

ENTREVISTA

Entrevista com Conny Baumgart

*Dauto da Silveira**

Conny Baumgart é modelista e artesão naval, e trabalha no Museu Nacional do Mar – Embarcações Brasileiras, localizado em São Francisco do Sul - SC. Nesta entrevista, ele conta um pouco da sua trajetória de vida, da sua experiência na Segunda Guerra Mundial, da sua formação profissional e da sua participação nas atividades educativas do museu.



DAUTO DA SILVEIRA: Como foi a sua infância em Rio do Sul, em Santa Catarina? Neste período o Senhor já mantinha contatos com o meio náutico?

Olha, a minha infância foi uma maravilha. Eu nasci em Rio do Sul em 1927, no meio do mato. Nesta altura, meu pai, que nasceu em Brusque, já era brasileiro, casou com uma imigrante alemã que veio de Hamburgo e foram colonizar lá o alto da Serra em Rio do

Sul. A minha mãe, nascida em Hamburgo, é óbvio que tinha contato diretamente com o mar, com os marinheiros, mas isto foi durante a Primeira Guerra Mundial, de 1914 a 1918. Em 1927 eu nasci, mas meu pai era brasileiro, e como mudou logo lá para o Planalto, quando casou com a minha mãe, é óbvio, era analfabeto e começaram os desmatamentos e a colonização, onde ele, junto com os cinco irmãos dele montou uma serraria. Eles cortaram as árvores e já morro abaixo, cortaram os tabuados para montar a colônia alemã e logo pegaram também a colônia Russa, vizinha. Cenas eu me lembro pouco, a única coisa que eu sei é que meu pai era um exímio caçador, com a machadinha ele abatia aves, tinha uma pontaria tremenda, portanto, alimentação nunca faltou, era bom no tiro também. Naquela época a caça era abundante e a única coisa que a gente tinha para comer era a caça; até que no primeiro ano começou a vingar a plantação, porque tinham que derrubar a mata para depois das queimadas começar a plantar, principalmente milho e assim por diante.

O único contato então com a náutica que eu tinha, era apenas o que a mamãe contava e não era muita coisa porque no dia-a-dia a gente aprendeu levantar no momento em que o sol levanta e se deitar na ora que escurece, porque não tinha nem lampião. Isso também me lembro bem, porque dentro da casa sempre era escuro. São essas as imagens que eu me lembro, ainda dos primeiros cinco anos, porque em 1932 o meu pai mudou-se para São Paulo, aí começa então uma outra fase.

DAUTO DA SILVEIRA: Você estava na Alemanha durante a Segunda Guerra Mundial. Como foi a experiência de ter passado por uma guerra com aquelas dimensões?

Olha, eu tinha doze anos quando fizemos uma viagem para a Europa, isto em função das propagandas da Alemanha daquela época: “alemães, venham para Alemanha”, e minha mãe estava com muitas saudades dos parentes dela que moravam tudo em Hamburgo. Em 1939, quando nós fomos pra Alemanha, estourou a

guerra quando távamos ultrapassando justamente o Equador. O navio brasileiro, o Santarém, só conseguiu levar a gente até a Espanha, até Vigo, aonde que éramos obrigados a desembarcar e o consulado brasileiro não tinha condições, nesta época quando estourou a guerra, de nos repatriarmos, porque não era só nós, eram várias famílias alemãs, descendentes de alemães que estavam indo à Alemanha e o navio estava lotado. Portanto, o que fazer? Aí veio um cavalheiro, que se diz que tem bons contatos. Ele foi na Embaixada e conseguiu então, com que nós fôssemos, todos eles, o grupo todo, repatriado para a Alemanha. Aí nós cruzamos então a Espanha, isso foi agosto de 1939 e aí a Espanha ainda tava destruída pela Revolução, pelo levante que tinha. Então, já foi a primeira impressão do que é uma guerra. A gente viu isto principalmente em Barcelona, a destruição toda, a viagem de trem toda, já começou todas as janelas quebradas, não tinha uma janela inteira, era tudo locomotiva a vapor com aquela fumaceira dentro dos túneis, sufocava quase a gente. Em Barcelona fomos embarcados no navio italiano “Conte Grande” que levou a gente até Gênova e dali via férrea até Hamburgo. Esta foi nossa ida à Alemanha.

Em Hamburgo, como nós viemos do Trópico, é óbvio, já naquela época ficamos internados uma semana no hospital para tratamento de doenças tropicais. Naquela época eles já tinham o cuidado de fazer análises completas de todo o mundo; se não tá trazendo alguma doença tropical à Europa. Agora, até ali a vida tava muito boa, porque a gente tinha alimentação, tinha cama pra dormir e assim por diante. O governo alemão primeiro providenciou um hotel, mas que foi de pouca duração e nós ganhamos então uma casa daquelas edificações típicas da época: quatro andares e nós ganhamos o último andar de cima, que era praticamente... Como é que chama isso? Embaixo do Telhado?

DAUTO DA SILVEIRA: Mezanino?

Não era bem Mezanino. Era um apartamento que eles aproveitaram o máximo de espaço em cima da última laje. A gente

tinha a vista para a rua e lateralmente, então, tinha as furta-águas das janelas laterais. Só que estas casas ficaram prontas em agosto e veio o primeiro inverno rigoroso, com isso a edificação nova toda úmida, molhada mesmo no quarto andar, à noite congelava até o reboco, formava uma camada de gelo de reboco, então a gente teve já aquele primeiro impacto, a primeira coisa: o frio. Nós fomos bastante supridos com vestimentas, agasalhos, que quanto a isso... ainda mais com doze anos você ainda tem muita energia e muita caloria pra queimar, aquilo não foi... Mas, o que já afetou um pouquinho, porque a gente sentiu, foi a falta de comida, porque a comida era racionada e você só podia comer o que o governo liberava através de cartões que tinha um selinho e mensalmente você ganhava a sua ração, a sua, vamos dizer, cesta básica. E cada pãozinho que você tirava, que você comprava, então tirava cinco gramas da farinha de trigo, porque você tava consumindo algo com farinha de trigo; você ganhou por dia, por exemplo: cinco gramas, manteiga eram três gramas e assim por diante; carne então, a mãe sempre tinha que economizar. Depois daquela fartura na roça do mato brasileiro, pra tentar passar o mês com aquela alimentação racionada. Mas, tudo, tudo, tudo, era racionado: a roupa, o calçado, todos embutidos, carnes, verduras, saladas, enfim, você só tinha uma certa quantidade que era a sua cesta básica, que você podia consumir. Então, fui continuando na escola, porque com doze anos eu tava no quarto ano aqui, fiquei mais quatro anos na escola que tinha uma suplementação alimentar. Isso então foi uma grande ajuda.

Findo este período, destes próximos até o oitavo ano de escola, eu queria ir fazer o curso superior, só que isto foi vedado por ser filho de brasileiro. Como o meu pai nasceu em Brusque, ele já era considerado brasileiro. Aí eu não podia continuar mais os estudos, então fui ao departamento de alistamento de trabalho, não sei como é que chama aqui... Aquele que arruma serviço?

DAUTO DA SILVEIRA: SINE?

Um tipo dum SINE. Só que era tudo federal, tudo

subordinado diretamente ao governo. Ele então dava a você a opção de cinco firmas aonde que você então gostaria de começar e em que profissão. Naquela época, eu sonhava, eu continuava sonhando viajar no mar. Como nós fizemos já várias viagens de Itajaí a Santos, depois de Santos à Europa, então não é novidade, aliás era o único meio de transporte, então o que me fascinava também era a mecânica, eu queria ser mecânico de motores marítimos. Só que naquela época eram poucos motores, eram tudo vapores, mas em todo caso procurei uma firma, uma firma bem grande, que não era ainda a “MAN” dos motores diesel para caminhões, ônibus. Também só ficou pronta em 1939/1940; essa firma começou a fabricar os motores diesel para a Marinha Mercante. Só que com a guerra isso caiu tudo rio abaixo e quando eu então, em 1943, ingressei na firma, se fabricava apenas motores diesel, seis cilindros, com compressor para os motores, para os submarinos. Dali então permaneci durante os meus três anos e meio de aprendizado, só que este aprendizado foi sempre interrompido com os ataques aéreos e constantemente a nossa firma foi afetada por esses ataques, porque a fábrica situava-se bem no meio do porto. Nós estávamos encostados ao estaleiro Howald Wert, que ficava em frente do grande estaleiro Howald Wert, portanto era o alvo preferido dos ataques ingleses, americanos, nós tínhamos ataques diariamente. Em 1942, quando vieram então aqueles ataques maciços, onde que os americanos com a B-27, a super-fortaleza, atacavam com centenas, milhares de aviões e jogavam sempre aleatoriamente toda a carga, quer dizer, cada rota de aviões que vinham espalhavam um tapete enorme de bombas porque caía tudo ao mesmo tempo, quando veio a ordem para largar. Mais tarde, os fins de semana em casa - eu morava um pouquinho mais longe do centro da cidade, até a esta altura já tínhamos perdido por três vezes a casa, sempre procurando outro lugar. Aí então... Era sempre o governo que determinava aonde é que tava a vaga pra você depois escolher e pra você então morar.

Na terceira vez que fomos desalojados, também era outra vez naqueles prédios de apartamentos que eram os apartamentos

populares, típicos da Europa, como estão fazendo hoje as casas populares em São Paulo. Aí nós acabamos morando no primeiro andar e quando nós percebemos que fomos outra vez atingidos, que era a terceira vez. O elemento responsável, uma espécie de síndico que era do partido nazista, ele não deixava a gente sair do subterrâneo, essas casas todas já tinham subterrâneos. Até que ele liberou a saída, o primeiro andar já tava em chamas, então eu consegui entrar pela janela ainda, embora todo mundo desaconselhasse, gritasse para que eu saísse da casa, do porão, eu levei a minha bicicleta e consegui ainda juntar toda a roupa de cama e mais alguma coisa do guarda-roupa, quando começou a ruir os tetos, os forros, porque naquela época não era laje, era forro de madeira.

Bom, só que esse terceiro ataque também foi tão violento, foi o último que Hamburgo sofreu, durante o dia você não via o sol, não tinha sol, de tanta fumaça no céu. Aí nós ficamos lá acomodados, até que a noite passasse, a gente nem percebeu a madrugada, quando veio o exército com caminhões e simplesmente evacuou todo mundo. E, quando chegou na nossa vez de subir no caminhão, eu como tinha a bicicleta e não podia levar e, além do mais, eu já tinha 16 anos, não podia subir no caminhão, só minha mãe e meu irmão menor. E aí foram embora. Para aonde vocês vão levar? Ninguém sabia! Simplesmente o caminhão pegou e foi embora, e nós morávamos numa saída que ia para o sul de Hamburgo, a saída pro sul da Alemanha. Lá também era o entroncamento ferroviário grande, então a gente conhecia, sabia daquilo. Então é para o sul, peguei a minha bicicleta, aquela trouxa de roupa atrás e a pé, aonde que os caminhões, um atrás do outro, levavam todo pessoal, principalmente as mulheres e crianças, velhos, assim... E os jovens, esses tinham que ir a pé. A distância era mais ou menos uns 40 km até aquela cidade aonde que nós íamos. A gente não sabia o que ia acontecer lá. Então pode imaginar mais ou menos uma multidão: naquela época Hamburgo tinha mais do que 500 mil, 600 mil habitantes, já era uma cidade grande, era a cidade portuária mais

importante da Alemanha. Bom, chegando perto daquela cidade as multidões de tudo que era rua aumentavam, então a conclusão que você, e eu também cheguei... Porque a gente escutava as conversas de lá para cá: “aonde que nós vamos? Vamos ao entroncamento ferroviário!” Chegando lá, na plataforma, naquela multidão eu achei a minha mãe com meu irmão. Imaginam isso mais ou menos! E lá tinha no mínimo, no mínimo, umas 100 mil pessoas lá. Será que você entrar de gaiato num “bruta” de um evento musical hoje e você procurar uma pessoa que você não sabe aonde que ela está, não é? Lá tava minha mãe então. Aí foi tranqüilo, embarcamos no trem, sem objeção, fomos levados até Mecklenburg, fica no centro da Alemanha, onde que todo mundo tinha que desembarcar. Aí ganhamos a primeira refeição: uma sopa. Dali, no dia seguinte com outro trem para uma cidadezinha de porte menor, onde que nós éramos distribuídos entre os fazendeiros, tudo sempre registrado, né? Ficha direitinho, você diz de onde que vem pra onde que vai. E lá fiquei naquele fazendeiro, pra ajudar na roça, quer dizer que a gente não pode entender como o fazendeiro aqui do Brasil, vamos dizer que seria o agricultor. E a gente ajudando o agricultor, ele tinha a sua propriedade, era a propriedade própria, mas em diversas áreas e campos, onde que ele plantava: trigo e batata. As áreas que ele tinha, as matas disponíveis que eram desde a herança. Então, tínhamos que trabalhar lá, só que pra trabalhar lá eu não recebia o meu cartão de alimentação e tinha que viver a custa daquilo que o agricultor colhia. Mas ele já tinha inclusive peões russos trabalhando pra ele, então isso estava ficando pesado, porque a mulher, qualquer ganso, qualquer galinha que sumisse tudo era fiscalizado e registrado. Não poderia desaparecer uma galinha, cachorro comeu não vale como desculpa, conclusão: procurei então um emprego e este emprego que eu encontrei, que era mais fácil, não era firma, mas por parte do governo russo tínhamos que desmontar o estante de prova da artilharia, isso ficava uns 20 km de onde que a gente morava e ali então da cidade mais próxima você tinha que pegar um trenzinho até aquela instalação. E ali era como em Hamburgo, os

edifícios, os galpões, uma estrutura, aqueles arcos enormes de aço interligados com perfis diagonais e assim por diante. Mas sempre eram galpões enormes com cada coluna desta de aço, aquilo media mais ou menos 50x80cm, aquele “H”, aquilo que tinha que desmontar sem recursos mecânicos, ou seja, você tinha que cortar os rebites com martelo e talhadeira. Subir lá pra cima com escada de madeira, não tinha outro recurso, cinto de segurança não tinha. Diariamente nós tínhamos acidente, inclusive como não tinha nenhum elemento especializado, engenheiro, ou coisa alguma, era só o exército russo que tava tratando de colocar nós a trabalhar pra desmanchar aquilo ali... Então, eu naquela época já com 16 anos, logo me veio a idéia: quem é que vai desmontar esse absurdo? Eu como moleque, como aprendiz, já percebia que tudo aquilo que a gente tava fazendo é tudo à toa. Para aproveitar, não se vai aproveitar nada, a não ser se jogar tudo na fundição e refundir tudo.



“Em função da guerra, de tudo que já aconteceu, desde os 12 aos 16 anos, então você já se acostumou, mas sempre escapei com

sorte, mal e mal. Essa era a minha aventura em Hamburgo, durante a guerra da Alemanha, trabalhando bem no meio do porto.”

E, ali então, pra você conseguir uma comidinha a mais eu me alistei na anti-aérea, vamos chamar assim domiciliar. Empresas grandes, elas ganhavam então aquele canhãozinho, que era praticamente uma metralhadora de 4 canos 2cm, automática, são aquelas que inclusive estavam montadas nos aviões... Só que era para curta distância, só se houvesse vôo rasante, mas com isso eu ganhava alimentação extra, isso aí foi uma grande coisa. Até um belo dia que esses canhões sempre estavam montados em cima da caixa d’água, enfim, no prédio mais alto. Por rádio a gente recebia por telefone a informação, dependendo do vulto de ataque, pela quantidade de aviões que tavam se aproximando, a gente ganhava a ordem de abandonar e se refugiar no subterrâneo, porque ninguém ia fazer vôo rasante, porque eram aqueles ataques maciços. E um dia tava lá em uma caixa d’água na rua, naquele estaleiro vizinho nosso, apreciando, porque os aviões tão a 100, 50 km de distância dos aviões de reconhecimento, quando de repente, não sei que cargas d’água, não sei como é que não passou aquela informação, caíram “árvores de Natal”. “Árvores de Natal”, a gente chamava a carga dos primeiros aviões na frente, são poucos, não? Uma meia dúzia de aviões, dez aviões. Eles demarcam um certo limite, mas com uma carga de bombas iluminárias, então aquilo parecia um “cone”, uma “árvore de Natal”. Mas, clareava tanto que você poderia ler o jornal, era incrível essa intensidade de luz. Aí eu levei um susto, mas fiquei apreciando o espetáculo. Mas quando vi as bombas caindo em tudo quanto é canto, em cima da água, em cima dos navios, é óbvio a torre também balança pra “chuchu’ com esses impactos. Os estilhaços vêm caindo com três mil metros de altura, então um estilhaço desse pode fazer um rombo no corpo, então sempre protegi a cabeça com o capacete. Quando eu olhei em volta pra ver os colegas, não tinha mais ninguém, sumiu tudo. Debrucei em cima do parapeito, que era bem largo, aí eu vi eles correndo pro anti-aéreo, mas aí não tinha mais como fazer, não é?

Aí era um absurdo eu correr lá embaixo porque se caísse bomba por perto, a compressão me poderia estourar o pulmão ou me jogar num canto qualquer, então fiquei lá em cima apreciando o espetáculo todo. Foi uma bela festa de São João (risos). Nunca vi tantos fogos (risos). Com isto a gente se acostuma devagar, então até hoje em dia: “pô esse cara é frio!” Não é frio... É a vida, não é? Ou te acerta ou não te acerta.

DAUTO DA SILVEIRA: Quando começou o seu contato efetivo com o meio náutico?

Em Hamburgo, embora eu estivesse trabalhando dentro do porto com os navios para lá e para cá - mesmo durante a guerra, mesmo para chegar no trabalho eu precisava pegar lá aquelas balsas deles, que em vez de ônibus, assim como para o Rio – Niterói, aquelas balsas que levava a gente para o serviço... Eu sempre estava em contato com o mar. Principalmente no inverno rigoroso como agora, mesmo no porto de Hamburgo, a gente de vez em quando sofria atrasos enormes no trânsito, por causa daqueles blocos de gelo que desciam pelo Rio e a balsa também era construída com uma proa quebra-gelo. Ela tinha o que se acumulava na margem ou na entrada dos canais para romper aquele dique de gelo e com isso, a gente todo dia fazia esta manobra, então estávamos acostumados, inclusive a hélice lá atrás, quando pegava blocos maciços, não sei como não arrebentava aquelas balsas. Aquelas balsas tinham 200, 300 pessoas em três conveses. Só que ali também, como moleque eu tentava ser sempre o primeiro para correr lá em cima no último convés para encostar com as costas na chaminé. Sentava em cima da máquina, que era o lugar quente, mas naquela época então, como acabou o sonho, porque me andei informando, a marinha mercante não tinha, disse: “bom”... Fim de semana eu comecei a fazer aeromodelismo e entrei no grupo daquela juventude nazista e então da aeronáutica; todos os fins de semana a gente fazia boa vela, era um prazer a gente subir, porque aquele primeiro vôo, dos primeiros estágios, que é a prova A que você finaliza é só a decolagem manual, que

nem o estilingue com elástico. Então, o mais pesado era sempre você carregar, puxar e arrastar o avião outra vez no alto da colina lá, porque era tudo dunas, para depois com a manobra dar uma nova partida.

Naquela época eu fazia muito aeromodelismo, de vez em quando nautimodelismo, mas pouca coisa, praticamente nada. Aí eu fiz então a prova “A”, e no fim a prova “B” e já era perto da cidade, aonde que você era puxado por um guincho em cabo de aço. Era um campo enorme, mais ou menos uns 500, 600 metros, tinha um guincho e naquela época, como não tinha rádio a sinalização era tudo feito com bandeiras e aí você fazia então um vôo já mais prolongado. O avião também já era o Grunau Baby, já era o avião ainda de treinamento, aonde que ele te puxava mais ou menos 100 ou 200 metros de altura. Já era outra coisa. Você tinha que fazer percursos pré-determinados, em função da altura, do declínio e da perda de altura em cada volta que você dá, pra você ainda aterrisar com segurança. E aí eu era bastante econômico, porque logo na partida eu puxava a “marcha” até a barriga e praticamente subia quase como uma pipa, (risos), 90° (risos). Isso então era o treinamento para a prova “B” e finalmente a prova “C” que você tinha que se arrastado pra o avião. Bom, esse regime que eu estou falando agora de treinamento era muito popular, porque era a pré-preparação para a Luftwaffe1 (Força Aérea Alemã). Quando cheguei, no alistamento lá, pra me alistar, para me inscrever na Prova “C” disseram: olha, infelizmente você não pode, você primeiro tem que entrar, fazer uma declaração e entrar como voluntário para a Luftwaffe.

Então, aqui acabou esta brincadeira, chegou de voar e aí também era quase no fim da guerra. Dois dias antes da capturação, não sei como é que descobriram que eu não me alistei, veio uma carta pra eu comparecer imediatamente, se não serei fuzilado no ato, como eu sou desertor. Fiquei na minha, mas aí dois dias depois já veio a capturação, embora, eu sempre, por exemplo: em Hamburgo cavava em tudo quanto é canto, trincheira eu era

obrigado, por causa que estava inscrito na juventude nazista, então sempre vinham obrigações. Inclusive o que era mais duro é quando você tem que fazer os buracos individuais, porque o buraco individual não podia ter mais que de 60 centímetros, mas, tem que ter mais de dois metros de profundidade. Tenta você cavar isso. Isso era para soldados, se pode esconder ou, em último caso ainda, até lá de dentro atirar, firmando os pés contra as paredes. Assim consegui sobreviver esta guerra todinha, mas aí, então levou mais dois anos até que veio a repatriação para o Brasil e aí foram outras aventuras. Porque aventuras podia contar tantas e tantas.

DAUTO DA SILVEIRA: Os projetos de instalação do Museu Nacional do Mar ocorreram em 1990 e nesta época o senhor já residia em São Francisco do Sul. Como se deu este contato com a instalação do museu e a sua participação?

Durante a minha estada em Hamburgo, apesar da guerra, os museus estavam sempre abertos. É óbvio que os exemplares mais importantes estavam guardados no subterrâneo, mas sempre em ciência natural do mar, museu da navegação e assim eu conhecia isso aí. E, também, de vez em quando, velejava. Indo a São Paulo, eu fiz as primeiras maquetes porque tinha a assinatura de uma revista alemã que de vez em quando publicava plantas. E tem o rebocadorzinho de 26 que já estive no museu aqui, mas foi muito danificado, os destroços ainda tão lá em casa e tenho que remontar aquilo. Aí eu comecei então pelo nautimodelismo.

Bom, em São Paulo, tinha pouco tempo, fazia pouca coisa, até que eu mudei. E, durante esses anos que eu trabalhava, eu de vez em quando, com uma “Vemaguetei” de 3 cilindros, aí a gente fazia excursões até o Rio de Janeiro e aqui embaixo eu cheguei até São Francisco do Sul, pelo litoral. Nossa viagem de casamento, de núpcias, também foi por aqui. Aí então eu vim a São Francisco do Sul e quando a gente entrou aí pela Babitonga, com a velha “DKV”, a gente viu aqui na ponta aquelas pontas de mastros. Ficamos alguns dias aqui, andamos para lá e para cá, adorei. Os navios estavam

aqui ao alcance das mãos, a gente praticamente podia tocar nos navios, subia a bordo e olha, aquilo ali me fascinou.

Voltando a São Paulo... Eu era o único que dominava a língua alemã, eu era assistente técnico da Gerência da Fábrica, da produção. Eles me mandaram, depois que foi passado para a Bosch, mandaram mais sete viagens pra Europa em todas as unidades da Bosch para trazer tecnologias e linhas de montagem, etc., para adquirir certa rotina de receber informações, embora na Bosch que quando eu vinha pra central a turma logo me assediava: “o que você vai levar agora para o exterior”? Fiz várias viagens, só que todas aéreas, mas sempre, desde a Holanda, navegando inclusive lá com aquelas embarcações antigas que a Philips tem um, aqueles botes enormes à vela, com os quais os holandeses antigamente, com a tripulação do clube, são campeões em navegar entre aqueles canais.

Em São Paulo eu comecei a fazer aves pequenas: beija-flor. Eu fazia então o artesanato aqui e vendia na feira as aves. Naquela época eu era conhecido como o homem do passarinho, porque cheguei pra temporada vendendo 200, 300 pássaros. Então eu estava faturando muito bem entre os artesãos. E um belo dia eu escutei: São Francisco vai ter o Museu do Mar. Aonde? Naqueles velhos armazéns do Hoepcke! Onde que fica isso? Porque já estava morando há alguns anos aqui, uns 5 ou 6 anos, mas eu não conhecia esse canto. Porque quando a gente vinha de carro ou bicicleta a gente descia direto para o centro, mas nunca por aqui. Ah, um dia deixa ver onde que está este museu e a primeira vez eu entrei aqui de bicicleta, larguei a bicicleta, tinha aqui na entrada um caminhão carregado de canoas e em cima tinha um velhinho de barba, um homem baixinho, magrinho e ele tava tirando a lona, porque o motorista eu não vi ninguém, a não ser que ele fosse o motorista. Aí eu disse: “precisa de uma ajuda aí?” E naquela época eu já usava barba comprida. “Sim, sim, pode ser! Dá para subir?” Dá! Subi no caminhão, era o Prof. Dalmo¹. Logo as primeiras, já tinham uma meia dúzia, logo as canoas seguintes, as pequeninhas, naturalmente que estavam bem em cima, ajudei com ele a levar lá pra dentro.

Então a partir daí todo dia aparecia aqui para dar uma mão, praticamente entrava na equipe. E naquela época, como eu fazia meu artesanato ganhava muito bem, a aposentadoria estava muito boa ainda, então fiquei aqui sempre. Algumas vezes o dia inteirinho, a semana toda de voluntário, isso foi uns longos anos que eu fiquei de voluntário, de ajudante, praticamente hoje ainda.

DAUTO DA SILVEIRA: O Museu Nacional do Mar contribuiu para a sua formação de modelista naval?

Sim, e muito. Porque no início dá para notar direitinho no L'Espoir¹, que era os conhecimentos que eu vinha adquirindo e que hoje eu já faria diferente outra vez. Onde que o acabamento seria outro do atual L'Espoir, mas então com vários livros que eu também passei adiante, outros doe à biblioteca do museu, então isto ajudou eu a melhorar e muito, muito, muito a qualidade.

Eu era muito meticoloso no meu trabalho sempre. Então, já os moldes - por isto fiquei muito destacado, raramente tinham alguma reclamação por uma medida tava fora, o raio tava fora conforme especificação. Porque eu era muito detalhista. Isto eu continuei e isto também me valeu a venda dos meus pássaros, porque eu usei a ornitologia brasileira de Helmut Sick como modelo. Conforme descrição das aves, os tamanhos, entalhava essas aves em cedro rosa, pintava tinta-fundo e pintava posteriormente com tinta óleo para tela, que me dava mais chance para fazer as diferentes matizes e sombras das penas. De maneira que eu fiz três mil aves, não tenho quase nenhuma para mostrar porque todas voaram. Estas aves também ajudaram à técnica de escultura, ou seja, cavar uma canoa. Cavar uma canoa, bom, é simples, confesso, mas escavar uma canoa com precisão é uma outra história. Porque não é simplesmente remover o material de qualquer modo, como por exemplo: aqueles artesanatos bem rústicos, o tucano. Então já muda muito...

E, como eu só vivi no litoral aqui em São Francisco, durante o Liceu², tendo o conhecimento, o contato com o pessoal lá do norte

de Marajó, de São Luís do Maranhão, aquilo foi uma escola que continua aprendendo e, olha, eu confesso: eu acho que ainda sou principiante, porque a gente tem tanta, mas tanta coisa e tanta coisa não só para aprender, mas para dar. Então, já estou começando a elaborar literaturas que, quando no início ainda vivia o Prof. Kelvin Duarte³, ele ficou durante dois estágios, três meses aqui, fazendo modelismo comigo, aonde que ele me deixava fazer o trabalho prático, porque ele reconheceu a minha habilidade manual. Mas dava o apoio teórico para aperfeiçoar e aqueles modelos também, olha: foram todos embora, não tenho nada, a não ser poucos exemplares que tem no museu. A não ser agora a coleção Alves Câmara que eu comecei a fazer pro museu.

Bom, só sei que o próprio Liceu também me ensinou muita coisa, que um segundo Liceu não sairia mais como saiu o primeiro Liceu. É lógico, há sempre uma evolução com o enriquecimento dos conhecimentos. O maior reconhecimento da história naval brasileira, do resgate da história naval brasileira: o Prof. Kelvin. Aonde que eu falei: porque a gente só dialogava naquele época, ainda não apontava, não anotava e agora me arrependo disto. Por que por um bom período eu parei de escrever. Aonde eu sempre recomendava pro Kelvin: “por que você não põe no papel, você tem que escrever, você tem que escrever um livro, ou pelo menos os manuscritos, deixa os manuscritos...” – “Mas eu não sou bom de escrever.” “Dita para alguém!”. Mas, enfim, o Prof. Kelvin, não sei, parece que naquela altura já estava desmotivado, não? Mas com ele eu aprendi muito sim.

Dauto Da Silveira: O Museu Nacional do Mar tem uma sala temática com uma maquete sobre o Centro Histórico de São Francisco do Sul feita por você. Como foi o processo de construção e qual é a impressão dos estudantes ao conhecerem a maquete?

Este convite foi feito pelo Prof. Dalmo e me deixou completamente livre para fazer uma Maquete do Centro Histórico de São Francisco. Considerando a quantidade de cupim, foi claro

que em primeiro lugar não se poderia colocar madeira, principalmente madeira mole, como pinho, pinus e assim por diante na confecção da maquete, porque em pouco tempo nós não teríamos mais nada e teríamos que reconstruir tudo de novo. Foi feito então uma análise das madeiras à prova de cupim, com isto foi feita a vitrine, a parte externa da vitrine, inclusive toda parte inferior da estrutura. Em cima disto começou então a pesquisa, a pesquisa do material para a confecção das edificações. Como eu nunca fiz uma maquete desta, então qual o material disponível na praça? Pesquisando



“...Kelvin, por que você não põe no papel, você tem que escrever, você tem que escrever um livro, ou pelo menos os manuscritos, deixa os manuscritos...” - “Mas eu não sou bom de escrever.” - “Dita para alguém.” Mas, enfim, o Prof^o Kelvin, não sei, parece que naquela altura já estava desmotivado, não? Mas com ele eu aprendi muito sim.

Descobrimos o poliestireno, que é possível de chapas de várias espessuras de 0,3 a 2 mm e de fácil montagem, ou seja, a solda feita

simplesmente com “xilol”, que derrete o P.A. imediatamente e em segundos nós temos uma estrutura, uma solda já perfeita, rígida que é suficiente para continuar a montagem, o trabalho da maquete. A escala foi determinada pelo tamanho da sala. A sala tem 200 m², nestes 200 m² eu estava com a intenção de colocar a cidade exatamente na posição norte, para que a frente do museu desse igualzinho ao original, ou seja, voltado para o norte, praticamente. Mas isto não foi possível, porque o Centro Histórico, ele fica meio inclinado em relação à linha norte-sul, porque tínhamos que encaixar também o Museu Histórico. A maquete vai abranger toda a área do Museu Nacional do Mar até o Museu Histórico e com isto deu uma escala de 1 metro por 75 centímetros inclinando em relação à bússola. Um metro e setenta e cinco centímetros porque dá para detalhar ainda, executar ainda detalhes ainda bem pequenos e com isto foi possível reconstruir em escala pequena todos os ornamentos de todas as edificações. Isto que nós demos o maior valor, embora o visitante não vai ver esses detalhes, porque o visitante sempre vai estar afastado em função da vitrine, no mínimo um metro até dois ou três metros de distância da edificação, por exemplo: da Rua Babitonga. Mas os detalhes estão. Se você quer tirar fotos com aproximação não tem problema, porque temos certeza absoluta de que tudo foi reproduzido fielmente. Agora, o grande problema foi a época. A época também ficou livre para eu escolher, como era para ser uma cidade antiga, porque a cidade atualmente não preciso fazer maquete, porque se você quer visitar a cidade atual você vai na cidade e vê tudo. Escolhi a época de 1939/1940, quando estourou a Segunda Guerra Mundial, como âncora. Porque eu imaginei que 1939/1940, como eu também sou da fase de 1927 com 12 ou 13 anos você se lembra um bocado, onde você morava, o que você fazia, o que você aprontava. Mas qual foi a surpresa quando eu comecei procurar estas pessoas que eram raríssimas, a maioria, muitas já falecidas, outras se mudaram pra cidades próximas, pra balneários e o que ficou foram mais as senhoras de idade, as viúvas e assim por diante. E aí fizemos, tivemos que fazer então, por três vezes, o “chá

de memória”, convidando todas as senhoras de idade com uma grande mesa, que botamos na sala da maquete. Com chá que eu tenho, que eu recebo da minha filha da Alemanha, então são chás exóticos aqui porque na praça não existe, e tortas de morango, salgadinhos, então foi um bate-papo. Agora, imagina se vinte senhoras de idade numa só mesa: qual é o trabalho científico que dá para fazer? (risos) Se tentou gravar, mas nem na gravação se conseguia informações (risos). Este projeto então é o seguinte: começando pelo museu, nós tínhamos já uma planta preparada pelo IPHAN, mas as próximas casas das vizinhas, já não tinham mais nada, nem na Prefeitura, mas não tem nada, nada, nada, eventualmente que uma ou outra casa tinha apenas uma fotografia. Então, foi necessário pesquisar em primeiro lugar o que que existiu e o que não existiu. E daquilo que existiu e hoje não existe mais, por exemplo: aquele posto de gasolina na Fernandes Dias. Naquela época era uma vila, com vizinhos colados um no outro, então de que material era aquilo ali? Era feito de material. Mas que material? Era alvenaria, era madeira? Não sei! Só sei que era uma casa de material, quantas janelas tinham? Tinham uma porção. Então essas informações eram insuficientes, então foi necessário a procura de antigas fotografias para a gente então descobrir o aspecto das casas. Uma vez descobrindo, através das fotografias, tinha-se a proporção, porque as casas existem hoje ainda. Com autorização das proprietárias a gente fazia então o levantamento dimensional, desde a fundação até a cumeeira, quer dizer, que elas estão rigorosamente dentro da proporção.

Dauto Da Silveira: Qual a impressão dos alunos ao visitarem a maquete no Museu Nacional do Mar?

Aí vieram os visitantes, porque a sala sempre estava aberta. Os alunos ficavam impressionados ao tratar do crescimento da cidade. Ficaram muito impressionados e muitas faculdades tiveram então a vontade de participar da construção, principalmente a UNERJ, de Jaraguá do Sul, a UNISUL de Palhoça e Tubarão, vieram



alunos da FURB de Blumenau, enfim, inclusive uma vez uma professora que é do Rio de Janeiro, lecionou em Porto Alegre, estava voltando para Brasília. Ela se alojou por uma semana na minha casa só pra me acompanhar e ajudar a construir, então a receptividade foi grande. E, mais ainda, para os visitantes estrangeiros, os visitantes estrangeiros quem conhece sabe, estão habituados a visitar os museus, nunca esperavam encontrar aqui no Brasil um trabalho tão meticuloso. Durante o andamento, as edificações de volta do morro já estavam praticamente prontas, veio uma vez um holandês e perguntou: quantas horas vocês gastaram pra fazer isso? É, por enquanto são mais ou menos 5000 mil horas, imediatamente a pergunta seguinte: quem pagou isto? Porque na Holanda a gente sabe, como na Europa e nos Estados Unidos em geral, isto é feito com a mão de obra altamente qualificada. Nós fizemos isso aí tudo com ajuda dos estudantes, dos acadêmicos. E aí o holandês então falou: na Holanda ninguém trabalha mais de graça! Então, ele foi o primeiro que realmente a gente conversou em função do custo de

um trabalho deste. E é só aí que eu fiz também o meu cálculo, o honorário que eu desejaria ter, a taxa-horária e o meu trabalho efetuado, quem vai financiar isto? Mas, isso é um trabalho que não precisa, praticamente todos estes anos nós trabalhos sem financiador, sem patrocinador. Isto me deixa bastante contente e vou continuar para tentar, tentar, tentar terminar a cidade porque sempre aparece tantos problemas no meio e agora não vou aceitar mais outros trabalhos. Porque quando eu comecei em 1990, eu tinha dito que vou levar 10 anos e se alguém me perguntar agora: quantos tempos tu vais levar para terminar a cidade? Eu ainda vou falar: vou levar mais dez anos, por causa das interrupções que eu tive até agora.

Dauto Da Silveira: Em 2006 o Museu Nacional do Mar realizou o curso de modelismo naval, contando com alunos de todo Brasil. Fale um pouco sobre a importância deste curso e a sua experiência como professor.

Essa foi uma idéia louvável, que foi ventilada quatro anos atrás no primeiro seminário naval: “Preservação da Memória do Patrimônio Naval Brasileiro”, aqui no Museu, aonde nós tínhamos todas as representações importantes de todo o litoral, desde Santa Catarina até Marajó, até o Pará. Ainda se ventilou a necessidade de fazer alguma coisa para os interessados ou para os artesãos que existem em todo este imenso litoral brasileiro, mas com a intenção de resgatar a memória e não fazer simplesmente um trabalho artesanal, mas uma cópia fiel de cada mestre construtor das embarcações típicas de cada local. Então, foi efetuado um seminário e neste seminário foram dois grupos durante três meses, cada grupo recebeu as informações básicas para reconstrução em miniatura das embarcações. Isto foi tão interessante, acho que eu aprendi mais do que os alunos, embora os alunos ficaram entusiasmados, porque no Brasil nós não temos literatura sobre o assunto. Entre os alunos não tinha um que entendia de desenho técnico, um poderia através de uma planta reconstruir um barco, mas não sabia nem interpretar o desenho. Então, a partir do desenho, a escolha do material, das

máquinas, das ferramentas, dos equipamentos necessários, como executar na máquina cada operação, como confeccionar cada peça, então foi um curso bastante, bastante técnico e já bem detalhado, apenas em função da demora de aprovação e a dúvida se esse seminário ia ser aprovado ou não, nós deixamos de fazer o que que é o principal: nós deixamos de editar uma apostila em que as informações técnicas necessárias para um curso desse. No próximo curso, precisaríamos no mínimo seis meses antes ter a certeza, preparar todo o material didático.

Dauto Da Silveira: Desde 2007 o Núcleo de Educação Museal do Museu Nacional do Mar vem trabalhando com o senhor no sentido de levar até os visitantes, especialmente para os alunos, um pouco do seu conhecimento manifestado em alguns objetos museológicos; como tem sido a participação das escolas nas atividades desenvolvidas como maquete, recuperação da Canoa Camaragibe e oficina de barcos de papel. Qual a interação dos alunos nestas oficinas que o senhor trabalha aqui no museu?

A receptividade foi grande, fui já várias vezes convidado pelas faculdades de arquitetura pra fazer palestras em Jaraguá do Sul em vários anos seguidos, como também participei da Bienal, não sei quanto tempo atrás, de arquitetura em São Paulo, onde que fui convidado pelo Monumenta para fazer a maquete do edifício Ramos de Azevedo. Então, eu recebi as plantas, todo o material, comecei a trabalhar, mas não foi possível executar a maquete, porque em toda a Bienal eu era o único “stand” onde tinha alguém atrás da mesa e em frente à minha mesa recebia tantos visitantes e alunos (risos), que não foi possível executar a maquete, mas pelo menos as informações, as demonstrações práticas de como se constrói e os materiais usados. Foi muito interessante inclusive a confecção de vegetação, etc, enfim, porque era para ser toda a Praça Ramos de Azevedo e o edifício Ramos de Azevedo lá de São Paulo.

Dauto Da Silveira: Na sua última exposição realizada no

auditório do Museu Nacional do Mar, “Imagens da História”, você retratou parte do cenário histórico da cidade de São Francisco do Sul nos dois últimos séculos. Fale um pouco sobre ela e o seu novo trabalho na exposição “Charles Darwin” no Brasil.

Nesse ínterim, enquanto eu estava fazendo a maquete, o Prof. Dalmo teve a idéia de trazer a cena do mar para dentro do museu, até então nós tínhamos uma coleção de canoas, de embarcações. E como esta idéia se eu pudesse fazer as aves, pelo menos as aves marinhas, porque elas não precisam de águas e sim voar livremente no ambiente ou assentar em cima de embarcações, ou qualquer outro objeto. Então, eu comecei a fazer as gaivotas, os biguás, os atobás, etc. Mas como também estou habituado a trabalhar em cima de informações precisas, ou seja, descrição exata, fotografias, então eu comecei a fazer as gaivotas e elas chamavam tanto a atenção e tanta procura para que eu vendesse, para que eu fizesse gaivotas para fora, mas isto foi impossível porque eu só tenho duas mãos, por enquanto não houve por nossa parte divulgar a intenção de ensinar este trabalho de fazer também as aves. Antes, eu fazia as aves pequenas, os passarinhos, conforme a ornitologia de Helmut Sick, aqueles dois livros e fiz mais que três mil aves e sempre era campeão de venda na feira de artesanato do trapiche. Estas aves eram sempre do tamanho original, do tamanho natural e as gaivotas que eu fazia eram em madeira sempre talhada em cedro e pintada com tinta óleo para tela. As gaivotas, em função do grande volume das aves, eu passei a executá-las em isopor, isopor de três que é bem denso, que na maioria não precisa de reforço interno nas asas, pra manter aquelas asas naquela posição praticamente de forma definida. O material não cede, a resistência é suficiente, o aspecto externo, a textura, aquela porosidade do isopor depois de trabalhado, o tratamento de fundo, parece que é, há pouca distância, a pena verdadeira. Com isso, durante o seminário, quem ficou impressionado foi o Almirante Bittencourt lá do Museu Naval do Rio e ele me convidou se eu não pudesse fazer para o museu do Rio o trabalho, porque eles têm dentro do Museu três andares de altura,

ou seja, um espaço enorme de treze metros e um metro e meio de altura e é tudo vazio, um grande vão vazio. Aí, a primeira vez que eu fiz então o móbil, com uma estrutura de tubos inoxidáveis pendurados em um cabo só, com giradores e de três andares foram reposicionados com 54 aves: bem no alto as grandes com envergadura de dois metros como a fragata, os albatrozes e assim por diante e bem embaixo as menores até as pequenas pernas. E aquilo então chamou muita a atenção, e com isso fui convidado o ano passado pelo comandante da Capitania dos Portos de Uruguaiana, se eu não pudesse fabricar para eles, que iriam inaugurar um museu, agora início deste ano, em janeiro, lá em Uruguaiana, com as aves típicas de Uruguaiana. Ele me deu então os nomes das aves, que habitam, que tem a zona de Uruguaiana como Habitat, então eu fiz pra eles quinze aves botando numa vitrine. Então, aquilo já eram aves menores como: galiota da água, frango da água, o marreco de pata vermelha, e assim por diante, o quero-quero e aquilo também foi um sucesso. Quando em dezembro recebi um telefonema, do Rio, que tinha uma pessoa que, não me conhecendo, mas viu o meu trabalho, lá no Museu Naval, se eu pudesse fazer para a exposição "Charles Darwin", que iria ser lançada no Rio de Janeiro, as aves. Este trabalho eu aceitei. Estas aves tinham que ter o maior rigor de identidade. Tinha que ser reproduzido tudo fielmente, porque esta exposição vai ser lançada começo do ano que vem, mais precisamente em maio, em São Paulo no MASP e ali 170 mil visitantes visitam a exposição. E esta exposição era para ser aberta em janeiro, portanto eu tenho um único mês para confecção de nove aves, mas com o maior rigor de precisão. Por que eu li que o Instituto Sangari, o Instituto Sangari que tem sede aqui no Brasil, Portugal e, principalmente no Médio Oriente, e era a exposição diretamente filiada ao Museu Histórico de Ciência Natural de Nova York. E, quando eu comecei a fazer as aves, recebi um e-mail aonde que eles exigiram e queriam mandar três técnicos do Museu de Nova York pra avaliar a minha qualidade, em aparência, tamanho, etc., enfim fazer..., mas isto não me assusta

fazer a medição final, isto eu estou acostumado já, desde a minha vida profissional como ferramenteiro, que alguém vai controlar o meu trabalho. E esta exposição foi aberta em 20 de Janeiro no Rio, está no Museu Histórico Natural, perto da Praça XV.

Notas

* Mestrando em Sociologia Política pela Universidade Federal de Santa Catarina PPGSP/UFSC, Bacharel em Ciências Sociais e Coordenador do Núcleo de Educação Museal do Museu Nacional do Mar–embarcações brasileiras.