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 2ª Guerra Mundial (o caso do navio Bauru).

Segundo Leôncio Martins e Façanha Sobrinho<sup>88</sup> 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 1ª Guerra Mundial.

Leôncio 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 dirigiriam 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 isto, a adaptabilidade às novas exigências seria rápida, como foi.

As primeiras equipes foram instruídas e adestradas em um grande Centro de Instrução Anti-Submarino norte-americano em Kew West, na Flórida. Eram cinco semanas de exaustivos exercícios, 12 horas por dia, com 30 navios e 10 submarinos-avios.

Com menos de um ano de guerra, instalamos no Recife e no Rio de Janeiro, dois Centros de Instrução de Tática Anti-Submarinos – os CITAS – 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.

---

<sup>87</sup> CAMINHA, Herick. **Dicionário Marítimo Brasileiro**. Rio de Janeiro: Clube Naval, 1996.p.356.

<sup>88</sup> 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 essa dissertação. Rio de Janeiro. 29 de junho de 2010.

Esforço e resultados 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”<sup>89</sup> dos brasileiros.

Imagens de militares em operação nos comboios durante o conflito<sup>90</sup>:



Ilustração 12  
Marinheiro guarnecendo holofote de comunicação durante comboio.

---

<sup>89</sup> 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\\_forcanavalnordeste.htm](https://www.mar.mil.br/menu_h/noticias/forcanaval/donordeste/criacao_forcanavalnordeste.htm)>. Acesso em: 29 nov.2010.  
<sup>90</sup> Fonte das imagens: Diretoria de Patrimônio Histórico e Documentação de Marinha. Departamento de Arquivo. Rio de Janeiro, 2006.



Ilustração 13  
Tripulante em fonia entre navios durante  
comboio.



Ilustração 14  
Marinheiro sinaleiro em comboio.



Ilustração 15  
Militares guarnecendo metralhadora antiaérea.



Ilustração 16  
Timoneiro



Ilustração 17  
Marinheiro praticando observação visual sob a alça de mira de canhão antiaéreo do convés de proa.



Ilustração 18 –  
Marinheiros norte-americano e brasileiro, respectivamente, em cerimônia de troca de Bandeira na cerimônia do recebimento de navio em Natal (RN).



### 5.2.1 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 a 1ª Guerra Mundial. Paralelo a isso, no desenrolar da guerra, surgiram novas tecnologias, estratégias de guerra e tipologias de navio, como já citado, no qual 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 Anti-Submarinos, 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 [...] <sup>91</sup>.

Os Estados Unidos, aliado e comandante da ação no Atlântico Sul, através 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 Leôncio 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, eu 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.

---

<sup>91</sup> MARTINS, Hélio Leôncio. **Textos para exposição no Navio-Museu Bauru**. Rio de Janeiro, 2006. Cópia assinada em 07 dez. 2009. Trabalho inédito.

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 *destroyer* 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 anti-submarino.

### 5.2.2 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 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 por 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 adestramento em Postos de Combate<sup>92</sup> 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, divididos 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.<sup>93</sup>

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

---

<sup>92</sup> 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.

<sup>93</sup> 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](http://www.mar.mil.br/menu_v/tradicoes_do_mar/organizacao_bordo.htm)>. Acesso em: 10 nov. 2010.



O documento específico para registro e distribuição desses trabalhos chama-se *Tabela Mestra*<sup>94</sup>. Nesse documento constam fainas, formaturas e a guarnição<sup>95</sup> 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 desamarrar 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 há termos de 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<sup>96</sup>



Ilustração 19  
Troca de óleo em alto mar

---

<sup>94</sup> MARINHS DO BRASIL. Tradições do mar. Ibidem.

<sup>95</sup> 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.

<sup>96</sup> 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 20  
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.

### 5.3 PERÍODO DE 1945 A 1981: FASE INTERMEDIÁRIA ENTRE O BAURU NA 2ª GUERRA MUNDIAL E O BAURU MUSEALIZADO

Somente em 1953, 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 anti-submarino removido.

Nos mais de quinze 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 40 anos, considerando-se que um ano tem 365 dias).

#### 5.4 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, 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 Bittencourt<sup>97</sup>, 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 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

---

<sup>97</sup> 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 Senna Bittencourt para essa dissertação. Rio de Janeiro. 05 de maio de 2010.

amanhã deixada por homens do passado de uma instituição com um papel relevante no contexto nacional. Uma compreensão do presente pela releitura do passado.

## 5.5 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 ofício<sup>98</sup> do Vice-Almirante Façanha Sobrinho, veterano da 2ª 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 2ª Guerra Mundial em atividade. Atribuiu-lhe valor histórico e valor de rememoração dos companheiros mortos nos mares, como justificativa à sua preservação:

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 AvOc<sup>99</sup> "Bauru" [...] A vista do exposto peço vênias 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-Almirante<sup>100</sup>

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

---

<sup>98</sup> DIRETORIA DE INTENDÊNCIA DA MARINHA (Brasil). Ofício nº 2139, 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).

<sup>99</sup> AvOc – Navio Aviso Oceânico, última designação do navio Bauru antes de transformar-se em Navio-Museu.

<sup>100</sup> DIRETORIA DE INTENDÊNCIA DA MARINHA (Brasil). Ofício nº 2139, 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).

alvo de treinamento de tiro em alto mar. Isto por ter sido considerado obsoleto para “contribuir para a salvaguarda dos interesses nacionais”<sup>101</sup>

Ao almirante interessava tratar o então Aviso Oceânico como monumento histórico, “fundeado na enseada em frente [do ponto de vista do mar] do monumento aos mortos da 2ª Guerra Mundial [Ilustração 21]” 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.”<sup>102</sup>

Mesmo que Façanha Sobrinho tenha utilizado o termo Monumento Histórico para manter uma analogia com o Monumento Nacional aos Mortos da 2ª Guerra Mundial, pode-se considerar que o emprego desse termo confirma o que preconiza Françoise Choay<sup>103</sup>,

[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 21

“Concepção artística de como iria ficar o Navio-Museu Bauru na Marina da Glória, junto ao Monumento aos Mortos da 2ª Guerra Mundial”.<sup>104</sup>

<sup>101</sup> MARINHA DO BRASIL. **Missão da Marinha do Brasil**. Disponível em: <[http://www.mar.mil.br/menu\\_v/instituicao/missao\\_visao\\_mb.htm](http://www.mar.mil.br/menu_v/instituicao/missao_visao_mb.htm)>. Acesso em: 11 fev. 2010.

<sup>102</sup> DIRETORIA DE INTENDÊNCIA DA MARINHA (Brasil). Ofício nº 2139, 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).

<sup>103</sup> CHOAY, Françoise. **A alegoria do patrimônio**. São Paulo: Estação Liberdade. UNESP. 2001. p. 26.

<sup>104</sup> 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 22  
Navio-Museu Bauru após sua inauguração. <sup>105</sup>

Pode-se supor que o Almirante Façanha Sobrinho pretendeu constituir um “lugar”, “um espaço fortemente simbolizado”, (AUGE, 2006) para suprir a ausência de representatividade da Marinha no monumento erigido aos mortos da 2ª Guerra Mundial, conforme entrevista concedida para essa 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 N° 2139, 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, biblioteca e museus da Marinha. Os dois pareceres <sup>106</sup>, tanto do 1º DN quanto do SDGM, foram a favor da conservação do Bauru como monumento histórico símbolo da participação da Marinha na 2ª 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

---

<sup>105</sup> 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.

<sup>106</sup> SERVIÇO DE DOCUMENTAÇÃO GERAL DA MARINHA. (Brasil) Despacho. N°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. N°. 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).

designação de Navio-Museu Bauru, abriu suas “portas” para receber o público visitante em seus compartimentos e em sua área destinada à exposição de temática sobre a 2ª Guerra Mundial. Sendo a data de inauguração 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<sup>o</sup> 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 Padilha <sup>107</sup>

O texto deste documento não registrou diretamente Museu como a futura “missão” 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” <sup>108</sup> 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” <sup>109</sup>.

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 2ª Guerra Mundial. Nessa condição, o

---

<sup>107</sup> SERVIÇO DE DOCUMENTAÇÃO GERAL DA MARINHA. Despacho. Nº.33. Op.cit.

<sup>108</sup> 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).

<sup>109</sup> MINISTÉRIO DA MARINHA. Navio Museu Bauru. **Informações ao visitante sobre o Bauru**. Rio de Janeiro: [s.l., 1982?]. p.1.

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 a 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 a condição de inservível para essa função e sofre baixa do serviço ativo quando, por obsolescência ou avaria irreversível, o navio 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 grupamento 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.<sup>110</sup>

Ordem cancelada<sup>111</sup> durante o processo de transformação em Museu passando, então, a ser designado com navio de Classe Especial na condição de navio solto<sup>112</sup>. Provavelmente o cancelamento da baixa e a classificação definida para o Bauru tenha sido a justificativa da 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.

---

<sup>110</sup> Informação constante do texto da Portaria nº212 de 24 de fevereiro de 1982.

<sup>111</sup> 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 nº10, 5 mar 1982. Brasília. DF, 1982.p.551.

<sup>112</sup> 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. Nº30. 23 jul.1982. Brasília. DF, 1982.p.1899.



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; 1988); Santos (1983; 1985; 1987; 1988; 1989; 1990); São Sebastião-SP (1984); Vitória-ES (1985; 1986; 1988); Rio Grande-RS (1987), Porto Alegre (1987); Aratu-BA (1988) e Angra dos Reis (1988).<sup>113</sup>

### **5.5.1 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 justificou, inclusive, a escolha do local onde inicialmente o Navio-Museu Bauru fora atracado e aberto ao público: um píer, exclusivamente construído pela Marinha, localizado na Baía de Guanabara, por trás (visto da praia) do Monumento Nacional aos Mortos da 2ª Guerra Mundial/ Monumento aos Pracinhas, 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”<sup>114</sup>, porque considerou injusta sua abordagem simbólica, já que para ele, Façanha Sobrinho, 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 2ª Guerra Mundial – nome oficial – apresenta vários elementos que procuraram representar as Três Forças Armadas e a Marinha Mercante.

---

<sup>113</sup> 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.

<sup>114</sup> 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 essa dissertação. Rio de Janeiro. 29 de junho de 2010.

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

Na área externa do Monumento, no térreo, dois painéis em cerâmica, em baixo relevo, do artista plástico Anísio de Araújo Medeiros prestam homenagem à Marinha de Guerra (Ilustração 23) e à Marinha Mercante (Ilustração 24).



Ilustração 23  
detalhe do painel alusivo à Marinha de Guerra  
(Fotografia da autora, 2010)



Ilustração 24  
Detalhe do painel alusivo à Marinha Mercante onde se lê 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 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 Rocha <sup>115</sup>:

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 idéia do sacrifício pela liberdade e pela pátria, tal como cantada no hino, pode parecer um tanto empoeirada hoje, mas no imediato pós-guerra, com a comoção provocada pelas [cerca de] oitocentas 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. (grifo do autor)

Ratificando 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 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.

O folheto PARQUE DO FLAMENGO <sup>116</sup>– Cultura e paisagem carioca a uma caminhada do metrô (Ilustração 25) impresso em de 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.

---

<sup>115</sup> 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 n.2. São Paulo July/Dec. 2007. Disponível em: <[http://www.scielo.br/scielo.php?pid=s0101-4714200700\\_0200026&script=sciarte](http://www.scielo.br/scielo.php?pid=s0101-4714200700_0200026&script=sciarte)> . Acesso em: 01 nov. 2010.

<sup>116</sup> RIO DE JANEIRO, RJ. Prefeitura. **Parque do Flamengo: Cultura e paisagem carioca a uma caminhada do metrô**. Rio de Janeiro, 2010.1f..



Ilustração 25  
Capa do prospecto da Prefeitura do Rio.

A segunda motivação, pela perspectiva do almirante, deveu-se ao fato que a mídia nacional dá maior destaque a participação da Força Expedicionária Brasileira (Exército) e da Força Aérea Brasileira, em todas as referências ou celebrações relativas à 2ª Guerra Mundial.

Esse 'esquecimento' da ação das Marinhas Brasileiras não é uma prerrogativa nacional. É possível referir-se a 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,<sup>117</sup> 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.

Eleger o navio remanescente da 2ª 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 2ª Guerra Mundial.

---

<sup>117</sup> 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? **Estudios Interdisciplinarios de America Latina y Caribe**. v. 6. n. 2 July/Dec. 1995. Disponível em: <[http://www.tau.ac.il/eial/VI\\_2/mccann.htm](http://www.tau.ac.il/eial/VI_2/mccann.htm)>. Acesso em: 9 set. 2010.

Os homens do mar **não se reconhecem** em um monumento localizado em terra e que não representa o seu lugar<sup>118</sup>. 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 Leôncio 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 símbolo naval contrapondo-se ao Monumento aos Pracinhas - originariamente construído como túmulo definitivo dos mortos brasileiros enterrados no Cemitério de Pistóia, Itália -- criação deliberada pelo Exército<sup>119</sup>, 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 2ª Guerra Mundial como espaço de celebração, homenagem e memória coletiva que fora concebido para materializar valores como patriotismo, dever, heroísmo distinguiu equanimemente 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).

---

<sup>118</sup> AUGÉ, Marc. Sobremodernidade: do mundo tecnológico de hoje ao desafio essencial do amanhã. In: MORAES, Denis (org.). **Sociedade Mdiatizada**. Rio de Janeiro: Mauad. 2006.p.102.

<sup>119</sup> A Comissão de Repatriamento dos Mortos do Cemitério de Pistóia, foi presidida pelo Marechal Mascarenhas de Moraes (ex-comandante da FEB), e realizou concurso público, no final de 1955, para a criação e 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 Hermínio 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](http://www.scielo.br/scielo.php?pid=S0101-47142007000200016&script=sci_arttext)>. Acesso em: 01 nov. 2010.

Já Senna Bittencourt <sup>120</sup>, atual responsável pela gestão do Navio-Museu, justificou a conservação do Bauru como Patrimônio como uma maneira do 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 Sul <sup>121</sup>. 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 dado à importância e aos resultados obtidos durante o período da guerra.

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 Atlântico <sup>122</sup>, [na qual] a estratégia alemã era não deixar os aliados terem tráfico marítimo. [...] Operavam na costa do Brasil: 27 submarinos alemães e 10 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, 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 2ª GM:

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

---

<sup>120</sup> 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 essa dissertação. Rio de Janeiro. 05 de maio de 2010.

<sup>121</sup> Comando único para as operações de guerra naval que coordenou o emprego das forças norteamericanas e brasileiras durante a 2ª Guerra Mundial.

<sup>122</sup> 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 700.000 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: 09 set.2010.

trabalho que eles fizeram. [...] Mas não que precisava. Enquanto a 2ª Guerra Mundial na costa brasileira... O esforço da Marinha, Aeronáutica e também, de certa forma, de pessoas do Exército, que eram transferidas 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 Antonio Augusto Arantes<sup>123</sup>, 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 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”.<sup>124</sup>

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 texto do documento enviado ao ministro por Façanha Sobrinho.

Muito embora Leôncio Martins 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,<sup>125</sup> 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

---

<sup>123</sup> ARANTES, Antonio A. Prefácio. In: \_\_\_\_\_ (Org.). **Produzindo o Passado: Estratégias de Construção do Patrimônio Cultural**. São Paulo: Brasiliense, 1984. p.8; 9.

<sup>124</sup> AUGÉ, Marc. Op.cit.p.102.

<sup>125</sup> 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 essa dissertação. Rio de Janeiro. 05 de maio de 2010.



construção de navios em série, como para fazer um paralelo entre a forma de construção e as conseqüências à conservação desse navio construído com material de pouca qualidade:

[O contratorpedeiro de Escolta Bauru] é um navio de origem americana e uma das coisas notáveis da 2ª Guerra Mundial foi o esforço de guerra norte-americano em que eles construíram centenas de navios iguais ao Bauru.

Em que, muitas vezes, partes do navio, seções de casco dos navios eram construídas no interior dos EUA, vinham de trem e eram montados nesses estaleiros do litoral, mas num ritmo incrível. Numa velocidade de produção enorme e com isso, devemos dizer, não era um navio lá, 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 pontua os discursos dos entrevistados nos seus relatos e nos documentos que assinaram.

A vista do exposto peço vênia a V. Ex<sup>a</sup> [Ministro da Marinha, Geraldo Henning], para sugerir seja o AvOc “Bauru” [...] conservado como monumento flutuante [...] mostrando ao povo do Brasil um dos navios que ajudou 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); <sup>126</sup>

O Serviço de Documentação Geral da Marinha [SDGM] julga, salvo melhor juízo de V.Ex<sup>a</sup>. que a sugestão formulada pelo [...] Sr Vice-Almirante [...] Façanha Sobrinho é da maior importância, vindo ao encontro da velha aspiração do SDGM, qual seja a conservação dos elementos históricos disponíveis, relativo à gloriosa participação de MB na Segunda Guerra Mundial – Contra-Almirante Paulo Guilherme Padilha (1976)<sup>127</sup> com texto de autoria de Max Justo Guedes, então vice-diretor do SDGM.

[...], é minha intenção aproveitá-lo como museu flutuante, relativo à participação de Marinha na Segunda Guerra Mundial [...]. Ministro da Marinha, Maximiano da Fonseca (1981) <sup>128</sup>.

---

<sup>126</sup> DIRETORIA DE INTENDÊNCIA DA MARINHA (Brasil). Ofício nº 2139, de 23 de junho de 1976. **Conservação de navio como monumento histórico – AvOc Bauru**, Rio de Janeiro, 1976. 2 fl. (Coleção Vice-Almirante Façanha Sobrinho).

<sup>127</sup> 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-Alte. Façanha Sobrinho).

<sup>128</sup> 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).

O Bauru é o único navio que resta que participou da 2ª Guerra Mundial no Brasil. Foi muito importante a participação [da Marinha] brasileira na 2ª Guerra Mundial. Vice-Almirante Armando de Senna Bittencourt (2010), Diretor da DPHDM.<sup>129</sup>

Contudo o navio “que resta que participou da 2ª Guerra Mundial” (como disse o Almirante Senna Bittencourt na citação acima) precisou ser reequipado e até mesmo reconstruído para ser o símbolo que a Marinha elegeu como testemunho da ação do Poder Naval no conflito mundial.

Partindo-se do pressuposto de Jacques Le Goff<sup>130</sup> 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”, nesse trabalho cabe proceder ao registro de como se reconstruiu ou construiu o simbólico Navio-Museu.

A pesquisa da dissertação revelou que o Bauru da 2ª 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 Marinha do Brasil.

Na Marinha de Guerra brasileira quando um navio muda de função -- como foi o caso do Contratorpedeiro de Escolta Bauru, que passou a ser Navio Oceânico -- por necessidades operacionais, muitos de seus equipamentos originais foram retirados para dar lugar a outros que atenderam a nova finalidade/missão do navio. O Bauru perdeu armamentos, equipamento de sonar, 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, 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 canibalização<sup>131</sup> de outro navio, de classe e época idênticas.

---

<sup>129</sup> BITTENCOURT, Armando de Senna. Idem.

<sup>130</sup> LE GOFF, Op.cit.p. 525.

<sup>131</sup> CANIBALIZAR - Retirar peça de uma aeronave indisponível para vôo [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.

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

Quadro I - da reconstrução do Bauru		
<b>Contratorpedeiro de Escolta Bauru – original 1943 a 1964</b>	<b>Aviso Oceânico Bauru - alterações 1964 a 1982</b>	<b>Navio-Museu Bauru retomando as características de CTE a partir de 1982</b>
<p><b>Armamentos:</b><sup>132</sup>  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 paióis de munição</p>	<p><b>Armamentos:</b>  2 calhas de profundidade se perderam<sup>133</sup>  1 reparo do tubo do torpedo retirado<sup>134</sup>  2 calhas de lançamento de bombas de profundidade retiradas e alienadas<sup>135</sup>  Lançador de bomba-foguete - retirado<sup>136</sup>  Proposta de retirada do eixo do navio e do flanejamento do furo  Alças giratórias para metralhadoras Mk-14 – retiradas e inexistentes<sup>137</sup></p>	<p><b>Armamentos:</b><sup>138</sup>  3 canhões 76,2 mm- original  3 reparos singelos- original  1 máq. de carregar- original  2 canhões 40 mm- original  1 reparo duplo  8 metralhadoras 20 mm-original  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  Paióis – sem registro</p>
<p><b>Salvamento e serviço</b><sup>139</sup>  1 lancha diesel (24 homens)  4 balsas (25 homens)  5 redes flutuantes (25 homens cada)  250 coletes salva-vidas</p>	<p><b>Salvamento e serviço</b>  4 balsas não encontradas.<sup>140</sup></p>	<p><b>Salvamento e serviço</b><sup>141</sup>  1 lancha diesel – sem registro  4 balsas mandadas confeccionar e recolocadas  5 redes flutuantes- sem registro</p>

<sup>132</sup> 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/doc\_umentos/ba\_uru.doc>. Acesso em: jan.2011.

<sup>133</sup> BRASIL. Ministério da Marinha. Comando do Primeiro Distrito Naval. **Comissão do Museu Flutuante**. Ata nº 001/81 de 07 de outubro de 1981; Ata nº 002/81 de 18 de novembro de 1981; Ata nº 002/82 de 9 de fevereiro de 1982; Ata nº 003/82 de 17 de março de 1982; Ata nº 004/82 de 20 de abril de 1982.

<sup>134</sup> Ibidem.

<sup>135</sup> 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.

<sup>136</sup> MINISTÉRIO DA MARINHA. Ibidem.

<sup>137</sup> MINISTÉRIO DA MARINHA. Ibidem.

<sup>138</sup> BRASIL. Ministério da Marinha. Navio - Museu Bauru. **Informações ao visitante sobre o Bauru**. [Rio de Janeiro: s.l., 1982?].

<sup>139</sup> BRASIL. Ministério da Marinha. Navio - Museu Bauru. **Informações ao visitante sobre o Bauru**. [Rio de Janeiro: s.l., 1982?].

<sup>140</sup> BRASIL. Ministério da Marinha. Comando do Primeiro Distrito Naval. **Comissão do Museu Flutuante**. Ata nº 001/81 de 07 de outubro de 1981; Ata nº 002/81 de 18 de novembro de 1981; Ata nº 002/82 de 9 de fevereiro de 1982; Ata nº 003/82 de 17 de março de 1982; Ata nº 004/82 de 20 de abril de 1982.

<sup>141</sup> BRASIL. Ministério da Marinha. Navio - Museu Bauru. **Informações ao visitante sobre o Bauru**. [Rio de Janeiro: s.l., 1982?].

		Coletes salva-vidas - sem registro
	Cabeção de aço retirada do CTE Paraná ou CTE Pernambuco. <sup>142</sup>	<b>Como Navio-Museu</b> Carpintaria = lojinha 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 esgoto <sup>143</sup> 5 tanques de combustível = sistema de tratamento de esgoto <sup>144</sup> 5 tanques de combustível = sistema de tratamento de esgoto <sup>145</sup> 5 tanques de combustível = sistema de tratamento de esgoto <sup>146</sup>

Lançando o olhar para o Navio-Museu Bauru como Objeto Museológico o quadro acima auxilia na constatação de que ele é uma **reconstrução material**.

Essa reconstrução material faz parte de sua história, conforme esclarece Helena Ferrez:<sup>147</sup>

[...] um objeto, ao longo de sua vida, perde e ganha informações em conseqüência do 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 é fortemente diminuído.

Todavia, para estabelecer o acima indicado conjunto de informações que o torna testemunho, importante é registrar, para não se perder as informações, do 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

<sup>142</sup> BRASIL. Ministério da Marinha. Comando do Primeiro Distrito Naval. **Comissão do Museu Flutuante**. Ata nº 001/81 de 07 de outubro de 1981; Ata nº 002/81 de 18 de novembro de 1981; Ata nº 002/82 de 9 de fevereiro de 1982; Ata nº 003/82 de 17 de março de 1982; Ata nº 004/82 de 20 de abril de 1982.

<sup>143</sup> BRASIL.Ministério da Marinha.Ibidem.

<sup>144</sup> BRASIL.Ministério da Marinha.Ibidem.

<sup>145</sup> BRASIL.Ministério da Marinha.Ibidem.

<sup>146</sup> BRASIL.Ministério da Marinha.Ibidem.

<sup>147</sup> FERREZ, Helena Dodd. Documentação museológica: teoria para uma boa prática. **Estudos de Museologia**. Rio de Janeiro: IPHAN, 1994. p.67.(Caderno de Ensaios, 2)

reconstruiu para narrar sua história na guerra.

Entre 2007 e 2010 <sup>148</sup>, 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 2ª Guerra Mundial porque se trata de uma “atribuição simbólica” (LIMA, 2008).

O que a pesquisa da dissertação evidenciou relaciona-se a 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.

### **5.5.2 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.

---

<sup>148</sup> Informações prestadas pelo Diretor de Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha em entrevista para a dissertação.

<b>Quadro II</b>	
<b>Autores das proposições</b>	<b>Expectativas para a exposição <u>no ou sobre</u> o CTE Bauru</b>
<b>1</b> 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 2ª 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]
<b>2</b> Padilha/Max Guedes – Diretor e Vice-Diretor do Serviço de Documentação Geral da Marinha (1976)	“conservação de elementos históricos relativos à gloriosa participação de Marinha do Brasil [...] 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 Marinha do Brasil no sangrento conflito, divulgando-a entre o grande público.” [Bauru como local de exposição]
<b>3</b> 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 heróicos que lutaram bravamente e nos transmitiram todo legado de grandes feitos de heroísmo, abnegação, dedicação amor à Pátria.” [Bauru como local de exposição e como Patrimônio]
<b>4</b> Alfredo Karam <sup>149</sup> Almirante-de-Esquadra, veterano de guerra como tripulante do CTE Bauru. (1982)	“Não resta dúvida que o Bauru [...] dará uma idéia real da participação da Marinha [do Brasil] [...] Os que o visitarem poderão aquilatar 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]
<b>5</b> Hélio Leônico 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 melhor 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 através de um modelo reproduzindo, em miniatura, a formatura dos mercantes e o posicionamento dos escoltas. Quanto à detecção e o ataque, creio que haja meios de, montando o controle do sonar no passadiço, fazer-se uma boa simulação dele funcionando, com 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. Posteres podem explicar o que se está passando. E o “show” repetido cada hora.” [Bauru como Patrimônio]
<b>6</b> Senna Bitencourt Diretor de Patrimônio Histórico e Documentação (2010)	“Uma exposição em que a pessoa entre num espaço que a remeta a 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 ambiente do navio que também é um dos propósitos da exposição de criar um ambiente daquilo que é ele está mostrando.” [Bauru como local de exposição]

<sup>149</sup> BAURU SERÁ MUSEU EM JULHO. **O Globo**, Rio de Janeiro, 7 fev. 1982. Grande Rio, p.9. Alfredo Karam, então ,Almirante-de-Esquadra, veterano de guerra como tripulante do CTE Bauru quando deu a entrevista ao periódico.

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 que prevaleceu, 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.

O quadro mostra que para todos os envolvidos, o fato mais importante que justifica a preservação do navio como símbolo naval brasileiro da 2ª Guerra Mundial foi a possibilidade de rememorar “a relevante participação da Marinha do Brasil no sangrento conflito, divulgando-a entre o grande público”.

---

## 5.6 BAURU: O PERFIL DE OBJETO MUSEALIZADO À LUZ DA DOCUMENTAÇÃO MUSEOLÓGICA

Um objeto pode ser definido como o menor elemento da cultura material que tem uma identidade reconhecível e reconhecida em si mesma. Como a Museologia está relacionada com a preservação e utilização de uma parte selecionada do nosso ambiente material, uma abordagem estruturada para o valor da informação de objetos é a pedra angular de uma metodologia museológica. (grifo nosso)

Peter van Mensch

A dissertação trabalhou o Navio-Museu Bauru como Objeto Musealizado, pelo caráter atribuído de Patrimônio Naval, testemunho da 2ª Guerra Mundial na Batalha do Atlântico Sul. E procedeu a análise do documento (Bauru) para recuperar informações de sua história, cerne da elaboração para nova abordagem expositiva.

A pesquisa realizada pela dissertação reconstruiu, primeiro a história do Navio-Documento como partícipe do Poder Naval brasileiro que atuou no conflito mundial e segundo, quando em final de carreira, como navio Aviso Oceânico, adaptado para Museu Flutuante.

O conjunto do conteúdo informacional estruturado nessa investigação forneceu elementos de sua materialidade e da imaterialidade que contextualizou o navio.

A dissertação atendendo a proposta de construir um conjunto interpretativo capaz de explicitar os dois tempos de vida do Navio Bauru, isto é, na ativa e musealizado, para o processo de investigar os dados necessários a fim de completar as lacunas de informação detectadas na narrativa da exposição atual, recorreu ao

contexto conceitual e técnico de tratamento especializado da Documentação Museológica.

O procedimento segundo a disciplina determina ter as informações organizadas sob forma de registro catalográfico e, conforme Ferrez <sup>150</sup> organiza “a representação [do objeto] por palavras [...]”.

A escolha dos pontos temáticos para desenvolvimento descritivo (geralmente usados como itens dos campos de informação no processo de registro catalográfico das fichas de objetos museológicos) seguiu os critérios do modelo de Peter van Mensch <sup>151</sup> para categorizar a informação. Segundo Ferrez, Mensch apresenta as informações sob três aspectos básicos: Propriedades físicas do objeto; Função e significado (interpretação) e História (essas últimas com base nas condições de natureza documental/contextual).

Da proposição de Mensch foram usados somente os indicadores compatíveis com o navio-objeto. Assim, por exemplo, para a categoria de informação dos aspectos de Propriedades Físicas dos Objetos foram usados itens como: material de construção, dimensões, texto, entre outros aspectos.

Esquema dos 3 aspectos básicos segundo Mensch, conforme citação de Ferrez <sup>152</sup>:

1 – Propriedades físicas do objeto (descrição física)

a) composição material

b) construção técnica

c) morfologia apresentando os itens: dimensões; deslocamento; propulsão; velocidade; armamento; equipamentos de defesa; equipamentos de navegação; equipamentos e utensílios (rotina de bordo); texto.

2 – Interpretação: entendida como relativa a todos os “conteúdos representacionais do objeto” <sup>153</sup>.

---

<sup>150</sup> FERREZ, Helena Dodd. Documentação museológica: teoria para uma boa prática. **Estudos de Museologia**. Rio de Janeiro: IPHAN, 1994. p.65 (Caderno de Ensaios, 2).

<sup>151</sup> MENSCH, Peter van. The object as data carrier. **Towards a methodology of museology**. PhD thesis, University of Zagreb, 1992. Disponível em: <[http://www.muuseum.ee/et/erialane\\_areng/museoloogiaalane\\_ki/ingliskeelne\\_kirjand/p\\_van\\_mensch\\_towar/mensch12/](http://www.muuseum.ee/et/erialane_areng/museoloogiaalane_ki/ingliskeelne_kirjand/p_van_mensch_towar/mensch12/)>. Acesso em: 23 mar. 2009.

<sup>152</sup> MENSCH, apud. FERREZ. Op.cit.p.66-67.

<sup>153</sup> 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, n. 1, 2008. p. 33-43. Texto base do Simpósio ICOFOM de Museologia e Memória. Rio de Janeiro, 1997.p.36. Disponível em: <<http://revistamuseologiaepatrimonio.mast.br/index.php/pgpmus/issue/view/2/showToc>> Acesso em: 12 jul.2010.



### 3 – História: apresentando itens gênese, uso e reutilização.

- a) Gênese – processo de criação no qual ideia e matéria-prima se transformam num objeto
- b) Uso – uso inicial, geralmente de acordo com as intenções do fabricante;
- c) Reutilização – outras utilizações distintas da função original de Contratorpedeiro de Escolta.

A seguir o esquema adaptado e transposto para o Navio Bauru.

Bauru e os indicadores descritivos para informação: 3 áreas de abrangência temática sob enfoque de natureza intrínseca e extrínseca dos dados do objeto.

#### **Indicador Propriedades Físicas**

Propriedades físicas Material de construção: aço;

Propriedades físicas Dimensões: 93.2 m de comprimento, 11 m de boca e 6.09 m de calado;

Propriedades físicas Propulsão: diesel-elétrica - 4 motores diesel General Motors Modelo 16-278;

Propriedades físicas Deslocamento\*: 1.309 toneladas (padrão), 1.623 toneladas (carregado) \* peso do navio;

Propriedades físicas Velocidade: máxima de 21 nós = 21 milhas marítimas por hora = 42.000 jardas x 91, 44 cm = 42 mts. por hora (aproximadamente);

Propriedades físicas Armamentos - 3 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 singelos (Ilustração 5); 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, onde seis eram para cargas de profundidade e dois geradores de fumaça;

Propriedades físicas Equipamentos de defesa: sistema de sonar; sistema de comunicação;

Propriedades físicas Equipamentos e utensílios: cozinha, enfermaria, biblioteca; barbearia; sanitários; lavanderia;

Propriedades físicas Texto: Indicativo visual - DE 179 (Destroier de Escolta na Marinha norte- americana); Be 4 (Classe B escolta como Contratorpedeiro)

U 28 (como Navio Aviso Oceânico).

## Indicador Interpretação

Interpretação Tempo Histórico: Cronologia da 2ª Guerra Mundial

Interpretação simbólica: único remanescente da indústria naval, no Brasil, referente à participação brasileira na 2ª Guerra Mundial; representa a presença do Poder Naval em águas transatlânticas, em defesa da soberania do país;

Interpretação simbólica: Defesa Nacional, Poder Naval, Tradição Marinheira;

Interpretação Valores e Correlatos (Normas de procedimentos e Intenções)

O Navio Bauru ao ser considerado Monumento, Bem Cultural, Patrimônio Naval passa a ser detentor de “significações culturais” (Lima, 1997 -2008), “documento dos processos sociais (aval dado pelas transformações da dimensão social) com peculiaridades de caráter expressivo, isto é, caráter simbólico ou de representação”<sup>154</sup> da história da participação da Marinha do Brasil na 2ª Guerra Mundial. Em razão de essas significações culturais serem valores consignados pela Marinha – “signos definidos em uma sociedade dada” (Lier apud Lima 1997 e 2008) - o Bauru é um signo cultural dessa instituição, portador dos valores que a identificam como representante da Nação no âmbito da Defesa Nacional. Estudá-lo à luz da leitura museológica, analisando-o em seus elementos de natureza associados – informações extrínsecas<sup>155</sup> - significou a identificação dos valores que dão essência à Marinha. Pode-se dizer que neste ambiente está presente o patrimônio imaterial que rege a representação da materialidade no contexto desta instituição.

Na fala dos militares, nos documentos tramitados durante o processo de Musealização do navio e no site oficial da instituição ficaram evidenciados os valores forjadores da formação do militar e as normas de comportamento que dão cadência às atividades desempenhadas pelos militares no dia-a-dia.

---

<sup>154</sup> [...]documenting social processes (endorsements by transformations in aspects of society) with significant peculiarities, in terms of their representative or symbolic character.  
LIMA, Diana Farjalla Correia Museology, information, intercommunication: intangible cultural heritage, diversity and professional terminology in latin america and the caribbean .  
In: ICOFOM Study Series -ANNUAL INTERNATIONAL SYMPOSIUM MUSEUMS, MUSEOLOGY AND GLOBAL COMMUNICATION(31) ,2008, Hangsha (China). - ISS 37 ICOFOM 2008b. p. 32. Disponível em: <<http://www.icofom2.com.ar/archivos/archivos/ISS%2033-35/ISS37-2008.pdf>>. Acesso em: 24 jan. 2011.

<sup>155</sup> 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, n. 1, 2008a. p. 39.Texto base do Simpósio ICOFOM de Museologia e Memória. Rio de Janeiro, 1997. Disponível em:< <http://revistamuseologiaepatrimonio.mast.br/index.php/ppgpmus/issue/view/2/showToc>>. Acesso em: 12 ju 2010.

Erick Hobsbawn<sup>156</sup> pontua que “valores e normas de comportamento são inculcados através da repetição” pelo “conjunto de práticas, normalmente reguladas por regras tácita ou abertamente aceitas” entendidas por “tradições inventadas”.

Percebe-se que tradições dão robustez à Marinha do Brasil. Funcionam para forjar homens para as lidas da vida no mar, árdua e extenuante.

A Marinha cuida para que suas tradições se mantenham e sejam conhecidas. No site oficial é possível acessar o link “História & Tradições” onde estão listadas e comentadas as tradições, práticas, normas e costumes marinheiros – texto, sons e imagens -- como se ali estivessem para confirmar uma identidade pela repetição e pela difusão de valores e comportamentos.

Hobsbawn<sup>157</sup> adverte que “sempre que possível tenta-se estabelecer continuidade com um passado histórico apropriado” e que “na medida em que há referência a um passado histórico as tradições “inventadas” caracterizam-se por estabelecer com ele uma continuidade bastante artificial”. Pode-se citar como exemplo, a prática da continência individual, saudação militar identificada pelo ato de tocar a têmpora direita com a mão direita em riste e palma voltada para baixo, que remonta a Idade Média e refere-se ao costume dos cavaleiros se cumprimentarem levantando e abaixando a parte posterior de seu capacete antes dos embates. Uma ligação artificial e superficial com o passado, pois, provavelmente poucos homens do mar conhecem a origem dessa prática. A prática se mantém. E como essa, outras práticas, de um universo complexo de simbolismo estão estabelecidas no Vade-Mécum Naval: Cerimonial da Marinha do Brasil (decreto no 4.447, de 29 de outubro de 2002)<sup>158</sup> como “dever de todo o militar da Marinha que estiver investido de autoridade fazer cumprir este Cerimonial e exercer fiscalização quanto à maneira pela qual seus subordinados o cumprem”.

### **Interpretação Valores e Correlatos (Normas de procedimentos e Intenções)**

#### Valores

- Patriotismo significando “devoção à pátria”;

---

<sup>156</sup> HOBBSAWN, Eric, RANGER, Terence (org.). **A invenção das tradições**. Tradução de Celina Cardim Cavalcante. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1984.p.9.

<sup>157</sup> HOBBSAWN.Op. cit. p.10.

<sup>158</sup> MARINHA DO BRASIL. **Vade Mécum Naval: Cerimonial da Marinha do Brasil**. Download disponível em:< [http://www.mar.mil.br/menu\\_v/cerimonial\\_mb/cerimonial.htm](http://www.mar.mil.br/menu_v/cerimonial_mb/cerimonial.htm)>. Acesso em: 29 jan. 2011.

- Heroísmo no sentido de “comportamento exemplar caracterizado por extrema coragem em face do perigo e por total dedicação a uma causa pela qual se combate; arrojo, bravura, valentia”.

#### Normas de procedimento

- Dever significando “estar obrigado a consagrar-se à pátria”;
- Sacrifício como “renúncia voluntária ou privação voluntária por razões morais ou práticas”;
- Honra no sentido de “princípio ético que leva alguém a ter uma conduta proba, virtuosa, corajosa, e que lhe permite gozar de bom conceito junto à sociedade”;
- Dignidade “qualidade moral que infunde respeito; consciência do próprio valor; honra, autoridade, nobreza e modo de alguém proceder ou de se apresentar que inspira respeito, solenidade, gravidade, brio, distinção”.

#### Intenções

- Glória da Marinha “fama que uma pessoa ou entidade [por extensão de sentido] obtém por feitos heróicos, grandes obras ou por suas extraordinárias qualidades”;
- Defesa da soberania nacional “propriedade ou qualidade que caracteriza o poder político supremo do Estado como afirmação de sua personalidade independente, de sua autoridade plena e governo próprio, dentro do território nacional e em suas relações com outros Estados”.

Interpretação Estratégia de guerra: escolta a comboios; vigilância da costa;

Correlatos: Marinha brasileira e a preparação de tripulação em Natal-RN

Interpretação Tática de guerra: passiva – defesa do comboio depois, a destruição do submarino;

Interpretação Esforço de guerra: capacitação para a operação de equipamentos inexistentes na Marinha;

Interpretação Rotina de guerra: “Silêncio rádio”; comunicação cifrada; navegação às escuras;

Interpretação Elemento Humano: tripulação;

Interpretação Vida a bordo: fainas; cerimonial; formaturas;

Interpretação Vida a bordo: uniformes; gírias; gestual;

Interpretação Vida a bordo: saúde; alimentação; higiene pessoal; lazer.

## **Indicador História**

Indicador História: Cronologia da 2ª Guerra Mundial

Indicador História Gênese: Engenharia naval norte-americana do período que compreende o ano de 1942 até 1979 quando foi reclassificado como Navio Aviso Oceânico e sofre alterações estruturais. Tecnologias de sonar.

Indicador História Uso: navio de guerra, contratorpedeiro de escolta - navio de escolta com sistema, de última geração tecnológica, de detecção de submarino e aparato bélico de ataque e destruição de submarinos

Indicador História Reutilização: Navio Aviso Oceânico; Navio-Museu

## **6 FUNÇÃO COMUNICAR: DA ANTIGA EXPOSIÇÃO PARA NOVA PROPOSTA DE ABORDAGEM EXPOSITIVA PARA O NAVIO-MUSEU BAURU**

*Comunicação*, lato sensu, consiste em transmitir informações entre um ou mais emissores e um ou mais receptores através de um canal.

No campo da Museologia e em seu desdobramento institucional, o/os canal/canais de comunicação são “um leque de atividades”<sup>159</sup> elaboradas a partir da coleção de bens - recortes do real – conjunto que representa fonte de informação tanto para elaborar exposições como para consulta a pesquisadores externos ao Museu.

A prerrogativa de comunicar-se com o público por meio da exposição distingue o Museu de outros “lugares de memória” (Lima,1997;2008). As pessoas identificam a exposição como sendo o próprio Museu, e a “informação cultural” que lhes é transmitida ofertando conhecimento determina a condição de um “terreno de disseminação da cultura”<sup>160</sup> para o espaço museológico.

Waldisa Russio (1981), Peter van Mensch (1992), Tereza Scheiner (2002), Diana Farjalla Correia Lima (2008), entre outros, são autores do campo da Museologia que apontam a exposição como espaço de encontro e relação por excelência. Encontros e relações complexas e de largo espectro entre profissionais que atuam na instituição e participam direta ou indiretamente na concepção e produção das

---

<sup>159</sup> MENSCH, Peter van. Communication. In: **Towards a methodology of museology**. (PhD thesis). University of Zagreb, 1992. Capítulo 22. Disponível em: <[http://www.muuseum.ee/et/erialane\\_ar\\_eng/museologiaalane\\_ki/ingliskeelne\\_kirjand/p\\_van\\_mensch\\_toward/mensch22](http://www.muuseum.ee/et/erialane_ar_eng/museologiaalane_ki/ingliskeelne_kirjand/p_van_mensch_toward/mensch22)>. Acesso em: mar. 2009.

<sup>160</sup> LIMA, Diana C.F. 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, n. 1, 2008a. p. 40.

exposições. Encontros e relações dos vários segmentos de público com o Museu seja pela identificação, seja pelo estranhamento com os objetos expostos.

É nesse contexto de relacionamento que as pessoas tendem a identificar a exposição como sendo o próprio Museu. É como se a exposição, em especial a de caráter permanente, pudesse materializar todo o discurso – missão, objetivos etc.— do Museu.

Essas questões dão a dimensão da importância da exposição. É sob este prisma que este capítulo apresenta uma proposta informacional e comunicacional para o objeto pesquisado que, no caso, é o um navio, Patrimônio Histórico da Marinha, caracterizado como Museu.

Doravante, ao longo do capítulo o termo Exposição será uma referência a toda linguagem comunicacional apresentada na análise da antiga exposição e para a nova proposta de exposição.

## 6.1 A FUNÇÃO DE COMUNICAR DA ANTIGA EXPOSIÇÃO

A exposição que até bem pouco tempo estava em cartaz nos compartimentos visitáveis do Navio-Museu Bauru, narrava a participação da Marinha do Brasil na Segunda Guerra Mundial. Texto, pinturas a óleo, fotos e modelos de embarcações eram os objetos exibidos. Como elementos de suporte mais recorrentes da mostra apresentada: vitrines com cúpulas de vidro, iluminação focal e imagens e textos em painéis fixados no revestimento interno do navio, por sua vez forrado com carpete azul marinho sem relação com a história do navio Bauru.

Quando consagrado como Museu, em 1982, a história do navio permaneceu do lado de fora da exposição de seus compartimentos.

Na narrativa prevaleceu a história da guerra contada pelo prisma que as decisões de chefes navais facultaram.

A pesquisa dessa dissertação apontou que a exposição inaugural do Navio-Museu deixou de apresentar informações sobre o navio: um exemplar da indústria naval norte-americana do período da guerra criado para responder às vicissitudes promovidas pelo sucesso dos nazifascistas em mares do Hemisfério Norte.

Ficou também à margem dessa reinterpretação expositiva a história da tripulação, a imersão na vida a bordo do navio, o sonar (tecnologia de ponta para a época) a formação de comboios e a própria trajetória do navio.

Analisando a linguagem expositiva e suas lacunas informacionais pode-se observar que estava dividida em três grandes blocos:

No primeiro grande bloco a exposição apresentava como assunto o conflito, a partir da posição político-diplomática do Brasil em decorrência dos afundamentos de navios brasileiros e da participação da instituição Marinha do Brasil, explicitado por intermédio das decisões de autoridades nacionais e de autoridades navais. Constituiu-se como exposição o uso de pinturas a óleo de autoridades navais, fotos e recortes de jornais da época da guerra, medalhas e condecorações, prataria e modelos de embarcações junto com textos (longos). Todo este conjunto não conseguiu ser alusivo ao navio propriamente dito na representação que possui. E além desse perfil na perspectiva do panorama temático os elementos-suporte mais recorrentes na mostra, foram as tradicionais vitrinas com cúpulas de vidro, painéis com imagens de combates e/ou navios e textos fixados no revestimento acarpetado no interior do navio.

O segundo bloco explorou o navio como um equipamento naval, navio de guerra: armamentos, indicativo de casco e compartimentos visitáveis, entre outros elementos de um meio flutuante bélico, mastro e bandeira, petrechos navais – cabos, defensas, botes salva-vida etc. – alguns com legendas. Contudo o texto das legendas se restringia às informações técnicas especializadas sem explicação condizente com a variedade de público que visita um museu. Destaca-se nesse segmento um dos alojamentos de marinheiros mantido como tal.

O terceiro bloco se compunha de ambientações: linguagem em que a informação estava disposta por um simulacro de realidade representado por manequins estáticos em poses de situações corriqueiras e por equipamentos contemporâneos em substituição aos originais. Assim, no espaço original da barbearia, um barbeiro executando a toailete em um militar; na cozinha, um cozinheiro preparando o rancho; na enfermaria um paciente sendo operado por militar-médico e a sala de leitura com alguns marinheiros.

Estabelecendo um quadro comparativo entre a exposição de 1982 e os aspectos básicos (Mensch) usados como indicadores na dissertação para a estrutura do objeto musealizado Bauru, consegue-se identificar as seguintes lacunas informacionais.

<b>Quadro III</b>		
<b>ASPECTOS BÁSICOS (MENSCH) INDICADORES (DISSERTAÇÃO)</b>	<b>ESPECIFICAÇÕES DO TEMA PARA A NOVA PROPOSTA DE EXPOSIÇÃO</b>	<b>EXPOSIÇÃO 1982 (LACUNAS INFORMACIONAIS)</b>
Propriedades Físicas Equipamentos de Defesa	Sonar QCT Submarine Signal Co.; radar SL-A Western Electric Co. (para detecção de alvos de superfície; radar AS-2 RCA Manufacturing Co. (para detecção de alvos aéreos)	Não aborda o tema
Propriedades Físicas Comunicação	Transmissores e receptores de rádio	Ambientação de enfermaria, sem informações
	Códigos de fonia; códigos de sinalização	Não aborda o tema
Propriedades Físicas Indicativo Visual de costado	Significação	Não aborda o tema
Interpretação Valores e Correlatos	Tradições Marinheiras	Não aborda o tema
Interpretação Tempo Histórico	Cronologia da 2ª Guerra Mundial	Abordado parcialmente (painel mapa-múndi)
Interpretação Estratégia de Guerra	Garantia de tráfico marítimo na costa brasileira	Texto da exposição
Interpretação Tática de Guerra	“Nossa atitude era chamada de passiva porque tinha prioridade à defesa do comboio e não a destruição do submarino” (Martins, 2009)	Não aborda o tema
Interpretação Rotina de Guerra	“Silêncio rádio” “Navegação às escuras” Comunicação cifrada	Não aborda o tema
Interpretação Elemento Humano	Comandante, oficiais e praças	Somente autoridades navais
Interpretação Vida a bordo	Saúde – ocorrências frequentes	Ambientação de enfermaria, sem informações
	Fainas	Não aborda o tema
	Cerimonial	Não aborda o tema
	Condições de trabalho	Não aborda o tema
	Alimentação e profissionais de “rancho”	Não aborda o tema
	Adestramento	Não aborda o tema
	Indumentária Militar	Não aborda o tema
História Gênese	Contratorpedeiro de escolta, Engenharia Naval americana, tecnologia do sonar	Tema abordado no prospecto parcialmente

## 6.2 A FUNÇÃO COMUNICAR DA NOVA PROPOSTA DE ABORDAGEM EXPOSITIVA PARA O NAVIO-MUSEU BAURU

A proposta explicitada a seguir determina dar a devida relevância ao Objeto Museológico/Navio-Museu em razão de ser o único remanescente e símbolo da participação da Marinha do Brasil na 2ª Guerra Mundial; tal perspectiva tem por base suprir lacunas informacionais detectadas na exposição até então existente, especialmente em alguns espaços físicos (compartimentos) do Navio-Museu e sugerir



sob ponto de vista conceitual e técnico, aportes compatíveis para sua realização, partindo do pressuposto que, também, na qualidade de Museu o navio “exerce a disseminação [da] Informação Cultural ao fornecer acesso [ao] conhecimento referencial que [lhe] diz respeito” <sup>161</sup>.

Portanto, o tema proposto para uma exposição deve apresentar a trajetória do Contratorpedeiro de Escolta Bauru e sua inserção na história da sociedade durante a 2ª Guerra Mundial (1942-1945) e a partir de 1982, até hoje, como Navio-Museu.

É nesta visão interpretativa que o modelo comunicacional de Mensch, para uma leitura feita por meio de categorias informacionais do contexto da Documentação Museológica, foi aplicado para o Bauru.

E sendo o navio Bauru percebido como fonte de informação pela caracterização cultural de Bem, documento tido como testemunho a ser interpretado, apresenta potencial para fornecer entendimento sobre a sociedade que o produziu e o valorizou na categoria de Monumento Histórico. Foi a partir da categoria Monumento Histórico que o processo de elaboração da proposta da nova exposição se iniciou.

Sendo um Bem Cultural desta categoria, o navio Bauru permitiu ser considerado representando um Objeto Musealizado e, em razão desta característica, com condição para estar em exposição e em primeiro plano, portanto, com seus compartimentos livres de suportes (painéis e vitrines) que não narrem de modo claro aos visitantes como o navio operava.

Entretanto, fazem parte de sua história as adaptações que o navio foi alvo para transformar-se em Navio-Museu (sua outra vida). Nessa perspectiva, a proposta mantém descaracterizados os dois compartimentos dormitórios que foram adequados para receber a exposição em 1981/82 e o painel eletrônico do mapa-múndi passa a compor o novo circuito.

A concepção dessa nova abordagem considera, também, os pontos de vista dos atores sociais envolvidos no processo de Musealização do navio Bauru. Desse modo, a proposta de exposição inclui no seu programa os seguintes pontos a serem considerados:

---

<sup>161</sup> 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, n. 1, 2008a.p.41. Texto base do Simpósio ICOFOM de Museologia e Memória. Rio de Janeiro, 1997. Disponível em: <[http://revis.tamuseologiaepatrimonio.mast.br/index.php/ppg\\_pmus/issue/vi\\_ew/2/showToc](http://revis.tamuseologiaepatrimonio.mast.br/index.php/ppg_pmus/issue/vi_ew/2/showToc)>. Acesso em: 12 jul. 2010.

- a) Promover a disseminação de conhecimento que, na visão Vice-Almirante Hélio Leôncio Martins <sup>162</sup>

Atualmente existem no Navio-Museu Bauru algumas fotos e objetos da guerra. Não acho bastante. O visitante seria melhor 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 através um modelo reproduzindo, em miniatura, a formatura dos mercantes e o posicionamento dos escoltas.

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

Posteriores podem explicar o que se está passando.

- b) Possibilitar aos visitantes a percepção global de uma realidade em um tempo e espaço definidos:

Não resta dúvida que o Bauru [...] dará uma idéia real da participação da Marinha [do Brasil] [...] Os que o visitarem poderão aquilatar, verificar o que cabia aos nossos homens com o material que possuíamos [...].

Almirante-de-Esquadra Alfredo Karam <sup>163</sup>

- c) Destacar o valor Patrimônio Cultural navio Bauru relacionando ao papel desempenhado pelos integrantes da Marinha durante a 2ª Guerra Mundial

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 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.

Então essa noção é muito importante não só é importante passar uma noção do passado como para a pessoa compreender que o presente dela se fez de um o esforço. Para ela também se tornar responsável e para perceber que o que ela está fazendo no presente vai construir o futuro dela.

Vice-Almirante Armando de Senna Bittencourt. <sup>164</sup>

---

<sup>162</sup> Em entrevista para a dissertação.

<sup>163</sup> KARAM, Alfredo, Vice-Almirante.

In: BAURU SERÁ MUSEU EM JULHO. **O Globo**, Rio de Janeiro, 07 fev.1982. Grande Rio.p.9.

<sup>164</sup> Em entrevista para a dissertação em 2010.

d) Comunicar a herança de tecnologia industrial do patrimônio

O sonar era o centro do navio. Constava de um projetor de som no casco, na proa, com controle no passadiço. Emitia uma frequência sonora, de 5 em 5 graus, girando 360 graus, dia e noite. Fazia um ruído como um pássaro (daí chamarem-no de araponga) ouvido pelo controlador, repetido dia e noite, noite e dia.

Vice-Almirante Hélio Leôncio Martins <sup>165</sup>

Em síntese, o conjunto de pontos temáticos acima apresentados abre espaço para pensar uma linguagem expositiva destacando elementos informacionais e comunicacionais da história do navio nos dois recortes cronológicos – as duas vidas -- sem transformá-lo em somente um mero espaço repositório de exposições.

Pensando o navio como Museu, todos os seus compartimentos apresentam peculiaridades de construção. Essas peculiaridades fazem parte do conjunto de informações da história do Objeto Musealizado Contratorpedeiro de Escolta Bauru. Dados que por associação de ideias, ao produzir informações esclarecedoras sobre, por exemplo, a aptidão (resistência) física dos militares, podem construir elementos que propiciem a interatividade e estímulo do visitante aproximando da realidade da vida a bordo: o balanço do mar; o cheiro característico do óleo combustível; o calor irradiado pelas chapas de aço do costado e dos armamentos ao sol (principalmente no 1º convés); as passagens estreitas e as escadas íngremes que são os acessos entre compartimentos e a altura do pé-direito dos compartimentos com cerca de 2,20 m.

A segurança para a circulação dos visitantes e da tripulação está sendo levada em consideração no circuito interno no Navio-Museu tanto no que diz respeito ao controle de acessos quanto no que concerne às propostas de interatividade presentes no circuito expositivo. Assim, o acesso ao navio necessita da definição do número de pessoas e determina o tempo mínimo e máximo de permanência nos compartimentos.

Uma vez que se trata de um navio de guerra, permitir e facilitar a acessibilidade aos visitantes com dificuldades motoras apresentou-se como ponto impossível de ser resolvido pela proposta.

As limitações já se apresentam na ponte de acesso (Ilustração 26) e seguem nas escadas de acesso entre conveses e nas portas-estaque entre compartimentos (Ilustração 27).

---

<sup>165</sup> Em entrevista para essa dissertação em 2009.



Ilustração 26  
Ponte de acesso ao navio, estreita e íngreme  
(fotografia da autora)



Ilustração 27  
Portas-estaque obstáculos para locomoção.  
(fotografia da autora)

No intuito de preservar a memória da utilização de navio de guerra, pretende-se que o navio/objeto museológico mantenha alguns dos seus elementos conforme estavam na vida ativa e, para tanto é preciso que o navio não se apresente de forma asséptica e intocável, por isso a proposta tem por opção deixar a vista -- dentro de estrito rigor de segurança para visitantes, para a tripulação e para o Patrimônio -- as fiações, dutos de ar e dutos de água do costado (Ilustração 28).



Ilustração 28  
Dutos e fiação aparentes no costado.  
(fotografia de Jair Santos)

Também nessa proposição serão mantidos aparentes e dispostos nos locais e nas condições de uso os petrechos bélicos de bordo e equipamentos (Ilustração 29).



Ilustração 29  
Equipamento de fonia  
(fotografia de Jair Santos)

Conforme as ideias de concepção assumidas acima, o Contratorpedeiro de Escolta Bauru será apresentado procurando estimular o visitante a adquirir adequada

compreensão da história da 2ª Guerra Mundial a partir da construção, função do navio, missão e tradições da Marinha do Brasil.

Pretende-se que essa linha condutora seja percebida em todos os momentos expositivos com destaque para os aspectos relativos: à entrada do Brasil na guerra; às implicações dessa decisão para a Marinha do Brasil; à estratégia de guerra assumida pela Marinha; a tecnologia industrial vinda com esse tipo de navio; ao esforço de guerra traduzido como recrutamento e capacitação de elemento humano e o papel das Tradições Marinheiras na manutenção do moral da tripulação.

Complementando os dados sobre o tema, a exposição contemplará a cronologia geral da 2ª Guerra Mundial para possibilitar a delimitação do tempo e espaço históricos dos acontecimentos narrados.

Na proposta apresentada definem-se, além disso, as áreas que receberão dispositivos expositivos – painéis, maquetes, sons – como linguagem e as áreas onde aspectos de interatividade forem utilizados como linguagem.

Conforme o campo da Museologia afirma, os objetos quando musealizados prosseguem em sua trajetória histórica, portanto, cabe manter os elementos da linguagem expositiva anterior que se coadunam com a nova abordagem.

Por outro lado, os tipos de textos devem ser redefinidos entre: textos para legenda de peças bélicas; textos da cronologia e textos complementares de imagens.

Para a fruição da leitura deve ser observado: clareza e síntese da linguagem; coerência entre títulos, textos e imagens; adequação de tamanho, cores e formato das fontes.

Em atenção às condições peculiares do navio a apresentação dos textos atende ao critério de proporcionalmente curtos para as peças de armamentos, para as apresentações das ambientações e para as apresentações de outros recursos expositivos no interior do navio.

Atendendo normas técnicas sobre acessibilidade para pessoas de baixa visão e cegos a proposta prevê legenda em Braille para equipamentos do navio e oferecer visita audiodescrita no circuito expositivo, além de facultar outros recursos para a orientação e circulação desses visitantes.

Como última explanação de cunho geral, convém aludir que o Navio-Museu Bauru sendo Patrimônio Naval é também Patrimônio das tripulações que nele viveram, lutaram, trabalharam e navegaram em tempo de guerra e de paz.

As implicações sociais, econômicas e políticas que incidiram sobre essas pessoas permeiam a proposta expositiva sob a forma de imagens, textos, reprodução áudio-visual de depoimentos, dramatização e de textos complementares nas ambientações.

E para contemplar as ideias de concepção acima apresentadas a proposta da nova abordagem para o Navio-Museu Bauru elaborada por essa dissertação.

Inicialmente esclarece-se que o circuito expositivo transpõe os limites físicos do Navio-Museu e se espalha pelo pátio do píer onde se encontra atracado.

O Navio-Museu Bauru está atracado no píer do Espaço Cultural da Marinha, na região central da cidade do Rio de Janeiro, e faz parte de um conjunto de atrações do Patrimônio Histórico da Marinha cujo acesso se faz pelo mesmo pátio (Ilustração 30).



Ilustração 30  
Pátio do píer com o Navio-Museu Bauru atracado  
(fotografia da autora)

Nesse píer, encontram-se também atracados o Submarino-Museu Riachuelo e o Rebocador de Alto-Mar Laurindo Pitta. Desse local sai o veleiro que conduz os visitantes à Ilha Fiscal. E, pelo mesmo pátio, o público pode visitar as exposições do Espaço Cultural, o Helicóptero-Museu e a Caravela do Descobrimento. Em suma, seis equipamentos museológicos do Complexo Cultural da Marinha têm acesso pelo mesmo local, ou seja, do Patrimônio Cultural ou Histórico da Marinha.

No pátio do píer do Espaço Cultural da Marinha, também estão sendo atualmente realizadas cerimônias navais e eventos sociais particulares. Embora o pátio seja o espaço de recepção, trânsito e convergência de pessoas, suas dimensões apresentam condições de ser explorado como área expositiva sem comprometer as outras funções.

Na proposta de nova abordagem expositiva para o Navio-Museu Bauru está prevista a utilização do espaço externo ao navio para: liberar os seus compartimentos de exposição cujo tema exceda às informações sobre o próprio navio; diminuir o desconforto de leitura com o balanço do mar e criar uma área de recepção e de preparação do visitante para a visita ao navio e para abrir um diálogo com os outros equipamentos navais capazes de ampliar o entendimento sobre o navio Bauru. Toma-se como exemplo o Submarino- Museu Riachuelo, tipo de navio para o qual o sistema de sonar dos navios Contratorpedeiros de Escolta foi criado para detectar.

O circuito expositivo se divide em cinco núcleos temáticos denominados: Acolhimento; Reconhecimento; Imersão; Envolvimento; Exploração.

Os núcleos temáticos Acolhimento e Reconhecimento serão desenvolvidos na área do pátio e os núcleos Imersão, Envolvimento e Exploração se articularão no navio.

#### Primeiro núcleo temático do circuito

Acolhimento - assim que o visitante transpor os portões do Espaço Cultural da Marinha será atraído para o primeiro setor expositivo denominado Acolhimento. (ver como está e como fica nas Ilustrações 31 a; b).



Ilustração 31a  
Pátio do píer - Local como está atualmente





Ilustração 31b  
Pátio do píer - desenho ilustrativo com o setor Acolhimento.  
Autor: Sérgio Silva. (reprodução da autora)

Esse primeiro núcleo temático da exposição tem a função de preparar um caminho de aprendizagem ao visitante do Navio-Museu Bauru. Nesse núcleo temático está prevista a Cronologia da 2ª Guerra Mundial disposta em painéis sequenciais.

Do mesmo modo, nesse setor os visitantes serão apresentados à história da 2ª Guerra Mundial a partir da construção, função do navio e missão da Marinha do Brasil. (Dados extrínsecos registrados no Indicador Interpretação).

Assim, o visitante além de ter a possibilidade de conhecer a Cronologia da Guerra (Indicador História) tem a faculdade de obter informações específicas sobre o Papel da Marinha no conflito (Indicadores Interpretação Estratégica e Tática de Guerra), Tecnologia do Sonar (Indicador História Gênese) e Elemento humano (Indicador Elemento Humano).

As múltiplas funções do pátio do píer implicam na desmontagem periódica dos painéis da Cronologia da Guerra, prevista na concepção dos suportes desse setor expositivo.

Ainda, para a exposição dos painéis ao ar livre está prevista uma cobertura, resistente ao vento e chuva, em material maleável e com isolamento térmico para essa área de visitação que será estruturada em colunas de alumínio fixadas ao chão.

As estruturas de alumínio vazadas devem permitir avistar o navio ao largo do atracadouro e permitiu o aproveitamento da brisa do mar da Baía de Guanabara como ventilação natural da área.

As dimensões dos painéis estreitos e compridos e a disposição de apresentação parelha formando um corredor tratam-se de estratégias para sugerir ao público a velocidade com que os fatos da guerra ocorreram – rapidamente e intermitentemente (Ilustração 32).



Ilustração 32  
Desenho ilustrativo da exposição no setor Acolhimento.  
Detalhe da disposição dos painéis e da cobertura.  
Autor do desenho: Sérgio Silva (reprodução da autora).

Todas as informações dispostas estão distribuídas em painéis verticais, como já indicado, cuja composição artística emprega textos dialogando com as imagens na intenção de causar um impacto cognitivo a quem se propuser à leitura.

Os painéis formam um conjunto específico de informação com títulos elaborados e ou imagens de fundo sobre determinado período tempo da 2ª Guerra Mundial.

Na observância do conforto visual para a fruição da leitura, os textos são programados para um campo visual compatível com um indivíduo com estatura mediana conforme os padrões brasileiros. Os títulos e as imagens fora desse campo de visão são previstas em tamanho aumentado, com apuro na qualidade de reprodução e sob fundo que não prejudicará a visualização. A leitura também poderá

ser facilitada pelo emprego de textos sem rebuscamentos estilísticos, isto é, claros e simples, que devem primar pela síntese.

### Segundo núcleo temático do circuito expositivo

Reconhecimento – Ainda no pátio do píer uma explanação sobre o navio Bauru apresenta os visitantes ao Monumento Histórico que representa a participação da Marinha na 2ª Guerra Mundial (navio como Objeto Musealizado).

Distribuído em grupos e guiados por monitores, por um itinerário ao longo do costado do navio, é dado a conhecer informações sobre a belonave em seus aspectos de contratorpedeiro de escolta (dados intrínsecos registrados no Indicador Propriedades Físicas) – construção e armamento – visíveis do atracadouro. (Ilustração 33) e sobre engenharia naval (dados extrínsecos registrados no Indicador História Gênese).

Nesse núcleo temático da visita acrescenta-se explicação sobre o significado do indicativo visual do casco (dados intrínsecos, registrado no Indicador Propriedades Físicas Texto) e se estabelece um contato com elementos da Tradição Marinheira (dados extrínsecos registrado no Indicador Interpretação Valores e Correlatos), como, por exemplo, comunicação por bandeiras, bandeiras de comando, cerimonial, referência ao nome Bauru por meio de demonstrações práticas. A ideia é dar aos visitantes novas e lúdicas experiências utilizando o conhecimento dos militares para uma prática simulada. Por exemplo: os toques de apito, o ritual das cerimônias navais, linguajar específico entre outros assuntos.

Ainda aproveitando esse itinerário ao longo do costado do navio o público será convidado a conhecer a forma de atracação e alguns petrechos náuticos de atracação. (Dados extrínsecos registrados no Indicador Interpretação Vida a bordo).

Também nesse núcleo temático é determinado o procedimento de visita a bordo do navio com observância às normas de segurança pessoal.



Ilustração 33  
Navio-Museu Bauru visto e visitado pelo pátio do píer

Terceiro núcleo temático do circuito

Imersão - núcleo temático em que os visitantes são convidados a embarcar e a escolher entre os uniformes dispostos no convés de popa (Ilustrações 34 e 35) aquele que lhe sirva para a experiência de conhecer um navio remanescente da 2ª Guerra Mundial fardado como sua tripulação (dados extrínsecos registrados nos Indicador Interpretação Vida a bordo e Interpretação Elemento Humano).

Nesse núcleo temático, além disso, é dado a descobrir informações relativas às peculiaridades de um navio guerra: dificuldade de acesso; o balanço do mar; o cheiro de óleo combustível; as portas estanques; o calor irradiado da estrutura de aço do navio (dados intrínsecos registrados no Indicador Propriedades Físicas).



Ilustração 34  
Coberta do convés de popa  
(fotografia da autora, 2010.)



Ilustração 35  
Desenho ilustrativo do Setor Imersão: Coberta do convés de popa com arara com cópias dos uniformes da época da 2ª Guerra Mundial.  
Autor do desenho: Sérgio Silva, 2010. (reproduzido pela autora)

#### Quarto núcleo temático do circuito

Envolvimento - Os compartimentos que estão descaracterizados desde 1982 assim serão mantidos. Nesse núcleo temático os visitantes são conduzidos a escada que dá acesso ao nível do 2º convés e a partir daí em todos os compartimentos vai se ouvir o som característico do sonar (dados intrínsecos registrados no Indicador Propriedades Físicas)

Vídeos com depoimentos dos militares marinheiros veteranos da guerra estarão disponíveis no primeiro compartimento visitável do 2º convés dando vida à história desse passado recente (dados extrínsecos registrados no Indicador Interpretação em todas as subdivisões).

E, ainda, será recriada condição para lembrar o ambiente do navio tal qual no tempo da guerra. Como por exemplo, a navegação às escuras (dados extrínsecos registrados no Indicador Interpretação Rotina de Guerra). Finalizando a visita a esse compartimento o participante da exposição terá a oportunidade de reforçar o aprendizado sobre a 2ª Guerra Mundial por intermédio do painel eletrônico<sup>166</sup> interativo (Ilustração 36) com o mapa-múndi programado para quando acionado pelo visitante

---

<sup>166</sup> Esse painel é originário da exposição de 1982, atualmente está desativado precisando de restauração e substituição de componentes eletrônicos



fornecer a localização geográfica de quarenta informações sobre o conflito. (dados extrínsecos registrados no Indicador História Tempo Histórico).



Ilustração 36  
À direita da imagem, detalhe do painel eletrônico com mapa-múndi.  
(fotografia da autora, 2010.)

Para o compartimento contíguo (Ilustração 37), a proposta prevê o esclarecimento da estratégia de defesa de navios mercantes pela exposição de texto, imagens e uma maquete com os navios de guerra e mercantes dispostos em comboios (dados extrínsecos registrados no Indicador Interpretação Estratégia de Guerra)

Esse compartimento também aborda os aspectos da tecnologia do sonar (dados intrínsecos registrados no Indicador Propriedades Físicas) e da vida a bordo com a apresentação de atores caracterizados e interpretando uma situação de detecção e de ataque a submarinos inimigos (dados extrínsecos registrados no Indicador Interpretação Rotina de Guerra). (Ilustração 38)



Ilustração 37  
Compartimento onde originariamente funcionava um dos dormitórios dos marinheiros.



Ilustração 38  
Desenho ilustrativo sobre a apresentação da detecção e ataque à submarino.  
Autor: Sérgio Silva.  
(reprodução da autora)

Quinto e último núcleo temático do circuito expositivo

Exploração – Nesse núcleo temático final da visita o CTE Bauru agrega o valor de objeto penetrável permitido ao toque, tal qual uma Instalação<sup>167</sup>, em contraposição ao objeto intocável que existe dentro da instituição museu. (dados intrínsecos registrados no Indicador Propriedades Físicas).

É permitido aos visitantes percorrer livremente os compartimentos acessíveis para, sob o acompanhamento de militares treinados em atendimento ao público, o manuseio dos armamentos e outros equipamentos do navio (Ilustrações 39, 40,41)



Ilustração 39  
Armamento no convés de popa

---

<sup>167</sup> INSTALAÇÃO - modalidade de produção artística que lança a obra no espaço, com o auxílio de materiais muito variados, na tentativa de construir um certo ambiente ou cena, cujo movimento está dado pela relação entre objetos, construções, o ponto de vista e o corpo do observador. Para a apreensão da obra é preciso percorrê-la, passar entre suas dobras e aberturas, ou simplesmente caminhar pelas veredas e trilhas que ela constrói por meio da disposição das peças, cores e objetos. In: ITAÚ CULTURAL. Enciclopédias/ Artes Visuais/ Termos e Conceitos. Disponível em: <[http://www.itaucultural.org.br/aplicexternas/enciclopedia\\_ic/index.cfm?fuseaction=termos\\_texto&cd\\_verbete=3648&lst\\_palavras=&cd\\_idioma=28555&cd\\_item=8](http://www.itaucultural.org.br/aplicexternas/enciclopedia_ic/index.cfm?fuseaction=termos_texto&cd_verbete=3648&lst_palavras=&cd_idioma=28555&cd_item=8)>. Acesso em: 29 abr. 2010.





Ilustração 40  
Exploração na metralhadora antiaérea.



Ilustração 41  
Exploração no Passadiço

Nesse núcleo da visita estão mantidos no circuito expositivo os compartimentos com as ambientações originárias da exposição de 1982 (Ilustrações 42, 43, 44, 45, 46) acrescidas das seguintes informações textuais:



Ilustração 42

Cozinha de bordo: a diferença entre cozinha em terra firme e uma cozinha em navio onde todos os objetos, inclusive panela são fixados em suportes específicos por conta do balanço do mar, por exemplo. Explicações sobre a rotina da confecção de refeições; Tipo de alimentação servida quando o navio está sob tempestade; Tratamento da água para produção de alimento.



Ilustração 43

Enfermaria: informação sobre as ocorrências médicas  
Mais corriqueiras a bordo e durante a guerra.



Ilustração 44  
Barbearia: equipamento de corte de cabelo e informação sobre o costume de usar cabelos curtos e de manter o rosto sem barba.



Ilustração 45  
Lavanderia: tipo de tecido dos uniformes; tipo de sabão, alvejante.



Ilustração 46

Sala de Leitura: nível de escolaridade da tripulação, livros mais lidos e tipo de leitura estimulada

No momento, pelo estudo que foi realizado das condições que o Navio Bauru apresenta no seu estado atual, é possível considerar a proposta apresentada com teor adequado de sugestões, no entanto, não se descarta que novas soluções sejam possíveis após realização de pesquisa dedicada a análise das expectativas do público, o visitante. Mas nesta dissertação o ponto de vista do visitante do Navio-Bauru não foi o alvo da pesquisa.

A pesquisa feita para essa dissertação revelou o quanto é incomum a história deste navio de guerra merecendo ser divulgada também sob a forma de exposições temporárias. Três eixos temáticos agrupam as informações a serem tratados nessas exposições.

O primeiro eixo temático refere-se à Musealização do navio no que tange ao processo de adequação do Navio Aviso Oceânico em Contratorpedeiro de Escolta. A proposta inclui uma visita ao Monumento Nacional aos Mortos da 2ª Guerra Mundial que é, conforme o pensamento dos militares navais, o símbolo do esquecimento da história da participação da Marinha no conflito.

O segundo eixo temático a ser explorado refere-se às Tradições Marinheiras como ferramenta para estabelecer padrões que orientam o comportamento dos militares.

O terceiro eixo temático tratará da Evolução da Engenharia Naval especificamente voltada para os navios contratorpedeiros com inserções em assuntos correlatos ao tema principal tal como: tipo e produção de aço; custo de produção; o



panorama brasileiro sobre construção naval; a geração de empregos; os profissionais da construção naval.

Os procedimentos técnicos de preservação, conservação e restauração do patrimônio surgem como mais um assunto para exposição desse terceiro eixo temático: as técnicas de reconstrução; a resistência dos materiais ao meio marítimo; o efeito da corrosão no casco a rotina de conservação em alto mar.

Embora possa, em alguns casos, ser um trabalho solitário de concepção, o contexto do planejamento e a execução de uma exposição museológica pressupõe uma equipe pluridisciplinar. No caso que tem como centro o Objeto Navio-Museu Bauru em exposição, esta equipe em especial foi formada pelos atores da história do navio dos quais se teve a possibilidade de conhecer e de recolher elementos textuais e contextuais que balizaram a construção do discurso expositivo proposto; pelos historiadores que dedicaram suas pesquisas ao tema; pelo designer que criou as pranchas ilustrativas com a proposta apresentada e, por fim, pelos teóricos consultados que fundamentaram a pesquisa, desde a forma da coleta de dados, análise e interpretação e até a aplicação de alternativas de técnica e forma, desenho espacial, sonoro e textual da proposta de comunicação em museu dessa dissertação.

## **7 Considerações Finais**

A dissertação apresenta nova abordagem expositiva para o Navio-Museu Bauru a partir da condição de Monumento Histórico que lhe foi atribuída como representante – documento interpretado como testemunho -- da participação da Marinha do Brasil na 2ª Guerra Mundial. Em razão desta condição foi também reconhecido como Bem Cultural, conforme categorizado no contexto do Patrimônio Histórico da Marinha e, ainda recebeu o título de Navio-Museu, sendo considerado um elemento integrante do campo museológico.

Sob o foco deste contexto a pesquisa realizada encontrou lacunas informacionais na exposição atual. A exibição não alcançava relatar os aspectos que envolveram a trajetória do Navio Bauru na condição de um transporte marítimo de guerra e na qualidade de que lhe foi atribuída de Patrimônio Musealizado

O percurso escolhido para desenvolver a pesquisa considerando o Bauru sob seu caráter de objeto-fonte de informação e, portanto, sob o prisma de um Objeto Musealizado, partir desse olhar interpretativo, aplicar na sua leitura o processo de Documentação Museológica que permitiu identificar seus dados de natureza intrínseca (físicos) e natureza extrínseca (documentais e contextuais) e, deste modo, que fossem

apontadas as peculiaridades que definem o Bauru sob um aspecto diferenciado entre outros tantos transportes navais similares.

A investigação envolvendo a trajetória do navio pelas circunstâncias históricas que foram reveladas cobriu o que se denominou de dois tempos de vida pelos quais passou o Bauru. Teve como ponto de partida o ano de 1943, data da sua construção nos Estados Unidos; particularizando o período da 2ª Guerra Mundial, ocasião e fato que determinaram seu perfil para inserção no contexto do Patrimônio Cultural; e prosseguiu agregando o processo de Musealização a que foi submetido em 1981-82, quando então foi aberto à visitação pública sob a classificação de Navio-Museu Bauru.

A pesquisa da trajetória mencionada mostrou pontos relevantes e significativos para compreender o Bauru no papel desempenhado como documento-testemunho de um fato histórico de ampla repercussão internacional no século passado. E consubstanciaram a interpretação para elaborar uma exposição baseada em informações esclarecedoras sobre o que representa o signo cultural Museu-Navio Bauru.

E de acordo com o processo da Documentação Museológica que se aplica a cada objeto musealizado, os pontos de significância foram formalizados como indicadores que estruturam as informações deduzidas do objeto musealizado segundo três Aspectos Básicos (com seus desdobramentos) – a Descrição Física, a Interpretação e a História (Mensch) e; de posse dos dados foram comparados com o conteúdo apresentado pela exposição de 1982.

Isto tornou possível elaborar de forma adequada os temas que completavam as lacunas informacionais verificadas na análise da exposição original do Navio Museu Bauru. O aspecto de não abordagem pela exposição de 1982 dos temas que se mostraram indispensáveis à compreensão da trajetória particular de um navio como o Bauru, em ambiente de exposição museológica, tornou-se visível no contexto analítico que a dissertação traçou e estão sintetizados no Quadro III (Capítulo 6, item 6.1)

O que se formulou no desenvolvimento do trabalho, fundamentado nos autores da área da Museologia e tendo por base o conceito de Patrimônio que o campo faz uso, foi um estudo com o aporte do esquema interpretativo pautado nos Aspectos Básicos para a informação em Museus e que permitiu a construção dos cinco núcleos temáticos: Acolhimento; Reconhecimento; Imersão; Envolvimento; Exploração. Todos os núcleos, ainda, respondem às indagações que foram formuladas ora na Introdução deste trabalho, ora apontadas no elenco das lacunas. Deste modo, destacam a

tecnologia de ponta que o navio de guerra representado pelo Bauru detinha – sonar; a vida a bordo em tempos de guerra, o cotidiano da tripulação, a observância e aplicação das tradições marinheiras, as estratégias de proteção e de defesa usadas na navegação – os comboios, o silêncio; as marcas deixadas pela memória coletiva na história do navio relacionada aos homens do mar na vida ativa e, também, no outro tempo de vida do Bauru relacionado às etapas da Patrimonialização e da Musealização.

No que diz respeito à marca (presença humana) de quem fez a guerra, as informações consideradas relevantes pelas atividades que representam na narrativa do Museu-Navio Bauru, isto é, as que povoaram de vida o navio, a pesquisa recebeu contribuições da memória de quem viveu o tempo do navio como Contratorpedeiro de Escolta no período da guerra.

Desses homens do mar, lúcidos, em condições de fornecer dados com coerência e confirmáveis em fontes publicadas, foi possível obter referências da vida a bordo, da formação do contingente, vicissitudes da guerra e, também, da própria Marinha, seus símbolos e tradições.

A conversa - registrada em forma de depoimento – com esses oficiais da Marinha teve valor de oxigênio para recuperar a história da vida ativa desse navio.

E, ainda, cada um destes oficiais teve participação também no segundo tempo ou história do Bauru, os períodos ligados aos movimentos para sua Patrimonialização e para sua Musealização. Com tal iniciativa livraram o navio de ter como destino o descarte como sucata.

O processo que a dimensão cultural instala para tornar um objeto igual a tantos outros em Bem Cultural e Patrimônio Musealizado, protegê-lo do desaparecimento e mantê-lo no ambiente social exposto à visitação pública, foi exposto na pesquisa. Aparece o uso do aspecto Lembrar que a Memória Social dispõe em contraponto ao Esquecer, as justificativas apresentadas de base social e cultural, as interpretações elaboradas ressaltando o cunho simbólico do objeto e suas relações contextuais, entre outras modalidades de valorização que fazem parte do assunto Patrimônio, Patrimônio Musealizado.

O processo de investigação sobre o navio Bauru, objeto-documento museológico, resultou em reconhecimento de uma parte da realidade da história do Brasil que parece ainda estar pouco presente na memória coletiva. A proposta que

orienta a exposição é um modo de transmitir ao público esta informação histórica sob a forma comunicacional da linguagem museológica.

O mosaico de informações sobre o objeto Bauru que foi possível levantar e analisar ao longo da pesquisa pelo uso do olhar museológico não se encerra quer nos temas abordados por esse trabalho, quer nos temas passíveis de futuras pesquisas voltadas para a informação e a comunicação em Museus.

Assim, o processo de elaboração para construção da criação da forma expositiva que se produziu para o Navio, ainda significou definir uma rota de narrativa para futuras exposições temporárias.

Durante o processo de construção da abordagem informacional e comunicacional para o navio Bauru foram identificados outros elementos temáticos que permitem ser associados ao tema principal da exposição permanente proposto pela dissertação.

Exemplificando, um eixo temático que esteve fora do âmbito da proposta da dissertação, porém merecedor de pesquisa de aprofundamento versa sobre a história das pessoas no universo militar naval: o militar e a família; a família naval; militar embarcado e militar desembarcado, dentre outros assuntos similares.

Esse trabalho está revelando um exemplo da pluralidade e da feição multifacetada de soluções aplicáveis que podem ser atendidas para a demanda do visitante que busca saber e entretenimento no Museu

A pesquisa veio esclarecer e fez reforçar a percepção que inicialmente se havia tido acerca do sentido Patrimônio Histórico da Marinha atribuído ao Navio-Museu, porque como Bem Cultural carreando complexa rede de informação havia potencial para transformar-se em objeto museológico e, nesta condição, um vetor de comunicação relacionado ao universo da História Naval.

O Objeto Musealizado Navio-Museu Bauru possui elenco de informações a ser disseminado e para atuar no processo de promover a produção de conhecimento.

O universo simbólico que representa e que foi construído ao longo de muitos anos de história atrai, causa estranhamento ou fascínio. É possível acreditar que ninguém sai imune de impressões de um navio de guerra.

Esse modelo construído de Bem Cultural que está representado pelo Navio-Museu Bauru, tratado sob a perspectiva da proposta feita pela dissertação é capaz de conferir condição de peculiar instrumento para estabelecer um diálogo entre militares do mar e



outros segmentos sociais. Afinal, o diálogo é necessário. Militares defendem a Pátria e a Pátria compreende mar territorial e pessoas nacionais e não nacionais.

Um Museu Militar, conforme o pensamento que orienta a área, tem como missão representar uma instituição calcada em tradições e símbolos.

E a Marinha dispõe de elementos capazes de reproduzir e disseminar a mensagem da instituição, especialmente empregando recursos alicerçados em trabalhos científicos envolvendo pesquisa e comunicação museológica nas exposições abrigadas em seus espaços.

## REFERÊNCIAS

ANGELO, Vitor Amorim de. Brasileiros lutaram na 2ª 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.

ARANTES, Antonio A. Prefácio. In: \_\_\_\_\_ (Org.). **Produzindo o Passado: Estratégias de Construção do Patrimônio Cultural**. São Paulo: Brasiliense, 1984. 255 p.

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. 99 -117.247 p.

BOSCH, Sebastián. Consideraciones teóricas para la Museología, el patrimonio intangible y la identidad cultural. In: COLÓQUIO MUSEOLOGIA, FILOSOFIA E IDENTIDADE NA AMÉRICA LATINA E NO CARIBE ICOFOM-LAM/ International Committee for Museology Sub Comite Regional de Museologia en America Latina y el Caribe. **Documentos de Trabajo / documentos de trabalho**. ICOFOM-LAM. Rio de Janeiro: Tacnet Cultural, 2001. ICOFOM-LAM p.42-49.

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/http://www.secom.gov.br/sobre-a-secom/eventos/simbolos-nacionais-1/cancao-do-expedicionario-letra>>. Acesso em: 03 out. 2010.

CAMINHA, Herick Marques. **Dicionário Marítimo Brasileiro**. 2. ed. rev. atual. Rio de Janeiro: Clube Naval, 1996.

CHOAY, Françoise. **A alegoria do patrimônio**. São Paulo: Estação Liberdade; UNESP, 2001. 283 p.

CURY, Marília Xavier – **Exposição: concepção, montagem e avaliação**. São Paulo: Annablume, 2006.162 p.

DÉSVALLÉES, André. **Terminologia Museológica**. Proyecto Permanente de Investigación. ICOM/ICOFOM. ICOFOM LAM. Rio de Janeiro: Tacnet Cultural. 2000. 1 CD.

DAL. Piero Fabrizio B. **Os Contratorpedeiros**. Disponível em: <<http://www.oocities.com/ganjos/artigo23.htm?20102#ixzz0yOsdcg3>>. Acesso em: 02 set.10

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.

DIRETORIA DE PATRIMÔNIO HISTÓRICO E DOCUMENTAÇÃO DA MARINHA. (Brasil) **Fainas Marinheiras**. Disponível em:<<http://www.mar.mil.br/dphdm/>>. Acesso em: 25 nov.2010.

DIRETORIA DE PATRIMÔNIO HISTÓRICO E DOCUMENTAÇÃO DA MARINHA. (Brasil) Navio-Museu Bauru. **Circuito Expositivo**. Disponível em: <[https://www.mar.mil.br/dphdm/bauru/cir\\_expositivo/bauru\\_circ.htm](https://www.mar.mil.br/dphdm/bauru/cir_expositivo/bauru_circ.htm)>.Acesso em: 04 nov.2010.

FERREZ, Helena Dodd. Documentação museológica: teoria para uma boa prática. **Estudos de Museologia**. Rio de Janeiro: IPHAN, 1994. p.65-74. (Caderno de Ensaios, 2).

GONÇALVES, José Reginaldo Santos. **A Retórica da perda**: os discursos do patrimônio cultural no Brasil. Rio de Janeiro: UFRJ; IPHAN, 2002.148 p.

GONÇALVES, José Reginaldo Santos. O patrimônio como categoria de pensamento. In: ABREU. R.; CHAGAS. M.(org.). **Memória e patrimônio** – ensaios contemporâneos Rio de Janeiro: DP&A, 2003.

HOBSBAWN, Eric, RANGER, Terence (org.). **A invenção das tradições**. Tradução Celina Cardim Cavalcante. Rio de Janeiro: Paz e Terra,1984.

INSTITUTO BAÍA DE GUANABARA. **Baía em dados**. Disponível em: <<http://www.portalbaiadeguanabara.org.br/portal/baiadados.asp>>. Acesso em: 24 jun. 2010.

ITAÚ CULTURAL. **Enciclopédias**. Artes Visuais. Termos e Conceitos. Disponível em: <[http://www.itaucultural.org.br/aplicexternas/enciclopediaic/index\\_cfm?fuse\\_action=termos\\_texto&cd\\_verbete=3648&lst\\_palavras=&cd\\_idioma=28555&cd\\_item=8](http://www.itaucultural.org.br/aplicexternas/enciclopediaic/index_cfm?fuse_action=termos_texto&cd_verbete=3648&lst_palavras=&cd_idioma=28555&cd_item=8)>. Acesso em: 29 abr. 2010.

LE GOFF, Jacques. **História e memória**. Tradução Bernardo Leitão Campinas: UNICAMP, 1990. (Coleção Repertórios).

LIMA, Diana Farjalla Correia; COSTA, Igor Fernando Rodrigues. Patrimônio, herança, bem e monumento: Termos, usos e significados no campo museológico. In: ICOFOM/ICOFOM LAM – INTERNATIONAL SYMPOSIUM MUSEOLOGY A FIELD OF KNOWLEDGE: Museology and History. Córdoba, Argentina, 2006. [**Trabalhos apresentados**] Disponível em: <[http://www.lrz.de/~iims/icofom/iss\\_35.pdf](http://www.lrz.de/~iims/icofom/iss_35.pdf)>. Acesso em: jan de 2010.

LIMA, Diana Farjalla Correia. Herança cultural (re)interpretada ou a memória social e a instituição museu: releitura e reflexões. **Museologia e Patrimônio, Revista Eletrônica do Programa de Pós-Graduação em Museologia e Patrimônio**, PPG-PMUS UNIRIO/MAST. Rio de Janeiro, v. 1, n. 1, 2008a. p. 33-43. Disponível em: <<http://revistamuseologiaepatrimonio.mast.br/index.php/ppgpmus/issue/view/2/showToc>>. Acesso em: 12 jul. 2010.

LIMA, Diana Farjalla Correia. Museology, information, intercommunication: intangible cultural heritage, diversity and professional terminology in latin america and the caribbean. In: ICOFOM, ANNUAL INTERNATIONAL SYMPOSIUM (31). Museums, museology and global communication, 2008, Hangsha. **Trabalhos apresentados...** 2008b. Hangsha (China). ICOFOM-ICOM. p. 29-37. (ICOFOM Study Series-ISS 37). Disponível em: <<http://www.icofom2.com.ar/archivos/archivos/ISS%2033-35/ISS37-2008.pdf>>. Acesso em: 24 jul. 2011.

LIMA, Diana Farjalla Correia. Atributos Simbólicos do Patrimônio: Museologia/“patrimoniologia” e Informação em Contexto da Linguagem de Especialidade. In: XI Encontro Nacional de Pesquisa em Ciência da Informação, Inovação e Inclusão social: questões contemporâneas da informação, 2010, Rio de Janeiro. [**Trabalhos apresentados no evento**]. Rio de Janeiro, 2010. Disponível em: <<http://congresso.ibict.br/index.php/enancib/xienancib/paper/view/273/311>>. Acesso em: 24 jan. 2011.

McCANN. Frank D. Brazil and World War II: The Forgotten Ally. What did you do in the war, Zé Carioca? **Estudios Interdisciplinarios de America Latina y Caribe**. v. 6. n. 2 July/Dec. 1995. Disponível em: <[http://www.tau.ac.il/eia/IV/1\\_2/mccann.htm](http://www.tau.ac.il/eia/IV/1_2/mccann.htm)>. Acesso em: 9 set. 2010.

MAIRESSE François; DÉSVALLÉES, André e DELOCHE, Bernard. Patrimoine. Appel à réflexion: concepts fondamentaux de muséologie. In: ICOM/ICOFOM - International Council for Museums/International Committee For Museology. **ICOFOM STUDY**

**SERIES nº 38.** Morlanwelz (Belgique), 2009. DÉSVALLÉES, André e MAIRESSE François (Edt.). Disponível em: <<http://www.icofom.com.ar/forms/ISS%20ICOFOM%20STUDY%20SERIES%2038.pdf>>. Acesso em: 16 jan. 2010.

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](https://www.mar.mil.br/menu_h/noticias/forcanavaldonordeste/criacao_forcanavalnordeste.htm)>. Acesso em: 29 nov.2010.

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](http://www.mar.mil.br/menu_hnoticias/ccsm/2_guerra/2_guerra.html)>. Acesso em:15 jul. 2010.

MARINHA DO BRASIL. **Missão da Marinha do Brasil.** Disponível em: <[http://www.mar.mil.br/menu\\_v/instituicao/missao\\_visao\\_mb.htm](http://www.mar.mil.br/menu_v/instituicao/missao_visao_mb.htm)>. Acesso em: 11 fev. 2010.

MARINHA DO BRASIL. Tradições do Mar. **Usos, costumes e linguagem.** Disponível em: <[http://www.mar.mil.br/menu\\_v/tradicoesdomar/organizacao\\_bordo.htm](http://www.mar.mil.br/menu_v/tradicoesdomar/organizacao_bordo.htm)> Acesso em: 10 nov.2010.

MARINHA DO BRASIL.**Vade Mécum Naval: Cerimonial da Marinha do Brasil.** Download disponível em:< <http://www.mar.mil.br/menuv/cerimonialmb/cerimonial.htm>> Acesso em: 29 jan. 2011.

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

MARTINS, Hélio Leôncio. **Textos para exposição no Navio-Museu Bauru.** Rio de Janeiro, 2006. Cópia assinada em 07 dez. 2009. Trabalho inédito.

MENSCH, Peter van. The object as data carrier.**Towards a methodology of museology.** PhD thesis, University of Zagreb, 1992. Disponível em:<[http://www.muuseum.ee/et/erialane\\_areng/museoloogiaalane\\_ki/ingliskeelne\\_kirjand/p\\_van\\_mensch\\_towar/mensch12/](http://www.muuseum.ee/et/erialane_areng/museoloogiaalane_ki/ingliskeelne_kirjand/p_van_mensch_towar/mensch12/)>. Acesso em: 23 mar. 2009.

MINISTÉRIO DA MARINHA. Navio-Museu Bauru. **Informações ao visitante sobre o Bauru.** Rio de Janeiro: SDGM,[1982?].

MOLES, Abraham. Objeto e comunicação. In: MOLES, Abraham; BAUDRILLARD, Jean; BOUDON, Pierre; LIER, Henri van; WAHL, Eberhard. **Semiologia dos Objetos.**

Petrópolis: Vozes. 1972. (Coleção Novas Perspectivas em Comunicação, 4. Seleção de ensaios da Revista Communications. n 13, 1969). p. 9-41.

NAVIOS de guerra brasileiros. 1822-NGB-Hoje. **Contratorpedeiro de Escolta/ Aviso Oceânico Bauru – Be4/D18/U28**. Disponível em:<<http://www.naviosdeguebrasil.com.br/B/B023/B023.htm>>. Acesso em: 15 jul. 2006.

NOSSO SÉCULO. 1930/1945. **A Era de Vargas**: 2ª parte São Paulo: Abril, 1985. v.6.166 p.

SERVIÇO DE DOCUMENTAÇÃO GERAL DA MARINHA (Brasil) **Navio-Museu Bauru: Guia do Visitante**. Rio de Janeiro: Companhia Brasileira de Artes Gráficas, 1982. 8p.

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: 08 nov.2010.

PREITE SOBRINHO. Wanderley. Passeata dos Cem Mil marca o auge da resistência contra a ditadura no Brasil. In: Passeata dos cem [...] contra a ditadura no Brasil. **Folha de São Paulo**. 30/04/2008 - 17h27. Folha On line. Brasil. Disponível em: <<http://www.1.folha.uol.com.br/folha/brasil/ult96u397254.shtml>> . Acesso em: 07/09/2010.

RIO DE JANEIRO, RJ.Prefeitura. **Parque do Flamengo**: Cultura e paisagem carioca a uma caminhada do metrô. Rio de Janeiro, 2010.1f..

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 n.2.São Paulo,July-Dec.,2007. Disponível em: <<http://www.scielo.br/scielo.php?pid=s0101-47142007000200026&script=sciart>> . Acesso em: 01 nov. 2010

SCHÄRER, Martin R. L'exposition, lieu de rencontre pour objets et acteurs.In :MARIAUX, Pierre Alain (ed.) **Les lieux de la muséologie**. Bern: [s.n.],2007. p. 49-60.

SCHEINER, Tereza. Comunicação, Educação, Exposição: novos saberes, novos sentidos, Representação. **Revista Semiosfera**. ECO/UFRJ, ano 3 n. 4/5. Disponível em: <<http://www.eco.ufrj.br/semiosfera/anteriores/semiosfera45/index.html>>. Acesso em: 11 out.2009.

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.

## Documentos de Pesquisa

BRASIL. Ministério da Marinha. **Aviso Oceânico “Bauru”**. Dados gerais e históricos do navio. [S.l., 1973?].

BRASIL. Ministério da Marinha. Comando do Primeiro Distrito Naval. **Comissão do Museu Flutuante**. Ata nº 001/81 de 07 de outubro de 1981; Ata nº 002/81 de 18 de novembro de 1981; Ata nº 002/82 de 9 de fevereiro de 1982; Ata nº 003/82 de 17 de março de 1982; Ata nº 004/82 de 20 de abril de 1982.

BRASIL. Ministério da Marinha. **Livro Histórico do Navio Bauru**. Capítulo 2. Folha 2.[Rio de Janeiro, 196-?].

BRASIL. Ministério da Marinha. Portaria nº 0212 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 nº10, 5 mar 1982. Brasília. DF, 1982.

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. Nº30. 23 jul.1982. Brasília. DF, 1982.

DIRETORIA DE INTENDÊNCIA DA MARINHA (Brasil). Ofício nº 2139, de 23 de junho de 1976. **Conservação de navio como monumento histórico – AvOc Bauru**, Rio de Janeiro, 1976. 2 fl. Estanislau Façanha Sobrinho, Vice-Almirante. (Coleção Vice-Almirante Façanha Sobrinho).

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).

BRASIL. Ministério da Marinha. Navio - Museu Bauru. **Informações ao visitante sobre o Bauru**. [Rio de Janeiro: s.l., 1982?]. 14 p.

MARINHA DO BRASIL. Ordem do dia n 4. 2006. Comando de Operações Navais. **Dia da Criação da Força Naval do Nordeste**. Rio de Janeiro, 5 ago. 2006. Disponível em:<[https://www.mar.mil.br/menu\\_h/noticias/forcanavalnordeste/criacao\\_forcanavalnordeste.htm](https://www.mar.mil.br/menu_h/noticias/forcanavalnordeste/criacao_forcanavalnordeste.htm)> Acesso em: 15 out. 2010.

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.

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. Maximiano Eduardo da Silva Fonseca, Vice-Almirante. (Coleção Vice-Almirante Façanha Sobrinho).

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. Paulo Guilherme Brandão Padilha, Contra-Almirante. (Coleção Vice-Alte.Façanha Sobrinho).

UNIÃO DOS EX-COMBATENTES DO BRASIL. Ofício, s/nº/[19]82. Anexo s/nº. de 03 de fevereiro de 1982.[**Navio-Museu “Bauru”**].Rio de Janeiro,1982. (Coleção Vice-Alte. Façanha Sobrinho).

## **Entrevistas**

MARTINS, Hélio Leôncio. **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 Hélio Leôncio Martins edição revisada em 2009 para essa dissertação, em 07 de dezembro de 2009.

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 essa dissertação. Rio de Janeiro. 29 de junho de 2010.

GUEDES, Max Justo. **Depoimento sobre a transformação do navio Bauru em museu e sobre a elaboração e montagem da exposição em 1982**. Rio de Janeiro, 2010. Entrevista do Contra-Almirante Max Justo Guedes para essa dissertação. Rio de Janeiro em 17 de junho de 2010.

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 Senna Bittencourt para essa dissertação. Rio de Janeiro. 05 de maio de 2010.

## **Apêndices**



## **Apêndice A – Depoimento: Vivência como oficial da Marinha do Brasil durante a 2ª Guerra Mundial e o Navio-Museu Bauru**

Entrevistado: Vice-Almirante Hélio Leôncio Martins

Historiador e escritor especialista em História Naval brasileira. Veterano da 2ª Guerra Mundial.

Data: 7 dezembro 2009

Local: Residência do Almirante. Copacabana, Rio de Janeiro.

### **Sobre os comboios**

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

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

Os TJ levavam doze dias de viagem, e os JT oito, devido as correntezas. Sua velocidade desenvolvia de acordo com a do navio mercante mais lento, normalmente oito milhas marítimas por hora [uma milha marítima igual a 1852 metros].

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

Os escoltas mantinham operando um equipamento submarino chamado sonar (veremos adiante o que seja) que podia detectar submarinos a 3000 metros de distância. Quando havia esse contato, partia para atacá-lo com bomba de

profundidade. O problema era que não podia levar o ataque a fundo, pois não devia ficar afastado muito tempo de sua posição, afim de evitar que o submarino aproveitasse aquela brecha.

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

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

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

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

Normalmente um dos escoltas, colocado na retaguarda dos comboios, era encarregado de socorrer os naufragos dos mercantes afundados. E isto não só por razões só humanitária. Pretendia-se também diminuir as perdas de marinheiros. Navio se faz em um ano, gente leva mais tempo. Havia dois tipos de naufragos que não eram socorridos: os dos comboios para e de Murmansk, pois na água gelada ninguém sobrevivia mais de um minuto; ou os tripulantes dos navios-tanque de gasolina de aviação, pois não havia sobras da explosão. Dessa, por acaso, assisti uma. Quando um navio-tanque foi torpedeado nas costas de Trinidad Tobago, a noite virou dia.

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

### **Sobre o sonar e o ataque**

O sonar era o centro do navio. Constava de um projetor de som no casco, na proa, com controle no passadiço. Emitia uma frequência sonora, de 5 em 5 graus, girando 360 graus, dia e noite. Fazia um ruído como um pássaro (daí chamarem-no de araponga) ouvido pelo controlador, repetido dia e noite, noite e dia.

Quando encontrava um obstáculo, que poderia ser uma baleia ou um submarino. Dava um eco. Era preciso que o operador do sonar tivesse um treinamento de ouvido muito bom, para distinguir um som de outro. Nesse momento iniciava-se um ataque. O navio aproava para o eco Procurava-se apontar o sonar para os dois extremos do eco (esperando-se que fosse do submarino). As direções e distâncias do eco, registradas em outro equipamento, o Chemical Recorder. 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 sonar, desaparecia. Daí em diante, o ataque era feito por estimativa.

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

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

### **Sobre como a Marinha do Brasil estava no período da 2ª Guerra Mundial**

Houve uma modificação da Marinha antes da guerra e de depois da guerra [2ª Guerra Mundial]. Eu saí da escola [naval] antes da guerra, em 1935. A MB estava inteiramente despreparada tanto de material, como de conhecimentos em relação ao tipo de operações que nos esperava. Estava parada. Nos anos 30, com a guerra já se aproximando de nós, o ministro Guilhem decidiu construir no Brasil uma Marinha - medida correta em outra situação - com, recursos puramente navais - quando a indústria nacional era praticamente inexistente. A Marinha passou a dispor de muito

bem organizadas fábricas de canhões, torpedos, munição, aviões e a estimular a construção de navios, mas estes não dos tipos que iríamos precisar na guerra anti-submarinos. Com os desenvolvimentos da 2ª Guerra Mundial e as dificuldades de importação, as fábricas navais tiveram que ser fechadas, mas foram extremamente úteis como padrões e suprimento de pessoal habilitado quando do desenvolvimento da indústria nacional no após guerra, e os navios varredores de minas que haviam sido construídos, foram transformados em corvetas.

Mas realmente foi um corre-corre para obtermos o material que não dispúnhamos, que ficou urgente. O que se conseguiu adaptando tudo de que dispúnhamos em navios anti-submarinos e recebendo outros dos Estados Unidos.

Nós entramos na guerra em agosto. O estado de guerra foi declarado dia 22 de agosto. Dia 23, eu 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 anti-submarino.

### **Sobre a Base Naval de Natal**

A Base Naval de Natal, praticamente foi construída durante a guerra mas, mesmo assim, conseguiu manter 24 navios anti-submarinos operando continuamente com pouquíssimos recursos. Deve-se isso a liderança e a 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.

O Almirante de Natal [Ary Parreiras]<sup>168</sup> queria preparar recrutas. Fiquei quatro meses em Natal, encarregado de instalar o Centro de Treinamento (primitivo, em um

---

<sup>168</sup>Contra- Almirante Ary Parreiras foi responsável pela instalação e operação da Base Naval de Natal durante a 2ª Guerra Mundial – “Um líder respeitado por todos os marinheiros, com capacidade técnica apurada[...] Em abril de 1945 deixou o cargo, sendo promovido a Vice-Almirante em seguida. Em julho do

cortume desapropriado) e transformá-los em marinheiros. Foi uma tarefa diferente de tudo 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. 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 às 4h da tarde. Depois das quatro 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”.

### **Sobre uma possível exposição no Navio-Museu Bauru**

Atualmente existem no Navio-Museu Bauru algumas fotos e objetos da guerra. Não acho bastante. O visitante seria melhor 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 através um modelo reproduzindo, em miniatura, a formatura dos mercantes e o posicionamento dos escolta.

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

Posteres podem explicar o que se esta passando . E o “show” repetido cada hora.

## **Apêndice B - Depoimento sobre as razões que justificaram a atribuição de Monumento Histórico ao navio Bauru**

Entrevistado: Vice-Almirante Estanislau Façanha Sobrinho

O Vice-Almirante Estanislau Façanha Sobrinho é veterano da 2ª Guerra Mundial, quando 2º Tenente Intendente, serviu embarcado no Cruzador Bahia e no Contratorpedeiro Marcílio Dias durante o conflito e foi o responsável pelo início do processo de Musealização do Navio-Museu Bauru. E, como declarado por ele, acompanha todas as ações que incidem sobre o Navio-Museu Bauru.

Data: 29 de junho de 2010.

Local: Praça D'Armas do Ed. Barão de Ladário. Centro. Rio de Janeiro.

Alte. Façanha: A “coisa” começou assim: teve uma cerimônia lá, junto ao tal Monumento aos Pracinhas – que eu não aceito esse nome. Tanto que não vou mais lá. O comandante do 1º Distrito Naval (1º DN) era o Maximiano<sup>169</sup>, e, eu, trocando ideias com ele, falei sobre o Bauru. Ele disse: “Faz um expediente para o Ministro da Marinha via 1º DN.” No dia seguinte lasquei o documento.

Pergunta: Que ano foi isso, almirante?

Alte.Façanha: Meu expediente inicial foi de 25/06/1976. [nesse momento ele apresentou uma pasta com vários documentos<sup>170</sup>]. Tem tudo até o 5º despacho, em que o Ministro aprova a decisão [de transformar o navio em Monumento Histórico/Navio-Museu].

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

Tempos depois, quem assume a pasta da Marinha? O Alte. Maximiano Eduardo da Silva Portela [aqui o alte. confunde o sobrenome do ministro. Na verdade chama-se Fonseca]. Peço uma audiência a ele para tratar de outro assunto. Quando me recebeu ele disse: “Já sei, vens falar do Bauru”.

---

<sup>169</sup> Almirante-de-Esquadra **Maximiano Eduardo da Silva Fonseca** Nasceu em 6 de novembro de 1919 e faleceu em 3 de abril de 1998. Ele foi ministro da Marinha no governo do presidente João Figueiredo (1979-85).

<sup>170</sup> Posteriormente esses documentos foram doados a autora da dissertação.

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

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

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

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

Pergunta: Em 1976 o senhor já tinha pensado no Bauru, ou era qualquer navio da guerra?

Resp.: Não. Porque ele era o único da guerra. Era sobra da guerra. [Era um sobrevivente?] Era um sobrevivente. O Bauru é um sobrevivente. Eu não me conformava. Daqui a pouco está virando sucata, e aí?

O Maximiano me deu força. A grande força foi o Maximiano: “Faz o despacho.” Eu fiz o expediente. E ele deu todo apoio.

[Nesse momento o Alte. passou a comentar as cópias dos expedientes que ele havia levado para a entrevista]: O 2º despacho é do 1º DN. Tem a opinião do Serviço de Documentação [Geral] da Marinha, e depois o 2º despacho que é o Maximiano: [...] “Face ao exposto, este comando é favorável a que o AvOc<sup>171</sup> “Baurú”, pela sua importância histórica, seja preservado, após sua baixa do serviço ativo, nos termos da proposta apresentada no ofício inicial.” [ofício do Alte. Façanha]

Eu sempre tinha a mania de escrever mensagens... O navio [Bauru] completava qualquer data eu fazia uma mensagem. Essa é da passagem dele de Contratorpedeiro de Escolta para Aviso Oceânico. [Alte. passou a ler partes da mensagem]: “Mensagem ao Comandante, Oficiais e Praças do AVOC Bauru. O nome dos oito navios da classe do Bauru ...”

Pergunta: O senhor serviu nele?

---

<sup>171</sup> Navio Aviso Oceânico – navio auxiliar em missões de pesquisa e hidrografia.

Alt. Façanha: Não. [Em relação à transformação do navio em Navio-Museu]: Isso se deve a uma iniciativa minha! [muita ênfase]. Eu sou o autor disso!

[Passou a comentar os artigos de jornais anunciadores da inauguração do Navio-Museu]

Pergunta: O senhor estava na ativa nessa época [1982].

Alt. Façanha: Não. Fui para a reserva em [19]77.

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

Alt. Façanha: Não.

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

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

Pergunta: O senhor participou da abertura?

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

Pergunta: O senhor, então, é o padrinho do Navio-Museu?

Alt. Façanha: Eu sou pai, padrinho. Eu sou tudo. Depois disso a Marinha aprendeu comigo. Aí, botou um submarino<sup>172</sup>, aliás, o oficial que recebeu esse submarino no cais, fui eu. Agora botaram um helicóptero.<sup>173</sup> Agora a Marinha aprendeu. Aprendeu comigo! Eu não me conformava... Não se conserva... Ainda tentei outro [navio] o Cruzador Tamandaré...

Pergunta: O Bauru é da 2ª Guerra Mundial. E está sendo preservado por conta disso?

Alt. Façanha: É.

Pergunta: O senhor queria um símbolo da 2ª GM preservado? Era essa a sua intenção?

Alt. Façanha: [Meneio de cabeça positivo.] O que eu não me conformo... Eu sou assinante da revista Forças Armadas em Desfile: “Homenagem do Congresso [Nacional] aos ex-Combatentes”, aí aparece lá: os caras de boinas azuis da FEB

---

<sup>172</sup> Submarino-Museu Riachuelo – também atracado e aberto para visitação no cais do Espaço Cultural da Marinha.

<sup>173</sup> Helicóptero-Museu – pousado em área do estacionamento do Espaço Cultural da Marinha.



[Força Expedicionária Brasileira]. Depois, os comentários só falam em FEB e... [incompreensível].

Quando – eu sou 2º tenente promovido em 08 de fevereiro de 1943 – logo depois já estava pedindo para embarcar no Cruzador Bahia. O [navio] que explodiu. Fui embarcado [no Cruzador Bahia] 19 meses! Desembarquei porque fui tapeado!

Por que eu pedi para embarcar no Cruzador Bahia?

O comandante foi meu imediato. Era espetacular. O Chefe de Armamento tinha sido meu instrutor na Escola Naval. E tinha [o navio] cinco segundos-tenentes que tinham sido da turma do Maximiano. E eu sempre gostei dessa turma. Por isso fui bater lá.

Mas aí, quando, no ano seguinte, formou-se a turma [incompreensível] da Escola Naval, éramos cinco [...]. No ano seguinte saiu a 2ª turma de guarda-marinhas [...] Recebi ofício com ordem de desembarcar.

O comandante me chamou: “Você quer desembarcar?” Não senhor. Então não desembarcava. Aí, ficou o guarda-marinha e eu. Mas guarda-marinha não é gente. Bom, começaram os DE’s [Destroyer Escort]<sup>174</sup> a chegar ao Brasil, princípio de 1944. Aí, [chegou no Cruzador Bahia] outra mensagem encaminhando um 2º tenente. Aí, tinha que sair um. O comandante me perguntou. Eu sempre negando. Eu disse que ia ao serviço de pessoal militar me informar das intenções deles quanto a mim. “Nossa intenção é lhe mandar para um DE.” Me empolguei! Os DE’s estavam chegando. O Bahia era um navio veterano da 1ª Guerra Mundial. Estava todo quebrado. Não tinha nada. Mas eu estava feliz da vida! Eu queria era estar embarcado. Aí eu não agüentei. Disse [ao comandante do Bahia] eles querem me mandar para um DE. Vou desembarcar. Aí o comandante [disse]: “Desembarca porque quer. Se não quiser não desembarca”. Aí eu desembarquei.

Me apresento [sic] à Diretoria de Pessoal Militar: “O senhor vai para a DHN.”<sup>175</sup> Eu: “Mas comandante eu não quero ficar em terra.” Estava com vinte anos!. “Mas o senhor vai descansar um pouco”. Mas eu não estou cansado! “Descansa um pouquinho. Depois eu lhe embarco.” Realmente ele cumpriu. Fiquei cinco meses na

---

<sup>174</sup> Contratorpedeiros de escolta (Destroyer-escort) da Marinha americana.  
In: DAL.Piero Fabrizio B. **Os Contratorpedeiros**. Disponível em: <<http://www.oocities.com/ganjos/artigo23.htm?20102#ixzz0yOsdcg3>>. Acesso em: 02 set.10

<sup>175</sup> DHN – Diretoria de Hidrografia e Navegação, nessa época sediada na ilha Fiscal, Rio de Janeiro.

DHN e ele me embarcou no CT Marcílio Dias.<sup>176</sup> Novinho. Tinha acabado de ser construído aqui no Arsenal da Marinha. Aí eu fiquei. Quando estava com oito meses lá [embarcado no CT Marcílio Dias], teve a explosão no Bahia.<sup>177</sup> Dos dezoito oficiais, morreram dezessete ...



Ilustração 47 <sup>178</sup>

O Cruzador Bahia fotografado por dirigível em 1º de julho de 1945, 3 dias antes de explodir.

---

<sup>176</sup> Navio de guerra, contratorpedeiro, foi o terceiro navio a ostentar esse nome na Marinha do Brasil, em homenagem ao Imperial Marinheiro Marcílio Dias, herói das Batalhas de Payssandú e Riachuelo, na Guerra do Paraguai. O Marcílio Dias foi construído pelo Arsenal de Marinha da Ilha das Cobras, no Rio de Janeiro, seguindo o projeto da classe norte-americana Mahan. Teve sua quilha batida em 8 de maio de 1937, foi lançado e batizado em 20 de julho de 1940 e incorporado em 29 de novembro de 1943. Naquela ocasião, assumiu o comando, o Capitão-de-Mar-e-Guerra Renato de Almeida Guillobel.

In: **NAVIOS DE GUERRA BRASILEIROS**. Disponível em: <<http://www.naval.com.br/ngb/MM027/M027htm>>. Acesso em: 02 set. 2010.

<sup>177</sup> Em 30 de junho de 1945, o cruzador Bahia suspendeu de Recife com destino à estação de controle n.º 13, onde substituiu o CTE Bauru – Be 3, no controle e apoio ao transporte aéreo das tropas americanas, de regresso da Europa para os Estados Unidos. Na manhã do dia 3 de julho, depois de navegar cerca de 500 milhas em 50 horas, atingiu a sua posição na estação 13. Na manhã de 4 de julho, durante os preparativos para um exercício com as metralhadoras antiaéreas Oerlikon de 20 mm, o cruzador Bahia parou momentaneamente para lançar ao mar um alvo flutuante para exercício de tiro, mas às 09:10h, foi atingido por uma violenta explosão provocada por um disparo acidental, que acertou as cargas de profundidade na popa.

A violenta explosão ocorreu quando o navio estava próximo aos Rochedos de São Pedro e São Paulo. Na catástrofe, perderam a vida o seu comandante, Capitão-de-Fragata Garcia D'Ávila Pires de Albuquerque e mais 339 dos 372 homens que estavam a bordo, inclusive 4 marinheiros americanos. Em 8 de julho, foram salvos apenas 36 tripulantes pelo mercante inglês S/S "Balfe". Sua baixa foi oficializada pelo Aviso n.º 1055 de 19 e julho de 1945.

In: **A Informação Naval Comentada e Discutida**. Disponível em: <<http://www.naval.com.br/blog/2009/07/04/afundamento-do-cruzador-bahia/>>. Acesso em: 01 set.2010

<sup>178</sup> Fonte: US Navy NGB. Navios de Guerra Brasileiros. Disponível em: <[http://www.defesabr.com/historia/historia\\_mb\\_2gm.htm#Prepara](http://www.defesabr.com/historia/historia_mb_2gm.htm#Prepara)>. Acesso em: 09 set.2010.

Ontem [25 de junho], ainda eu chorei. Peguei uma revista velha. Fui ler o diário de um suboficial que foi sobrevivente. Também... ele falou do cachorro que era o mascote. Aí eu não agüentei... [pausa: o alte. se emociona]

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

Pergunta: Mas o Marcílio Dias fez escolta?

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

Pergunta: Então no Bahia o senhor participou de escolta?

Alt. Façanha: Quarenta e um comboios! Fiquei dezenove meses! Eu tenho vinte e três meses e dez dias de operação de guerra! [orgulho]. Por isso fico emocionado, também! Quando o primeiro avião da FAB foi para a Itália, eu já tinha cento e oitenta dias de mar em operação de guerra. Cento e oitenta!

Pergunta: A participação da Marinha do Brasil foi importante porque senão não entravam víveres nas cidades costeiras, não saíam as exportações.

Alt. Façanha: Imprescindível!

Pergunta: O Alte. Bittencourt, disse-me que a ida da FEB para a Itália foi um ato de vontade...

Alt. Façanha: Porque o americano [incompreensível] na Itália. Estava quase deserto lá. Nem a Força Aérea precisava. Porque inclusive não tinha nem [incompreensível] alemã naquele *front*. Eu queria ver nosso primeiro grupo de caça enfrentar, por exemplo, o Mar... [incompreensível], um veterano da Luftwaffe.<sup>179</sup> Esse cara teve [?] duzentos aviões abatidos.

Eles [FEB e FAB na Europa] fizeram o quê? Bombardeio de [incompreensível], de estrada de ferro...

Eu não desmereço as glórias de ninguém. Agora, eu não aceito é ser relegado e não ser lembrado. Por quê? Não precisava de avião nosso lá e nem de tropa. Agora, navio aqui precisava para manter a rota de navegação. Para meus conterrâneos não

---

<sup>179</sup> Força Aérea Alemã.

morrerem de fome no Nordeste. Tanto tinha que manter a rota de navegação, que os americanos mandaram a 4ª esquadra para cá. A Força Naval do Nordeste nasceu com seis navios: os dois cruzadores da 1ª GM [Bahia e Rio Grande do Sul], seis navios mineiros, construídos aqui que foram transformados em corveta, dois caça-submarinos.

Essa era a Força Naval do Nordeste. Nós [éramos] analfabetos em campanha anti-submarina. Começamos assim.

Pergunta: O Almirante Leôncio falou ... Fizeram um curso intensivo nos EUA ...

Alt. Façanha: Mandaram gente para os EUA e depois, chegamos no final e recebemos oito caça-submarinos de ferro e oito destróieres e depois incorporaram os três [contratorpedeiros] classe Marcílio Dias. E perdemos dois na guerra: o Bahia que explodiu e o Camaquã<sup>180</sup> que emborcou. Então chegamos aqui no dia 6 de novembro de 1945 com 34 navios. E doutores em guerra anti-submarino. Tanto que eu não aceito esse negócio de dizer: "Dia da Vitória: 6 de maio". Eu não aceito! Estive em operação de guerra até julho! A Marinha tem mais tempo de guerra! Porque quando terminou a guerra na Europa eles [americanos] começaram a mandar os aviões deles que estavam na frente italiana regressarem via Dacar/Natal e então, a Marinha brasileira mantinha o que se chamava de estação. Tinha quatro estações. Para que? Para dar apoio a qualquer incidente ou qualquer necessidade desses aviões americanos. Um chegou. Caiu. E o gringo salvou. Então com isso o Bahia ficou até 4 de julho! Tinha acabado [o conflito] na Europa. Tinha acabado não! Eu recebi terço de campanha<sup>181</sup> até novembro. Terço de campanha na [Av.]Rio Branco.

Pergunta: Desfilando na Av. Rio Branco?

Alt. Façanha: É. De modo que esse troço aqui [6 de maio] eu fico numa revolta danada! Eu não quero tirar a glória de ninguém! Eu quero é que se lembrem da gente. Na minha opinião: quem foram os maiores heróis da 2ª Guerra Mundial? Os brasileiros da Marinha Mercante. Porque antes do Brasil entrar na Guerra Mundial estavam levando torpedo e morrendo. Mas com toda bandeira no costado [O Brasil assumiu posição de neutralidade]... Não adiantou... O submarino alemão não dispensava...

---

<sup>180</sup> Navio mineiro construído no Arsenal de Marinha, Rio de Janeiro, que com o advento da 2ª GM foi transformado em corveta de escolta. Afundou em Pernambuco, próximo à ilha de Itamaracá, por causa de mal tempo em 1944.

<sup>181</sup> Terço de campanha militar – pagamento para militar em operações de guerra.

Pergunta: O Alte. Leôncio disse que a grande inovação da guerra [naval] foi o sonar que identificava o submarino.

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

Pergunta: A localização de submarino era visual? Como se fazia essa 'identificação' de um submarino?

Alt. Façanha: Se houvesse um ruído qualquer se desconfiava. Fora disso não tinha como. Quando embarquei no Cruzador Bahia, no dia 09 de abril de 1943. No dia nove, aqui no dique, ele estava colocando o aparelho de sonar. Foi muito depois...

Pergunta: Ele [o Alte. Leôncio] diz que foi a grande inovação.

Alt. Façanha: Mas sabia aonde se dormia [no Bahia]? A tripulação? No chão. Não tinha condições nenhuma. O rancho ?<sup>182</sup> O navio era da 1ª GM.

Pergunta: Qual a tripulação do Bahia?

Alt. Façanha: [...] e tantos homens e quando nessa comissão ele estava com quatrocentos homens a bordo. Quando ele estava uns dez dias na estação, ele viria ao Rio. Então tinha muita gente, que estava em Recife de férias a bordo, de modo que ele estava com 400 homens a bordo.

Pergunta: Para desembarcar aqui, no Rio?

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

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

Alt. Façanha: Eu acho que não fui não. Não me lembro.

Pergunta: Gostaria de saber se a exposição lhe atende. Se conta essa história...

Alt. Façanha: Eu tenho que ir lá.

Pergunta: Da época da inauguração...

Alt. Façanha: Aquilo é do tempo do Max eu não tenho dúvida que estava um primor. Durante a guerra a Marinha criou a Medalha de Serviço de Guerra:

---

<sup>182</sup> Alimentação.

Três estrelas: dias de mar, comando e não sei mais o quê; 2 estrelas; 1 estrela e sem estrela (essa deram para todo mundo). Então o mocinho que ficava aqui e ia embora às 5 horas da tarde recebeu. Eu felizmente peguei o segundo escalão.

A segunda medalha importante é a de Serviço Relevante. Essa medalha é dada para quem realmente prestasse serviços relevantes ou mais de 300 dias de mar em operações de guerra.

A terceira [medalha importante] era a Cruz Naval. Essa medalha de serviços relevantes, hoje, somos cinco vivos. Olha a idade deles aqui... O mais moço sou eu. Sabe o que é que faço? Quando vou a essas homenagens do pessoal da 2ª Guerra Mundial. Não tenha dúvida, planto a minha medalha de serviços relevantes e Força Naval do Nordeste. Essa aí [incompreensível] Mérito Naval, mas isso é porcaria. É vagabundo. Até o governador tem. Agora essas duas: Força Naval do Nordeste e Serviço Relevante... Essa também ninguém me deu! Essa eu conquistei! [orgulho] O traje civil é meu. Vou usar. Podem me gozar. Mas ninguém me gozou. Depois a Marinha regulamentou. O traje civil é meu. Essa medalha é minha.

Pergunta: A medalha é importante no traje militar. O Alte. falou que a Base Naval de Natal se deve ao Alte. Parreiras <sup>183</sup>, não é?

Alt. Façanha: Esse homem é [sic] fabuloso. Esse homem morreu por conta da construção daquela base. Acabou com a saúde dele ali. Tudo ladeira. Só vivia [...] subia a pé.

---

<sup>183</sup> Vice-Almirante Ary Parreiras - Planejou e dirigiu a construção da Base Naval de Natal, também sendo seu comandante durante a 2ª Guerra Mundial. Faleceu em 1945 após o término do conflito.

## **Apêndice C – Depoimento sobre a Musealização do navio Bauru como Museu e sobre a concepção e montagem da exposição em 1982**

Entrevistado: Contra-Almirante Max Justo Guedes

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

Data: 17 de junho de 2010.

Local: Residência do Almirante. Leblon, Rio de Janeiro.

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

Alte. Max: Eu fui para o SDM<sup>184</sup> em 1968. Em 1968 nós fomos à Portugal para as comemorações do 5º centenário de Pedro Álvares Cabral. Houve uma enorme comissão. [A princípio] era uma comissãozinha e passou a ser uma comissão nacional chefiada pelo Ministro Magalhães Pinto<sup>185</sup> que era Ministro das Relações Exteriores.

Pergunta: Como surgiu essa comissão?

Alte. Max: O presidente do Instituto Histórico [e Geográfico Brasileiro] era o embaixador Macedo Soares<sup>186</sup>. E eu não tinha nada haver com Museologia, com serviço de documentação. Eu não tinha haver com isso. Eu fui convidado a participar de uma conferência de história da cartografia em Londres.<sup>187</sup> Estava preparando a

---

<sup>184</sup> Serviço de Documentação da Marinha, nessa época, Serviço de Documentação Geral da Marinha.

<sup>185</sup> José de Magalhães Pinto – Ministro de Estado no governo ditatorial de Costa e Silva, no período entre 15/03/1967 e 31/08/1969.

<sup>186</sup> José Carlos de Macedo Soares.

<sup>187</sup> O Almirante Max Justo Guedes, é especialista em História Naval Brasileira e História da Cartografia. Sua formação tem estreita ligação com os estudos do historiador português Jaime Cortesão, que esteve no Brasil nos entre 1940 e 1957, com quem teve aulas em um curso promovido pelo IHGB.

A influência de Cortesão na sua obra é evidente, uma vez que o Almirante também compartilha da “teoria do sigilo”, atribuindo a escassez de mapas impressos em Portugal e Espanha (comparado com a produção cartográfica flamenga e holandesa) à tentativa dessas potências de manter um rígido controle de informações estratégicas. Seus estudos sobre a viagem de Pedro Álvares Cabral, ademais, tem grande notoriedade no Brasil e no mundo, principalmente sua defesa sobre a intencionalidade do descobrimento do Brasil, baseada na documentação, mas também por justificativas técnicas sobre o

minha comunicação para essa conferência. Na Marinha só existiam duas coleções *portugalia* de Documentas Cartográficas [...]: uma na Ilha Fiscal, na DHN <sup>188</sup>, outra na Escola Naval. Então, na hora do almoço - eu servia na diretoria, na subdiretoria de obras-civis – aproveitava a hora do almoço e corria à ilha Fiscal <sup>189</sup> para consultar os *portugalia*. Um belo dia eu estava trabalhando lá quando chegou um oficial [da DHN] que me disse: “Comandante têm dois senhores que são ‘meio pancada’ porque estão procurando a ilha do Conde de Gestart [?] e a ilha do Conde de Gestart não existe porque, eu trabalhei na última edição da carta [nº] 1810, que é a carta náutica da Baía de Guanabara e não tem ilha de Gestart nenhuma”.

Eu respondo: “Não tem, mas, já teve. A ilha do Conde de Gestart é a ilha do Viana <sup>190</sup>. Porque o Conde de Gestart era ministro plenipotenciário da França no Brasil e tinha uma casa lá”.

“Será que o senhor pode dizer, a esses dois velhinhos, isso?”

“Pois não.” Aí fui lá e expliquei a eles. E eu tinha escrito o primeiro livro do Descobrimento do Brasil. Escrevi [no período] da renúncia do Jânio [Quadros]. Nós estávamos numa prontidão que não acabava mais. Não tinha nada para fazer porque – eu era encarregado da eletrônica do Barroso <sup>191</sup> – não podia ligar nada. Não tinha nada para ler. A única coisa que podia fazer era um livro que precisava de quatro documentos, era sobre o Descobrimento do Brasil: a Carta de Pero Vaz Caminha, a Carta de Mestre João, a Relação do Piloto Anônimo e as Instruções de Vasco da Gama. Foi fácil fazer aquilo. Porque o resto era Marinha. Eram a Carta Piloto e rota de navegação. Aí eu escrevi o livro. Entreguei a DHN para publicar. E, esqueci do livro. Quando voltei de Alagoas – isso [a produção do livro] foi em 1961 – em 65, a DHN avisou que meu livro estava pronto:

“Que livro?”

---

trajeto da esquadra de Cabral, em que demonstra grande apuro técnico, fruto de uma detalhada pesquisa de campo, que contou com navegações e vôos de helicóptero pela região.

In: Pequena Biografia. **Max Justo Guedes**. Disponível em: <<http://sites.google.com/site/lechbr/pequena-biografia:maxjustoguedes>>. Acesso em: 07 set. 2010.

<sup>188</sup> Diretoria de Hidrografia e Navegação da Marinha

<sup>189</sup> Onde estava instalada a Diretoria de Hidrografia e Navegação. Permanecendo lá até 1998 quando deu lugar a mais um museu do Serviço de Documentação da Marinha.

<sup>190</sup> Ilha onde atualmente está situado o estaleiro RENAVE, na Baía de Guanabara, próxima à ilha da Conceição, em Niterói. Latitude-22.866, Longitude-43.134.

In: INSTITUTO BAÍA DE GUANABARA/Baía em dados. Disponível em: <<http://www.portalbaiadeguanabara.org.br/portal/baiadados.asp>>. Acesso em: 24 jun. 2010.

<sup>191</sup> Navio Cruzador-Ligeiro Barroso da MB. DIRETORIA DE PATRIMÔNIO HISTÓRICO E DOCUMENTAÇÃO DA MARINHA/HISTÓRIA MARÍTIMA E NAVAL//Histórico dos navios. Disponível em: <<http://biblioteca.dphdm.mar.mil.br/sistemas/navios/Index.asp?codNavio=161>>. Acesso em: 24 jun. 2010.



"Aquele livro do Descobrimento do Brasil!" Me deram os livros e ficaram com uma parte para eles. E, em 68, quando estava falando isso sobre a ilha do Conde de Gestart, quando os senhores saíram, o oficial perguntou se poderia dar um livro meu para os senhores. "Esses daí são da DHN. São de vocês." Aí ele deu um livro para cada um.

Uns dez dias depois estava o diretor de hidrografia me catando. " Ô Max, o embaixador Macedo Soares quer falar com você com urgência.

Aí, tá bem... Telefonei pra lá e marquei uma audiência. E eu fui falar com o embaixador que era presidente do IHGB. "Comandante nós descobrimos pelo seu livro que vai ser comemorado o 5º centenário de Pedro Álvares Cabral. O senhor poderia nos ajudar na preparação das comemorações?"

Eu digo: "Pois não." As reuniões no instituto eram como são ainda - as quartas-feiras. Na quarta-feira seguinte, naquela época tinha uma coisa chamada PERT. Era um cronograma. Eu preparei um. [Dividi por] meses, os eventos e tal... Levei aquilo [para] o silogeu, a sede do instituto histórico. O silogeu era no mesmo lugar onde é hoje o Instituto Histórico e a Academia de Letras. O silogeu (Ilustrações 48 e 49) foi um dos prédios da exposição de 1922.<sup>192</sup>



Ilustração 48

Silogeu: Detalhe do mapa "Rio de Janeiro: Central Monumental", de Carlos Aenishanslin, ano 1915<sup>193</sup>

<sup>192</sup> Exposição Internacional Comemorativa do Centenário da Independência do Brasil na Esplanada do Castelo, Centro da cidade do Rio de Janeiro. O prédio do silogeu não fora construído para a exposição: "Construído durante o século XIX para ser uma maternidade, acabou ficando sem função após a inauguração da unidade de Laranjeiras (hoje pertencente à UFRJ), e foi abandonado. Ao terminar a obra, foi decidido que o prédio abrigaria, além do IHGB, também a ABL, a Academia de Medicina e Instituto dos Advogados, todos ainda sem sede própria. Como não se sabia qual nome dar ao prédio, cunhou-se a expressão Silogeu Brasileiro, que significa casa de estudos em conjunto. Aos poucos, as outras entidades foram obtendo casa própria, só ficando o IHGB até que, finalmente, nos anos 70, pode se mudar para o prédio atual, ao lado do desaparecido Silogeu." In: PACINI, Paulo. Rio Antigo. **JORNAL DO BRASIL**. Disponível em: < <http://www.jblog.com.br/rioantigo.php?itemid=22016>>. Acesso em: 10 out. 2010.

<sup>193</sup> Fonte: MAPAS ANTIGOS. HISTÓRIAS CURIOSAS. Disponível em: <<http://www.serqueira.com.br/mapas/silog.htm>>. Acesso em: 10 out. 2010.



Ilustração 49 - Silogeu

Aí, entregaram-no ao instituto histórico e à academia de letras [Academia de Medicina e Instituto dos Advogados]. Depois a Academia Brasileira de Letras foi lá para onde é agora,<sup>194</sup> que também foi prédio da exposição de [19]22. E aí, eu levei aquilo [o cronograma PERT]. O embaixador havia pedido. Só tinha 'cobra'. Pensei: "O que é que estou fazendo no meio dessas '[as]sumidades' todas, aqui?" Abri o PERT. E disse: "Eu trouxe aqui o PERT e minhas sugestões para as comemorações. Nessa altura alguém pergunta: PERT da onde? Aí eu pensei: "Ih, Meu Deus do céu..."

Mas começamos a pensar nas comemorações. O embaixador Macedo Soares foi ser embaixador em Haia e o Pedro Calmon, que era o vice, assume a presidência do instituto. Quando ele assumiu a presidência do instituto – ele nunca fez nada pequeno. Tudo, para ele, tinha que ser grande – ele me pediu: "Ô Max, você pode me arranjar uma audiência com o almirante Rademaker?"<sup>195</sup> Ele era o Ministro da Marinha. Eu disse; "Pois não". Eu falei com o Rademaker. Ele falou: "Ah! Traz o doutor Calmon para almoçar aqui." E fomos lá e ele falou em fazer uma comissão nacional e pediu uma audiência ao Presidente da República, que era o Costa e Silva que estava veraneando no Palácio Rio Negro em Petrópolis. Os presidentes, todos, veraneavam lá. Aí, a essa altura, o Rademaker arranjou a audiência, subimos [para Petrópolis]. O Calmon, Américo Lacombe e eu. E chegamos lá. O Calmon disse que era preciso fazer uma comissão nacional [por]quê era uma data importantíssima, o 5º centenário do descobridor do Brasil... Além disso, era preciso fazer uma nova sede para o IHGB,

---

<sup>194</sup> Av. Presidente Wilson 203, Castelo, Rio de Janeiro.

<sup>195</sup> Almirante-de-Esquadra AUGUSTO HAMANN **RADEMAKER** GRÜNEWALD (11 de maio de 1905 – 1985) Exerceu o ministério da Marinha e da Viação e Obras Públicas, nos primeiros dias do governo de Castello Branco e voltou a ter o título de ministro da Marinha na gestão de Costa e Silva (1967-1969). Disponível em: <[http://www.netsaber.com.br/biografias/ver\\_biografia\\_c\\_914.html](http://www.netsaber.com.br/biografias/ver_biografia_c_914.html)> Acesso em: 26 jun.2011.

porque o silogeu estava caindo aos pedaços. Aí, foi criada a comissão nacional e a presidência foi dada ao Magalhães Pinto que era o ministro das Relações Exteriores. E, combinou-se – aí, já o ministro das Relações Exteriores com o ministro das Relações Exteriores de Portugal – combinou-se que iria uma comissão brasileira [para Portugal] e viria uma portuguesa aqui. E, nessa comissão brasileira, eu iria pelo instituto histórico. Aí, quando o Rademaker soube disse: “Negativo! Você vai na minha comitiva.”

Quem iria eram os três ministros militares – a época é da revolução – e o Magalhães Pinto, que era ministro das Relações Exteriores.

Aí fomos para Portugal. O Pedro Calmon pediu ao Costa e Silva um empréstimo para construir o instituto histórico. Costa e Silva mandou a Caixa Econômica emprestar o dinheiro. Quando saímos da reunião, eu disse: - mas como vamos pagar esse empréstimo? A essa altura eu já havia sido nomeado sócio do instituto histórico: cheguei lá, um belo dia e [Pedro Calmon] disse –

“Olha, agora você é sócio do instituto” Eu disse: “Ciente”. Então eu perguntei ao Calmon... Ele disse: - Ô Max, o importante é arranjar o empréstimo, como pagar, vamos pensar depois.

Aí foi feita a comissão. E nós fomos para Portugal. E de Portugal, iríamos para a Holanda. Porque o [estaleiro] Verolme, que restaurou o [Encouraçado] Minas Gerais, nos convidou para passarmos três dias na Holanda e a rainha<sup>196</sup> convidou para passarmos outros três.

Fomos o Rademaker, dona Ruth, a filha, o Fragelli<sup>197</sup> e eu. Fomos para Holanda. E lá ficamos uns três dias, passeando de iate do Verolme. E não sei lá o quê ... Mas nessa altura [da história do Brasil] aquele Vladimir [Palmeira] que hoje é deputado, fez a passeata dos 100 mil<sup>198</sup> aqui no Rio. E o Chefe-do-Estado-Maior não

---

<sup>196</sup> Juliana Emma Louise Wilhelmina van Oranje-Nassau. (30 de Abril de 1909 — 20 de Março de 2004).

<sup>197</sup> Almirante de Esquadra José Alberto Accioly Fragelli.

<sup>198</sup> Passeata dos Cem Mil, realizada em 26 de junho de 1968, é considerada a manifestação popular mais importante da resistência contra a ditadura militar. Ela marca o ponto alto do movimento estudantil e o início de sua derrocada.”

PREITE SOBRINHO. Wanderley. Passeata dos Cem Mil marca o auge da resistência contra a ditadura no Brasil. In: Passeata dos cem [...] contra a ditadura no Brasil. **Folha de São Paulo**. 30/04/2008 - 17h27. Folha On line. Brasil. Disponível em: <<http://www.1folha.uol.com.br/folha/a/brasil/ult96u397254.shtml>> . Acesso em: 07/09/2010.

“Contra os meninos e meninas do movimento estudantil, foram lançados homens armados até os dentes. Agora passeata começava a ser dissolvida a bala. No Calabouço, um restaurante carioca freqüentado por estudantes, a polícia militar assassinou um rapaz, Édson Luís. Nem a missa de sétimo dia, na catedral da Candelária, foi respeitada pela polícia, que baixou o sarrafo nas pessoas que saíam do templo. Em

aguentou a barra e pediu para ao Rademaker para voltar. Nós voltamos. Saímos da Holanda, fomos para Madrid e de Madrid, num avião, para o Brasil. Na volta, o Rademaker pediu para a filha para sentar ao lado do Fragelli e eu sentar ao lado dele. E ele disse: “Ô, Max você vai fazer o museu para a Marinha. Eu vou iniciar a restauração dos meios flutuantes<sup>199</sup> (o projeto das fragatas, não é?) e a Marinha está muito desmotivada. Precisa de um museu.”

“Ministro, acho que eu já visitei todos os museus do mundo – exceto os da Cortina de Ferro – [mas] eu não sei fazer nada de museu não! Visitar museu é uma coisa, fazer museu é outra coisa.” Aí ele disse: “ Problema é seu.”

Uns quinze dias depois, ele me chamou e disse ... nessa altura eu já estava nomeado diretor do Serviço de Documentação da Marinha [SDM], que era ao lado do gabinete do ministro. Quando ele deu a ordem para eu fazer o museu, já era diretor do SDM, que era no 3º andar, no [prédio do então] Ministério da Marinha. No [edifício] Almirante Tamandaré<sup>200</sup>. Na ala de cá tinha o meu gabinete, gabinete do diretor [do SDM] e a biblioteca. Embaixo tinha o arquivo. O Serviço de Documentação Geral da Marinha começou como uma divisão do Estado Maior da Armada. Quando eu passei pra lá, quando começou esse negócio de Cabral, não sei o quê [...] Eu era o vice-diretor do SDGM, o Paiva Meira era o diretor. O Paiva Meira só ia lá para almoçar. Quem mandava era eu. Então conseguimos o prédio da D. Manuel<sup>201</sup>. Mas o dinheiro não saía [para a recuperação do prédio e instalação do museu]. Não saía porque o Rademaker foi ser Vice-Presidente da República e o ministro [da Marinha] que entrou me disse: “Max, eu não passo na sua porta porque você vai me botar na vitrine.”

Mas afinal de contas nós conseguimos. O Alte. Ricart<sup>202</sup> e o Alte. Aarão Reis<sup>203</sup>, que era o Secretário [Geral] da Marinha, deram o dinheiro. E nós começamos a restaurar o prédio [...]. Aquele prédio era da Marinha. [...] foi feito para o Clube Naval. O Clube Naval passou para a Marinha para ser o Museu Naval, que ficou instalado ali. E o museu ficou ali até 1922, quando Gustavo Barroso fechou o Museu da Marinha e o

---

resposta, a maior passeata já vista na avenida Rio Branco: a célebre Passeata dos Cem Mil (26/6/1968). Era a multidão, bonita, vigorosa, olhando para a vida, exigindo a mudança.”  
In: **A Ditadura Militar**. Disponível em: < <http://www.culturabrasil.pro.br/ditadura.htm>>. Acesso em 07/09/2010.

<sup>199</sup> Navios.

<sup>200</sup> Prédio situado na entrada do complexo do 1º Distrito Naval em frente à Rua Visconde de Inhaúma, no Centro da cidade do Rio de Janeiro.

<sup>201</sup> Rua Dom Manuel, 15, Centro, Rio de Janeiro, onde está o Museu Naval

<sup>202</sup> Arthur Ricart da Costa, Almirante-de-Esquadra – Ministro da Marinha interino, no período de 15.03.1979 a 15.03.1985. Nascimento: Rio de Janeiro (DF)-RJ, 1924.

<sup>203</sup> Levy Penna Aarão Reis.

Museu do Exército para fazer o Museu Histórico Nacional. Aquilo [o prédio da [rua] Dom Manuel] ficou lá abandonado até que a Marinha emprestou para o Ministério de Indústria e Comércio que, por sua vez, passou para o Ministério da Justiça. Então essa é a história daquele prédio.

Aí começamos a restauração com o dinheiro que o Ricart e o Alte. Aarão Reis conseguiram. E quando estava se aproximando a inauguração, [o museu] não tinha acervo. O acervo estava todo no Museu Histórico Nacional. E estava todo quebrado. Eu consegui trazer os modelos, os armamentos [uso sistemático do pronome pessoal na 1ª pessoa – hierarquia e o coletivo anulado pelo uno, espírito de corpo] – tudo quebrado. Lá num porão daqueles – porque não tinha reserva técnica. O diretor<sup>204</sup> também não queria nada. Ele morava em Petrópolis. Vinha aqui. [E] ficava duas horas. Aquela diretora, Dirce, ‘dura’ como o diabo! Me fez mandar uma mesa, uma máquina de escrever e um datilógrafo para ‘digitar’ o que ia voltar para a Marinha. Aí voltou tudo quebrado! E eu peguei um pessoal do arsenal [de marinha] para restaurar. [Nesse ínterim] o Kelvin<sup>205</sup>, um dia, passou [no prédio da Rua D. Manuel], viu e veio falar comigo para ver se eu deixaria ajudar [na restauração dos modelos]. Aí, ficaram restaurando o que seria o acervo. Até que consegui que o Kelvin fosse contratado pela Marinha. Ele [começou antes de] 72. Porque o prédio foi inaugurado em agosto de 72. Antes disso ele trabalhava lá com o pessoal do arsenal e o material que veio de volta do Museu Histórico Nacional. Aí fizemos um projeto: o museu era no 1º andar; no 2º andar, de um lado, era biblioteca, do outro lado era o gabinete do Paiva Meira, depois meu gabinete e depois o arquivo histórico, que era uma sala só. Porque o arquivo continuou lá [no edifício Almirante Tamandaré] num buraco do antigo ministério, lá no subsolo. [...] O Adalberto Nunes – aquele que falou que não passava na porta - não foi à inauguração. Quem inaugurou foi o Rademaker, que era Vice-Presidente da República.<sup>206</sup> E ficamos até 82. Estava tudo muito apertado. Não tinha lugar para

---

<sup>204</sup> Gerardo Brito Raposo da Camara - Diretor do Museu Histórico Nacional e do Curso de Museus entre 1971 e 1985.

In: UNIRIO/ESCOLA DE MUSEOLOGIA/**Direção**/Galeria de Ex-Diretores. Disponível em: <<http://www.unirio.br/museologia/escolademuseologia/diretores.htm>>. Acesso em: 10 nov. 2010.

<sup>205</sup> Kelvin Duarte – modelista naval que além de colaborar com a reabertura do Museu Naval desenvolveu projetos de modelos navais para o Museu do Mar em São Francisco do Sul, SC.

<sup>206</sup> Augusto Hamann Rademaker Grunewald integrou a junta militar que presidiu o país de 31 de agosto a 30 de outubro de 1969, após a morte do Presidente Costa e Silva. Posteriormente foi eleito Vice-presidente na chapa encabeçada pelo general Emílio Garrastazu Médici, entre 30 de outubro de 1969 e a 15 de março de 1974. (Informações do entrevistado).

nada. O almirante Maximiano me telefonou e disse; “Ô Max, você quer [o prédio] da odontoclínica ?<sup>207</sup>

[Nesse momento o telefone toca e a gravação fica interrompida. Recomeçando quando o almirante passa a organizar seu testemunho sobre o Navio-Museu Bauru.]

Pergunta: Para a criação e produção da exposição inaugural no Navio-Museu Bauru o senhor contava com museólogas/os em sua equipe?

Tinha a Vera [Pacheco] e a Nice [Mandarino], na equipe da exposição do Bauru em 1981/1982.

Pergunta: E o [museólogo Fernando] Moura?

Quando comecei a fazer a Dom Manuel, o Moura tinha feito um curso de restauração com o Edson Motta<sup>208</sup> e depois fez o Curso de Museologia. Depois que estava lá [no Museu Naval]. Ele trabalhava na montagem da exposição. Ele chegava às 5 horas da madrugada e saía 6,7 horas da noite.

Pergunta: Na criação da exposição do Bauru, o senhor foi o autor. O senhor foi o curador. Quem fez a seleção do acervo? Vi a lista do acervo. Vi que tinha quadros, prataria do próprio Bauru e de outros navios. Tinha prataria?!?

A prataria ... Na guerra, os encouraçados – principalmente o [encouraçado] São Paulo<sup>209</sup>, que foi buscar o rei da Bélgica e a rainha da Bélgica – levou uma

---

<sup>207</sup> Prédio localizado na ilha das Cobras, cujo acesso se faz pelo 1º Distrito Naval, Centro, Rio de Janeiro.

<sup>208</sup> Edson Motta (Juiz de Fora MG 1910 - Rio de Janeiro RJ 1981). Pintor, restaurador, professor. Inicia estudos de pintura com seu tio, o artista Cesar Turatti. Por volta de 1927, transfere-se para o Rio de Janeiro e ingressa na Escola Nacional de Belas Artes - Enba, onde tem aulas de pintura com Rodolfo Chambelland (1879 - 1967) e Marques Júnior (1887 - 1960). Em 1931, funda o Núcleo Bernardelli com Ado Malagoli (1906 - 1994), José Pancetti (1902 - 1958), Milton Dacosta (1915 - 1988), Quirino Campofiorito (1902 - 1993), Manoel Santiago (1897 - 1987), Bruno Lechowski (1887 - 1941), entre outros artistas. Em 1936, recebe medalha de prata no 42º Salão Nacional de Belas Artes e, em 1939, é contemplado com o prêmio de viagem ao exterior. Na Europa, desenvolve estudos sobre técnicas de pintura. Ao voltar ao Brasil, executa afrescos na igreja matriz da cidade Dores do Turvo, em Minas Gerais. Em 1944, de volta ao Rio de Janeiro, é convidado a organizar o Setor de Recuperação de Obras de Arte do Serviço de Patrimônio Histórico e Artístico Nacional - Sphan, permanecendo no cargo de diretor e conservador-chefe até 1976. Entre 1945 e 1980, é professor de teoria, técnica e conservação da pintura, na Enba, da Universidade do Brasil, atual Universidade Federal do Rio de Janeiro - UFRJ. Entre suas publicações estão O Papel: Problemas de Conservação e Restauração, de 1971, e Iniciação à Pintura, de 1976, ambos escritos em parceria com Maria Luiza Salgado.

In: Itaú Cultural. **Enciclopédias**. Artes Visuais. Autores. Busca. Biografia. Disponível em: <[http://www.itaucultural.org.br/aplicexternas/enciclopedia\\_ic/index.cfm?zuseaction=artistasbiografia&cd\\_verbete=1587&cd\\_item=1&cd\\_idioma=28555](http://www.itaucultural.org.br/aplicexternas/enciclopedia_ic/index.cfm?zuseaction=artistasbiografia&cd_verbete=1587&cd_item=1&cd_idioma=28555)>. Acesso em: 09 set. 2010.

<sup>209</sup> O Encouraçado São Paulo, foi o segundo navio a ostentar esse nome na Marinha do Brasil em homenagem ao Estado e a Cidade de São Paulo. O São Paulo foi construído pelo estaleiro Vickers Sons and Maxim em Barrow-in-Furness, Inglaterra. Teve sua quilha batida em 30 de abril de 1907, foi lançado em 19 de abril de 1909, foi incorporado em 12 de julho de 1910. [...]O São Paulo fazia parte de um ambicioso plano de reaparelhamento naval iniciado pelo Ministro da Marinha Almirante Júlio César de Noronha, em 1904 e concretizado na gestão do Almirante Alexandrino Faria de Alencar. Era um dos navios mais poderosos do mundo na época de sua entrega, porém tornou-se rapidamente obsoleto

baixela espetacular. O governo de São Paulo doou uma bandeja que foi colocada na ilha [Fiscal], lembra<sup>210</sup>? Mas tudo era do Encouraçado São Paulo e os outros navios também tinham alguma coisa de prata. Estava na Diretoria de Intendência. Aí, eu recolhi tudo.

No 3º andar do ministério [Edifício Almirante Tamandaré, já citado], tinha um 'negócio' que eles chamavam de museu. Tinha vitrines com alguma coisa: prataria, louça, aquela louça do Encouraçado São Paulo.<sup>211</sup>

[A partir daqui, a entrevista transformou-se em conversa. Como última pergunta, indaguei se, se pudesse refazer a exposição do Bauru, como esta seria? Como resposta obtive um "não me lembro mais daquela exposição ... já faz muito tempo."]

#### **Nota da entrevistadora**

Entrevistar Almirante Max Justo Guedes fez com que fosse revolido do meu 'Museu Pessoal' as lembranças de dois períodos recentes da história do Brasil e da minha vida profissional dos quais carrego muitas impressões. O primeiro período se refere à Ditadura Militar de 1964 a 1985 que criança e adolescente passei e fui 'passada' pela 'dita'.

. Recordações das ações arbitrárias de pseudo autoridades (naquele tempo só o fato de vergar uma farda o sujeito se achava autoridade) que achei normais em minha desinformação causada pela propaganda governamental e crâncice; dos silêncios impostos pelo medo da repressão; da leitura contumaz do melhor jornal desse país à época – Jornal do Brasil – com suas fotografias provocativas, títulos abusados e protestos em forma de receita culinária.

Na fala simples do almirante tive contato com nomes que só conhecia por titularidades em cargos e funções de autoridades nacionais o que me obrigou a um dar um sem número de notas de referência e explicações enxertadas na transcrição do

---

devido à grande evolução da tecnologia naval no início do século XX.[...] 1920-21 - Sob o comando do Capitão de Mar-e-Guerra Tancredo de Gomensoro, conduziu os reis da Bélgica, de Zeebrugge ao Rio de Janeiro, e, na viagem de regresso para a Europa, trouxe para o Brasil os restos mortais dos ex-Imperadores D. Pedro II e Teresa Cristina.[...] 1943-45- Durante a 2ª Guerra Mundial, participou da defesa local fundeado no porto de Recife (PE).

In: **NGB - Navios de Guerra Brasileiros**. Disponível em: <<http://www.navio deguerrabraileiro.hpg.ig.com.br/S/S031/S031.htm>>. Acesso em: 07 set. 2010.

<sup>210</sup> Aqui o almirante se refere ao Projeto Ilha Fiscal que transformou o prédio neogótico da ilha em museu e local de recepções institucionais e privadas, a partir de 1997-98. Uma de suas salas está ambientada como uma sala de jantar onde se encontra o centro de mesa que fazia parte da prataria do Encouraçado São Paulo cuja qual o almirante se refere.

<sup>211</sup> Peças que estavam depositadas no Museu Naval, em 1995.

depoimento, dando identidade e situando o tempo e espaço dos senhores do poder citados que, para ele, não passavam de nomes e companheiros de seu cotidiano de oficial graduado das Forças Armadas do país.

O segundo período é relativo à minha vida profissional em que o almirante foi meu chefe quando diretor do Serviço de Documentação da Marinha e da Diretoria de Patrimônio Histórico da Marinha. Mantínhamos estreito contato por conta dos inúmeros projetos de implantação de museus e espaços culturais, de implantação de reserva técnica e de projetos de exposições realizados em equipe. Na entrevista muitas vezes, as respostas se tornavam imprecisas pela sua certeza de que eu estava entendendo toda a narrativa. E estava mesmo. Ocorreu que nesses momentos minhas lembranças também eram acionadas ocasionando um grande esforço para me colocar distante emocional e psicologicamente e para me por no lugar do leitor transcrevendo a entrevista com as explicações necessárias.



## **Apêndice D - Depoimento sobre a restauração sofrida pelo Navio-Museu Bauru, entre 2007-2010, e a exposição em suas dependências.**

Entrevistado: Vice-Almirante Armando de Senna Bittencourt

Engenheiro Naval formado pela Universidade de São Paulo. Mestrado em Arquitetura Naval pela Universidade de Londres e curso de Política Estratégica pela Escola Superior de Guerra.

Diretor de Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha (DPHDM), organização militar responsável técnico-administrativa do Navio-Museu Bauru

Data: 05 de maio de 2010.

Local: Gabinete de trabalho do Diretor, DPHDM, Centro, Rio de Janeiro.

### Missão da Diretoria de Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha

A DPHDM tem o propósito de preservar e divulgar o patrimônio histórico e cultural da Marinha, contribuindo para a conservação de sua memória e para o desenvolvimento da consciência marítima brasileira.<sup>212</sup>

Pergunta: Almirante, o navio Bauru, em 1982, transformou-se em museu. Qual a temática desse museu?

O Bauru é o único navio que resta que participou da 2ª Guerra Mundial, no Brasil. Foi muito importante a participação [da Marinha] brasileira na 2ª Guerra Mundial. E, posso dizer inevitável. Nós tínhamos as matérias-primas tropicais que ambos os lados [Eixo e Aliados] precisavam, porque as fontes de matérias-primas tropicais do lado asiático estavam ocupadas pelos japoneses e nós tínhamos matérias tropicais essenciais para o esforço de guerra aliado. Já que havíamos negado o mar para os alemães, portanto não havia navios de superfície, mercantes alemães, que pudessem levar nossos produtos.

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

---

<sup>212</sup> DIRETORIA DE PATRIMÔNIO HISTÓRICO E DOCUMENTAÇÃO DA MARINHA. Missão. **Conarq - Arquivo Nacional**. Disponível em: < <http://www.conarq.arquivonacional.gov.br/cgi/cgilua.exe/sys/start.htm?inford=485&sid=101&tpl=printerview> >>. Acesso em: 29 abr. 2010.

Bom, a estratégia alemã foi negar o suprimento aos países ocidentais. Então, com isso, começaram a afundar navios nossos [também]. Com o afundamento de navios na nossa costa, era inevitável nossa participação na guerra. Como realmente participamos.

Esse esforço no mar foi muito importante para o Brasil, porque nessa época, praticamente não havia estradas ou, as que haviam eram de péssima qualidade. Então os suprimentos das nossas cidades dependiam de transporte marítimo. Bem como, o Brasil não tinha combustíveis. O carvão de boa qualidade e petróleo vinham do exterior, também. Então, se não houvesse essa ação da Marinha apoiada pela Aeronáutica e, de certa forma, pelo Exército, a 2ª Guerra Mundial, no litoral do Brasil, de fato, foi uma participação brasileira em algo maior, que a imprensa chamou de “Batalha do Atlântico” que, do ponto de vista militar, seria mais correto dizer “Campanha do Atlântico”. Foi a campanha mais longa da 2ª Guerra Mundial e que [na qual] morreu uma quantidade enorme de pessoas. Foi afundada uma quantidade enorme de navios e uma quantidade enorme de submarinos também.

Mas sem esse esforço de fazer comboio, de manter o tráfego marítimo no litoral brasileiro teria sido, para as cidades brasileiras, um horror. Não haveria suprimento, ou seja, não seria possível manter o suprimento de alimentos, combustíveis e tudo o mais para essas cidades. Bem como para os aliados, era fundamental receber alguns produtos de matérias primas tropicais, tal como, borracha, cera de carnaúba e mais uma série de coisas que precisa. Sem isso não se faz guerra também.

Então o Bauru representa, digamos, um monumento a todo esse esforço que foi feito durante a 2ª Guerra Mundial. [...] Simboliza algo que não havia como escapar.

Sem desmerecer o papel da FEB na Itália – sempre que se fala de 2ª Guerra Mundial, se fala em FEB - 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. Não era vital para o Brasil. Foi uma participação. Uma participação importante. Não desmereço o imenso trabalho que eles fizeram. Muito pelo contrário. Fizeram um lindo trabalho lá. Mas não que precisasse. Enquanto a 2ª Guerra Mundial na costa brasileira... O esforço da Marinha, Aeronáutica e também, de certa forma, de pessoas do Exército, que eram transferidas um lado para outro lado da costa - muitos soldados morreram nesses afundamentos - isso era fundamental para a existência do Brasil. Vital para o Brasil.

Pergunta: Então, esse é o tema: 2ª Guerra Mundial e a participação da Marinha do Brasil?

Então, o navio era um navio de escolta de origem americana que comboiava, fazia escolta dos comboios de navios mercantes que protegidos por esses navios de guerra do tipo do Bauru, dos caça-submarinos, alcançavam seu destino e com isso manteve-se o suprimento aliado, manteve-se, o abastecimento, de certa forma, de nossas cidades. Com uma série de [incompreensível] parte de combustível que chegou a faltar completamente.

Pergunta: E o senhor estava falando ontem sobre a construção do Bauru.

Bom, como disse, é um navio de origem americana e uma das coisas notáveis da 2ª Guerra Mundial foi o esforço de guerra norte-americano em que eles construíram centenas de navios iguais ao Bauru.

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

Mas preservar um navio construído na década de 1940 até os dias de hoje, ou seja, 70 anos depois é, realmente, um esforço enorme. É muito caro, o navio custa muito dinheiro para ser preservado. E não é apenas do ponto de vista da corrosão do casco que está dentro d'água. Isso é até fácil de proteger porque o casco é uma coisa lisa. Coloca-se [o navio] num dique, limpa-se [sic] e, se por acaso tiver uma chapa corroída, trocasse-se. E usando uma boa tinta é fácil preservar.

É muito mais difícil preservar de dentro para fora, ou seja, na verdade o navio velho [se] acaba de dentro para fora. É o cantinho que fica embaixo de uma máquina. É o cantinho na estrutura difícil de limpar e ali inicia-se um processo de corrosão. E esse processo de corrosão, quando se vai vê, furou. Furou de dentro para fora. A corrosão começa de dentro para fora.

Ferrugem não é nada contagiosa. Ferrugem não é uma doença [do metal]. Ela é um processo eletrolítico de hidroxidação. Oxidação em aço, em geral acontece em altas temperaturas. Em geral, pasturar é corrosão eletrolítica às vezes entre duas partes da própria chapa que estão em condições diferentes.

É importante lembrar que se tira essa ferrugem, não porque é contagiosa, e sim, porque ela é porosa e sendo porosa ela acumula umidade, e com processo eletrolítico, exatamente, a umidade acumulada na massa esponjosa de ferrugem vai prosseguir cada vez mais o processo de corrosão da chapa. Da estrutura. Então, tem que tirar a ferrugem antes de pintar.

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

[O Bauru] sofreu um grande processo de manutenção. Um processo de manutenção que foi preciso, inclusive, na parte da estrutura interna que já estava corroída, velha. Mas o fato é que ele foi muito bem recuperado. E no momento o casco está todo recuperado. A parte estrutural está toda muito bem recuperada. Vai precisar de manutenção sempre. Manutenção de navio, de navio velho, ainda por cima. Mas, além disso, precisamos recuperar a exposição. E que já há um projeto “montado”. É uma questão de captação de recursos. Acreditamos que precisamos de uns R\$ 500.000,00 para recuperar os espaços internos, decorar os espaços internos e receber a “montagem” da exposição. É uma nova exposição. Não estamos colocando a exposição antiga. Estamos colocando uma nova exposição com um conceito moderno por uma Museologia moderna, mantendo o tema.

Pergunta: O senhor assistiu a uma visita de jovens?

Eu mesmo visitei. Fui um visitante incógnito.

Pergunta: Como visitante o que achou da exposição?

Achei que, naquela época, ele [Bauru] cumpria sua missão, ou seja, aquela exposição que mostrava as coisas. Mas não existe exposição permanente. Era uma exposição de longa duração que perdeu seu longo prazo. E, realmente, em termos museológicos mais modernos uma exposição onde os objetos estão lá para contar uma história e não serem vistos como objetos.

Pergunta: O senhor assistiu, observou alguma visita de jovens?

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

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

Elas se interessam pelo que está sendo mostrado para elas. Agora, o fato de estarem num navio é muito importante, porque a exposição é o próprio navio. O fato de o navio estar flutuando é importantíssimo. Porque eles, realmente, sentem. O navio se mexe, o navio se movimenta, o ambiente do navio que também é um dos propósitos da exposição de criar um ambiente daquilo [da narrativa histórica], ela está mostrando.

Então, o fato de ter uma exposição dentro do navio ajuda muito, porque o ambiente é o próprio navio. Então tem lá: o armário - e terá de novo um armário - que mostra um armário, da década de 1940, aberto com os objetos e outras coisas que remetem a pessoa para aquele passado, a esse fato do passado e ajuda a imaginar como era a vida naquele momento. Tem espaços separados: a cozinha, a barbearia e outras coisas mais que ajudam muito a imaginar as coisas. Fora, a exposição que mostra como era a luta com submarinos. Como era o sistema de som que captava o submarino. Como esse som era interpretado. Como se formava o comboio para proteger os navios mercantes. E tudo o mais que eu acho que não pode ser perdido da nossa memória. [Aqui o diretor se perde na sua narrativa sobre as exposições do Bauru quando fala sobre uma exposição que está em projeto ainda, como se fosse a exposição de 1982.]

A tecnologia [do sonar] era tão avançada que os alemães que começaram essa Campanha do Atlântico com uma vantagem enorme, com o desenvolvimento tecnológico do sistema de sonar e outras coisas, começaram a perder. Tanto que no final a probabilidade de um submarino alemão que saía em campanha de guerra, a probabilidade de ele voltar era diminuta. Era quase uma missão suicida para os marinheiros alemães.

Eu tenho uns números, só precisava achar no computador. Deixa [sic] eu achar? Porque a dimensão é muito grande.

Foi a campanha militar de maior duração durante a 2ª Guerra Mundial.

Nela os submarinos nazifacistas – porque tinham alemães e italianos - afundaram mais de 2.600 navios mercantes no Atlântico - no Norte, principalmente. No Sul [a campanha] foi menos intensa - e 175 navios de guerra aliados. Em contrapartida, só os alemães, perderam, na Batalha do Atlântico, 784 submarinos e com eles 28.000 homens de suas tripulações. Mais de 78% do total recrutado para sua arma submarina.

Essa ligação da guerra na costa do Brasil com a Campanha do Atlântico eu passei a fazer porque ela aparece sutilmente. No entanto, é fato, nós participamos de uma campanha enorme no Atlântico, chamada Batalha do Atlântico, [onde] a estratégia alemã era não deixar os aliados terem tráfico marítimo.

Exatamente a 'coisa' era que nossos produtos tinham que chegar. Até do ponto de vista de país, nós tínhamos que comerciar. Senão cessava o comércio no Brasil, e aí? E a economia, ia 'pra' onde? Além do fato de não haver estradas nessa época entre as cidades.

Posso falar da guerra no Brasil?

Operavam na costa do Brasil: 27 submarinos alemães e 10 italianos. Eles afundaram 17 navios mercantes e um navio de guerra – que foi o Vital de Oliveira – da Marinha brasileira. Isso na costa do Brasil. No mar Mediterrâneo e tal, considerando toda a guerra, a marinha mercante brasileira sofreu 33 ataques, perdeu 982 vidas humanas. Inclusive gente do Exército que estava mudando de cidade, na costa brasileira.

A Marinha do Brasil perdeu três de seus navios de guerra. Totalizando 476 marinheiros mortos. Estamos contando inclusive os acidentes que ocorreram no mar, que foi o caso do Camacuã e do Cruzador Bahia.

Realmente a estratégia da Marinha, que o Bauru simboliza muito bem, foi formar comboios de navios mercantes e proteger com navios de escolta e com equipamentos de detecção e ataque a submarinos.

Então o que fizemos realmente foi comboiar 3.164 navios mercantes aliados em 575 comboios realizados entre 1942 e 1945.

O que é muito importante: dos navios que estavam em comboio, não houve navios afundados. Agora, quando o navio quebrava e não conseguia acompanhar o comboio, era deixado para trás. Eram os desgarrados. Eram os navios que os submarinos alemães afundavam, em geral. Eles afundavam os navios que ficavam para trás. Os navios que eles apanhassem sozinho, principalmente. Não tinha jeito. Ficar esperando conserto? Não tinha como. O comboio depende de uma série de navios de escolta em volta de um núcleo de navios mercantes. Você não podia prejudicar a missão de transportar as coisas por conta de navio quebrado.

Pergunta: E a tripulação do navio quebrado?

Procurasse o porto mais próximo. Ele [navio] ia tentar o porto mais próximo [...]. É a guerra... tem que ser deixado para trás. Um dos problemas de ter mulheres em combate, é que existe uma necessidade enorme do homem, do instinto do homem de proteger a mulher. Isso ele obteve através da própria evolução. Os homens do grupo [incompreensível] e com isso quando a mulher é ferida então, acabou a missão, tudo mundo fica protegendo a mulher. Muitas vezes a missão exige que você deixe para trás o companheiro ferido. É a mesma coisa o navio avariado por si só procurasse o porto mais próximo.

Pergunta: E a mulher?

A mulher? É o tal negócio [o negócio da guerra] ela tem que ser deixada para trás, se ferida é um problema 'pros' homens (tão grande que é o instinto de proteger a mulher). Uma das razões dos americanos não quererem a mulher em combate. Uma mulher ferida não é deixada para trás. Ela se torna mais importante que a missão. Bem como se um grupo for aprisionado, na possibilidade de abuso sexual, para a mulher é muito mais suportável do que para o grupo masculino que está com ela. Para ele é psicologicamente insuportável ver a mulher do grupo ser abusada sexualmente. Então eles não querem a mulher em combate não é por causa da mulher é por causa dos homens. Dizer que mulheres são mais fracas. Tem mulheres mais fortes do que muitos homens. [...]

Pergunta: Qual a similaridade entre o navio Bauru, vaso de guerra e um Navio-Museu?

Você está perguntado o que um navio em serviço combatente tem similar a um navio museu? [Sim.]

A manutenção [do Navio-Museu] é igual e caminhando para pior. Agora, ele não tem missão de guerra.

Pergunta: Ele tem tripulação?

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

Pergunta: Mas essa tripulação [do Navio-Museu] tem comandante [a bordo]?

Não. Ele vira uma seção administrativa. Apenas flutuante. Há um encarregado dos Navios-Museus. Para fazer a segurança pelo fato de estar atracado, é um "ser"

movente, não é? Tem que estar atracado. Amarrado ao cais tem uma marreta para ficar afastando ele do cais, pra não se estourar no cais e tudo mais...

Então, por isso tem que um pessoal de serviço. O tempo inteiro. Olhando isso dia e noite. Tem serviço? Tem. O navio que está no porto pela mesma razão, têm pessoas a bordo que estão olhando pela segurança dele que a 'vida inteira' vão estar fazendo [sic] parte da manutenção dele.

Parte porque tem uma parte [da manutenção] que é feita pela própria tripulação. Mais fácil, mas, não menos trabalhosa. E tem uma parte que só um estaleiro especializado pode fazer.

Então, manter o Bauru significa que ele vai ter que, de cinco em cinco anos, raspar o casco, tirar a craca - organismos marinhos - que agarrou no casco. Pintar... Se alguém pensa em colocar uma tinta muito venenosa contra organismos marinhos aderidos, deve [...] atentar que ela é também poluente e que atualmente existe bastante problema com essas tintas 'anti-encrustantes' [sic] que são venenosas e elas transmitem o veneno dela para os organismos da água.

Pergunta: Então, a diferença entre um e outro [navio] é exatamente a questão da tripulação...

Tripulação reduzida porque ele não vai para o mar. Não vai estar operativo. Não vai estar pronto para a guerra como é função das forças armadas.

As forças armadas têm a função de estar permanentemente se preparando para uma guerra que, se fizerem muito bem feita [a preparação] a guerra nunca vai haver. As guerras acontecem quando o país não consegue permanecer dissuadindo os outros países [capacidade dissuasória] e os interesses do outro. E o outro [país] resolve respaldar seus interesses conflitantes por meio da força ...

As pessoas se reúnem em nações com um determinado propósito de manter uma cultura.

Pergunta: Qual a mensagem que a Marinha do Brasil quer comunicar a seu público através do museu [Bauru]? Qual seu público?

Um museu militar quer falar principalmente com o seu próprio povo. O que não impede que ele seja visitado por turistas o importante 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 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... -- embora isso seja uma coisa completamente assegurada.

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 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.

Então essa noção é muito importante não só é importante passar uma noção do passado como para a pessoa compreender que o presente dela se fez de um o esforço. Para ela também se tornar responsável e para perceber que o que ela está fazendo no presente vai construir o futuro dela.

[...] sobre a exposição:

Não é porque mudou o assunto é porque a forma de apresentar o assunto vai mudar ao longo do tempo. Não é que a história mude ao longo do tempo, mas a forma de abordar vai sofrendo alterações conforme progride a Museologia: os objetos vão ser apresentados para contar a história, os ambientes vão colocar o sujeito naquela época para ele poder sonhar/imaginar. As ferramentas de apresentação melhoram profundamente, agora se pode ter som, ter imagens...

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

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

Muito importante você não perguntou, mas eu acho importantíssimo dizer por essa altura, tá?

É que um museu militar em si ele pretende atingir o público do próprio país, inclusive nós não cobramos entrada e tudo o mais. Se você coloca um museu numa cidade de turistas estrangeiros, é claro que os turistas estrangeiros vão visitar o museu, mas não é o propósito. Tá bom, o turista estrangeiro pode perceber que o país tem força, portanto que não incentive seu país o uso de força em interesses

conflitantes. Mas não é esse o propósito. Deixar isso [registrado] é muito importante. Em uma cidade pequenininha que tem muito turista eu conseguiria ter um público de 200.000 pessoas igual ao que temos aqui no complexo cultural?

Difícilmente.

## **Anexos**

## ANEXO A Aviso 1325 de 15 de agosto de 1944.

N. 34, DE 24 DE AGOSTO DE 1944

2305

(\*) **DECRETO N. 18 147 — de 21 de julho de 1944**

**Modifica a alínea g do Art. 4.º do Regulamento para a Reserva da Armada, aprovado pelo Decreto n.º 10 489, de 24 de setembro de 1942**

O Presidente da República, usando da atribuição que lhe confere o Artigo 74, letra a da Constituição, decreta:

Artigo único — A alínea g do Art. 4.º do Regulamento para a Reserva da Armada, aprovado pelo Decreto n.º 10 489, de 24 de setembro de 1942, passa a ter a seguinte redação:

“g) os alunos das Escolas de Marinha Mercante e Técnicas de Pesca, oficiais ou reconhecidas pelo Governo, desde que completem com aproveitamento os respectivos cursos”.

Rio-de-Janeiro, 21 de julho de 1944; 123.º da Independência e 56.º da República. — **Getúlio Vargas — Henrique A. Guilhem.**

### AVISOS E CIRCULARES

Do Sr. Ministro da Marinha

(\*) N. 1 325 — Em 15 de agosto de 1944.

Ao Exmo. Sr. Chefe do Estado-Maior da Armada.

**Assunto:** Incorporação de contratorpedeiro.

1. Declaro a V. Excia. que ora resolvo mandar incorporar à Armada, o contratorpedeiro “Brauí”.

(\*) N. 1 326 — Em 15 de agosto de 1944.

Ao Exmo. Sr. Chefe do Estado-Maior da Armada.

**Assunto:** Incorporação de contratorpedeiro.

1. Declaro a V. Excia. que ora resolvo mandar incorporar à Armada, o contratorpedeiro “Baurú”.

(\*) Publicado no **Diário Oficial** de 24 de julho de 1944.

(\*) Cópias: D. F. e D. P.

## Anexo B Ofício nº 2139 de 23 de junho de 1976

2139      RIO DE JANEIRO, RJ.,  
23 de junho de 1976.

De: Vice-Almirante (IN) ESTANISLAU FAÇANHA SOBRINHO  
Do: Sr. Ministro da Marinha  
Via: Sr. Diretor do Serviço de Documentação-Geral da Marinha  
     Sr. Comandante do Primeiro Distrito Naval  
Assunto: Conservação de navio como monumento histórico.

1. Ao longo de sua história a Marinha do Brasil tem deixado desaparecer navios de alto valor histórico. Assim, deixou-se perder o NE "Benjamin Constant", famoso pela sua viagem de circunavegação. A Fragata "Amazonas" desmantelou-se junto à Ilha das Lajes e nenhum dos nossos primeiros submarinos classe "F" foi conservado como marco do nosso ingresso na era do submarino.

Enquanto isso a Inglaterra mantém em dique seco a famosa "Victory" capitânea de Nelson. Em Buenos Aires eu próprio vi a velha Fragata "Sarmiento" que formou tantas gerações de oficiais daquela Marinha irmã, carinhosamente preservada.

Tenho conhecimento ainda que, nos Estados Unidos, vários navios da 2ª. Guerra Mundial são conservados como monumento histórico.

Na Marinha do Brasil ainda temos em serviço um dos navios integrantes da gloriosa e inesquecível Força Naval do Nordeste o AvOc "Bauru", antigo Be 4.

2. A vista do exposto peço vênias a V. Exa. para sugerir seja o AvOc "Bauru", ao ser dado baixa conservado como monumento histórico.

AUTENTICADO POR:  
ARYANDO LEONARDO PEREIRA  
CC (M) - Assessor

(Ofício nº 2139 de 23/06/76 do V.Alte (IM) ESTANISLAU FAÇANHA  
SOBRINHO ao MM, Via: SDGM e 1ºDN.....)

to flutuante em honra daqueles companheiros que mergulharam para sempre nas águas do Atlântico, no cumprimento do dever.

A idéia é que o navio pintado com a cor que tinha na época e com o mesmo indicativo de então, se não me engano "De 4", seja fundeado na enseada em frente do monumento aos mortos da 2a. Guerra Mundial.

Conforme as condições de fundo no local, talvez até pudesse ser concretado na parte submersa fixando-o ao fundo o que provavelmente auxiliaria a conservação.

Desta forma, em qualquer cerimônia que seja realizada naquele monumento, lá estará a silhueta esguia do velho "DE" mostrando ao povo do Brasil um dos navios que ajudou a manter livre as rotas de navegação por onde fluíram num e noutro sentido as riquezas e as necessidades do país.

3. A elevada consideração de V. Exa.

Cópias:  
1ºDN..... 1  
SDGM..... 1  
DIM-01..... 1  
DIM-0224.... 1

  
ESTANISLAU FAÇANHA SOBRINHO  
Vice-Almirante (IM).

AUTENTICADO POR:

  
ARNALDO LEONARDO PEREIRA  
CU 1-3 - Auxiliar

## Anexo C Despacho 33 de 2 de julho de 1976

Continuação do ofício nº 2139 de 23/06/76 do Exmº. Sr. Vice-Almirante (IM) ESTANISLAU FAÇANHA SOBRINHO ao Exmº. Sr. Ministro da Marinha, Vias: SDGM/1EDM.....

1º Despacho

RA/NO      SERVIÇO DE DOCUMENTAÇÃO GERAL DA MARINHA  
CA-3-48-001

Nº 0033  
Ext. Prot. 24/6/76

RIO DE JANEIRO, RJ,  
Em 2 de julho de 1976.

Do:            Diretor  
Aos:          Exmº. Sr. Ministro da Marinha  
Via:          Exmº. Sr. Comandante do 1º Distrito Naval

1. O Serviço de Documentação Geral da Marinha, julga, salvo melhor juízo de V.Exª, que a sugestão formulada pelo Exmº. Sr. Vice-Almirante (IM) ESTANISLAU FAÇANHA SOBRINHO é da maior importância, vindo ao encontro de velha aspiração do SDGM, qual seja a conservação dos elementos históricos ainda disponíveis, relativos à gloriosa participação da MB na Segunda Guerra Mundial.

A preservação de navios que tenham tomado parte em lutas externas, tem sido adotada por diversas marinhas, todas de maior tradição, para comemorar seus feitos, entre elas destacando-se a Marinha Americana, a Marinha Inglesa, a Marinha Japonesa e a Marinha Argentina, que conservaram um ou mais navios, alguns de grande porte, como encouraçados, transformados em "memorial museums".

Se aceita a sugestão do Exmº. Sr. Vice-Almirante (IM) ESTANISLAU FAÇANHA SOBRINHO, um das cobertas do AvCo. "Bauru" poderá ser especialmente adaptada para mais ser mostrada, pela exibição de objetos, documentos, cartas e gráficos, a relevante participação da MB no sangrento conflito, divulgando-se entre o grande público.

*Paulo Guilherme Brandão Padilha*  
PAULO GUILHERME BRANDÃO PADILHA  
Contra-Almirante  
Diretor

Cópias:  
1º DN ..... 1  
SDGM ..... 1  
Arquivo ..... 1

Autenticado por  
WILSON DOS SANTOS  
Coordenador Geral (IM) - Assessor

Direção



## Anexo D Carta da União de Ex-combatentes do Brasil

### União dos Ex-combatentes do Brasil

DIREÇÃO NACIONAL  
CGLM/F 17 042 REV/0001 22

Sede: Rua Evareto da Veiga, 25 1º - 51291 - 101 240-3251  
CEP 29631

Município do Rio de Janeiro - Estado do Rio de Janeiro - Brasil

Ofício, B/29/52

Exmo. Sr. Almirante Maximiano Eduardo da Silva Feresca  
DE. Ministério da Marinha  
Brasília - Distrito Federal.

Ao ensejo da oportunidade que me traz através desta até a presença de V.Ex.<sup>a</sup>, é por me sentir orgulhoso da nossa Gloriosa Marinha de Guerra e, sobretudo de Vossa Excelência, pela feliz iniciativa em mandar, que seja colocada junto ao Monumento aos Heróis da II Grande Guerra Mundial, a Última de BRAVOS E HERÓICOS HERÓICISMO (EX-ES 4), que lutaram juntamente com os BRAVOS HERÓICOS CAÇAS SEMBARINOS, que participaram daquela conflagração Mundial, e na qual lidaram de perto com os milhares de irmãos da nossa Gloriosa Marinha de Guerra, que teve parte ativa desde o dia 24 de setembro de 1942, quando recebemos as doze primeiras Caças Submarinas de ferro, CS 1 Guaperi e CS 2 Gurupi, tendo eu sido designado para com o nome de guarnição de guerra, valente e audaz CS 2 Gurupi, desde então teve início as missões que a nós foram designadas, para realizar combates, patrulhamentos, vigilância, escolta em trem, participando de inúmeras ações, refreando dias e noites intermináveis daquelas águas azuis, daquelas torções constantes e permanentes em seu junco se deixar dominar pelo temor, pela audácia de inimigo traiçoeiro que silenciosamente atacava e destruiu as nossas Navios Mercantes desarmados, e todos nos como V.Ex.<sup>a</sup>, e milhares de outros Bravos Oficiais, Graduados e Subalternos, tu fazíamos para levar até o fim as missões que foram a nós confiadas, cumprindo o nosso dever e até com o sacrifício de milhares de nossos irmãos da nossa Gloriosa Marinha de Guerra e Heróis, que pagaram com suas vidas em holocausto pela nossa tradição Marinheira, pela Independência, Soberania, Integridade e Liberdade da Pátria e do Mundo Livre e, até hoje mantemos estas sagradas tradições Marinheiras e a nossa LEALTEDE PELA PÁTRIA.

Recebo pela Vossa Excelência, as suas mais sinceras e profundas agradecimentos por ver este grande ensejo creio que não só meus milhares de outros irmãos Ex-combatentes da nossa Gloriosa Marinha de Guerra, que participaram da II Grande Guerra Mundial e que desde o término da Guerra, que se humos com este reconhecimento digno e honroso aos feitos de Heróis e Bravos irmãos que lutaram e muitas vezes tomaram as terras e traiçoeiras investidas das nos nos inimigos que terpecearam nossas Navios de Guerra e Mercantes e acidentes nos vados pelas missões que tinhamos de cumprir até com o sacrifício de vidas dos irmãos da Gloriosa Marinha de Guerra, para mim e para milhares de Ex-combatentes e Marinhas de Guerra é motivo de orgulho em ver a GLOBIOSA MARINHA DE GUERRA, ocupar o seu devido lugar de HONRA no pedestal que simboliza a presença de BRASIL naquele conflagração Mundial, ocupando ativamente este cargo de Presidente desta Entidade associativa de Ex-combatentes, familiares ou de pessoas interessadas em se associar, a qual foi organizada e fundada por minha iniciativa e de colegas de na nossa Gloriosa Marinha de Guerra, a fim de que possamos manter, preservar e cultivar em nossos Grandes Vultos Nacionais, nossa História-Pátria e nossos Bravos e Heróicos EX-COMBATENTES DO BRASIL, para que as gerações futuras, saibam Honrar e Dignificar toda esta passada de Bravura e Heróica que nós fez legado pelas nossas antepassadas.



## União dos Ex-combatentes do Brasil

DIREÇÃO NACIONAL

CGCMF 27 083 849/0001-22

Sede: Rua Evaristo da Veiga, 35 17º andar, Rio de Janeiro - RJ, CEP 240-3951

CEP 20031

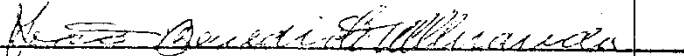
Município do Rio de Janeiro — Estado do Rio de Janeiro — Brasil

Aproveite e enseje para sugerir a Vossa Excelência o que sempre foi um desejo em ver concretizado e, talvez com este grande passo que acaba de ser dado no sentido de se colocar junto ao Monumento Nacional aos Heróis da II Grande Guerra Mundial, e nesse querido "BAURU" de 4, que seja solicitada junto ao Departamento de Eletrônica da Marinha, para ser construído um FAIXEL ELETRÔNICO COM MOVIMENTO, a onde nele seja retratado com todas as nuances de voz e som, a participação da Gloriosa Marinha de Guerra na Batalha de Atlântico, a fim de ser dada uma demonstração de tudo que foi realizado durante aquela conflagração, a título de homenagem esteu enviando junto a este em cópia xerox, uma publicação que foi feita pelo Excelentíssimo CMG RRM Laure N. Furtado de Mendonça e publicada na Revista O EXPEDICIONÁRIO em Setembro de 1974, Ano 1 nº 3, na qual se ficou sabendo da realidade das Esquadras Italianas no Brasil a época da Guerra, esteu também enviando uma pequena publicação em cópia xerox tirada do Livro DIAS DE GUERRA NO ATLÂNTICO SUL, de Excelentíssimo General de Ex R-1 Paulo de Queiros Duarte, e qual retrata fielmente a presença e participação efetiva da Marinha de Guerra, da Força Aérea Brasileira e da 4ª Esquadra Norte Americana sob o Comando do Almirante James Howard Ingraham, nesta cópia esta um mapa que mostra perfeitamente toda a ação das Forças Navais do Nordeste, da Força Naval do Sul, da 1ª, 2ª e 3ª Zonas Aéreas, as posições dos Submarinos afundados e nomes locais, hora e posições dos Navios Mercantes afundados, na publicação de CMG RRM Laure N. Furtado de Mendonça, tem um mapa em tamanho maior da ação contra os Submarinos de Eixa, junto envia também um modelo do convite que manda fazer e distribuir entre pessoas amigas, associadas e seus familiares para assistirem a troca da Guarda no Monumento aos Heróis da II Grande Guerra Mundial, envie também cópia xerox de Preâmbulo de nossos Estatutos e artigos 19 e 20 dos mesmos, pois dentro dos Estatutos foi criada um Departamento Geral de Educação Cultural, com uma Divisão de Atividades Extra-Escolar e uma Divisão de Grupos Científicos e Cientistas, cuja a finalidade é trazer para junto de nós Ex-combatentes do Brasil, os jovens, seus familiares e pessoas interessadas a fim de mantermos sempre presente as finalidades da nossa União dos Ex-combatentes do Brasil, e sobretudo preservar e manter a imagem de nossa História-Pátria e de nossas Vultas Nacionais e nossos Ex-combatentes da nossa Gloriosa Força Naval do Nordeste, sob o Comando do Brava Almirante Alfredo Carlos Soares Dutra, Força Naval do Sul sob o Comando do Brava Almirante Gustavo Goulart, e nossas Gloriosas Forças Navais juntamente com as Gloriosas Força Expedicionária Brasileira, 1ª, 2ª e 3ª Zonas Aéreas, sob o Comando do Brava General João Baptista Mascarenhas de Moraes, Tenente-Coronel Apol Neto, Tenente-Coronel Eduardo Gomes e Tenente-Coronel Heiter Varady, assim sendo; encareço mais uma vez a Vossa Excelência que veja da possibilidade de instalar este FAIXEL ELETRÔNICO COM MOVIMENTO, que foi acima sugerido, agradeço a atenção dispensada e formule os mais sinceres votos de felicidades, regando a Deus pela saúde de V. Ex.ª e Exm.ª Família e a todos que trabalham em prol da Grandeza do Brasil.

Rio de Janeiro, RJ, em 03 de fevereiro de 1982.

Atenciosamente, subscrevo-me:

TUDO PELA PÁTRIA



João Benedicto Miranda - Presidente

Em anexo: cópias: publicação: Submarinos de Mussolini contra o Brasil - publicação Dias de Guerra no Atlântico Sul - publicação de Convites - Preâmbulo dos Estatutos - Estatutos artigos 19 e 20 da União dos Ex-combatentes do Brasil, Recorte do Jornal O GLOBO da entrevista de Exm. Sr. Ministro da Marinha.

## Anexo E Notícias sobre a inauguração do Navio-Museu Bauru (O Globo)



## Anexo F Notícias sobre a inauguração do Navio-Museu Bauru (O Globo, Última Hora)



## Anexo G Notícias sobre a inauguração do Navio-Museu (Jornal do Brasil, O Globo)

