

## **UMA NARRATIVA SOBRE O PROCESSO DE CRIAÇÃO E IMPLEMENTAÇÃO DO CENTRO VOCACIONAL TECNOLÓGICO ESTALEIRO ESCOLA**

Rayane de Jesus Santos Melo<sup>1</sup>, Cármem Lúcia Brancaglion Passos<sup>2</sup>

### **RESUMO**

Este artigo tem como objetivo compreender os processos criativos de criação e implementação do Centro Vocacional Tecnológico Estaleiro Escola, uma instituição localizada em São Luís (MA) e que tem o propósito de tornar os mestres carpinteiros navais doutores que ensinam a arte de construir embarcações ao lado de professores e doutores da academia universitária. Para isso, optou-se pela pesquisa narrativa, seguindo os pressupostos teórico-metodológico de D. Jean Clandinin e Michael Connelly. Para composição do texto de pesquisa fez-se o entrelaçamento dos dados obtidos por meio das produções acadêmicas e de entrevistas concedidas e disponíveis na internet de Luiz Phelipe Andrès, fundador da instituição; do acervo do Projeto Embarcações do Maranhão (PEM); das anotações registradas no diário de campo da pesquisadora; e de entrevistas narrativas realizadas com professores da instituição. Constatou-se que os resultados obtidos no PEM deram início aos processos criativos de Luiz Phelipe para criação do Estaleiro Escola e que a proposta dessa instituição possibilita o encontro entre diferentes culturas no âmbito educacional. Espera-se que esta pesquisa proporcione reflexões sobre a importância de conceber uma cultura escolar que preserve, reconheça e valorize as diversas culturas existentes nos diferentes contextos socioculturais.

**Palavras-chave:** Carpinteiros navais, Cultura maranhense, Escola Vocacional, Pesquisa narrativa, cultura escolar.

### **A NARRATIVE ABOUT THE PROCESS OF CREATION AND IMPLEMENTATION OF THE TECHNOLOGICAL VOCATIONAL CENTER ESTALEIRO ESCOLA**

### **ABSTRACT**

This article has as its objective to understand the creative processes of the creation and implementation of Centro Vocacional Tecnológico Estaleiro Escola, an institution located in the city of São Luís (MA) whose purpose is to make master naval carpenters doctors who teach the art of building vessels alongside professors and doctors from the university academy. For this, narrative research was chosen, following the theoretical-methodological assumptions of D. Jean Clandinin and Michael Connelly. For the composition of the research text, data obtained through academic productions and interviews given and available on the internet by Luiz Phelipe Andrès, founder of the institution; from the collection of

<sup>1</sup> Doutora em Educação (UFSCar). Mestra em Ensino de Ciências e Matemática (UFMA). Licenciada em Matemática (UEMA) e Pedagogia (Centro Universitário Leonardo da Vinci. Professora Adjunta da UFMA. E-mail: [rayanemelo.27@gmail.com](mailto:rayanemelo.27@gmail.com). ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-8080-3086>.

<sup>2</sup> Doutora em Educação: Educação Matemática (Unicamp). Mestre em Educação: Metodologia de Ensino (Unicamp). Licenciada em Matemática (PUC-Campinas). Bolsista de Produtividade em Pesquisa do CNPq – Nível C. Professora Titular – Sênior da Universidade Federal de São Carlos. E-mail: [carmen@ufscar.br](mailto:carmen@ufscar.br). ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-5501-3584>.

the Embarcações do Maranhão Project (PEM); the notes recorded in the researcher's field diary; and narrative interviews conducted with professors at the institution. It was verified that the results obtained in the PEM started the creative processes of Luiz Phelipe for the creation of the Estaleiro Escola and that the idea of this institution makes the encounter between different cultures in the educational scope possible. It is expected that this research will provide reflections on the importance of conceiving a school culture that preserves, recognizes and values the different cultures that exist in different sociocultural contexts.

**Keywords:** Naval carpenters, Maranhão's culture, Vocational School, Narrative research, School culture.

## INTRODUÇÃO

No Maranhão, uma forte tradição cultural que perpassa séculos da história do seu povo é a construção de embarcação artesanais, cuja principal matéria-prima é a madeira. Conforme revela Meireles (1972, p. 30), entre o final do século XVIII e início do século XIX, “[...] não havia estradas; apenas estreitos caminhos que só davam passagem, por vez, a um cavaleiro ou a uma mula carregada, porque sua largura era delimitada pelos sulcos das rodas dos carros de boi, únicos veículos que por eles transitavam porque os únicos que existiam”. Eram, portanto, os rios, as únicas vias de penetração para o vastíssimo e desconhecido interior do Maranhão, o que impulsionou a construção e utilização de embarcações artesanais.

Nesse período, as embarcações que estabeleciam o contato do interior com a capital do estado, segundo Andrès (1998), eram, a princípio, embarcações indígenas de pequeno e médio porte, que penetravam pelos rios navegáveis. Com a chegada dos europeus, os costumes indígenas de navegação e as suas técnicas de construção de embarcações mais primitivas, somaram-se as experiências de construção naval e navegação trazida por esses povos. Assim, “*o Maranhão e toda região norte do Brasil, em decorrência do caráter dos colonizadores e dos nativos, apoiaram o esforço de ocupação inicial em hábitos de navegação que se tornaram profundamente arraigados na vida das comunidades*”<sup>3</sup> (Andrès, 1998, p. 14).

---

<sup>3</sup> Ao longo do texto, optamos por apresentar os excertos das narrativas dos participantes desta pesquisa no formato *italico*, uma vez que foram extraídos de textos de campo coletados e produzidos durante a investigação.

Em decorrência do serviço de navegação e construção de embarcações ser realizado, na época, pelos indígenas explorados e, posteriormente, pelos escravos advindos da África, que garantiam o traslado da “elite branca” e dos produtos e manufaturas europeias para o interior do Maranhão e o escoamento da produção agrícola e agropecuária, a construção de embarcações constituiu-se no decorrer dos séculos todo um complexo e informal sistema de estaleiros artesanais, precariamente instalados no litoral e nas margens dos lagos e rios.

No decorrer do século XX, com a construção de inúmeras estradas e a implantação de uma política de transportes que privilegia os meios rodoviários, a utilização das embarcações passou a ser menosprezada (Andrè, 1998). No entanto, muitas cidades do litoral e do interior, ribeirinhas, ainda permanecem isoladas e mantém a modalidade de transporte fluvial como única via de acesso à capital,

*[...] tanto para o escoamento de suas produções para o comércio, importação de produtos manufaturados e exportação de matérias-primas, produtos típicos e produção agropecuária. Além disso, a atividade pesqueira é a que mais utiliza das embarcações típicas da região. Da pesca, do transporte, do pescado e da sua comercialização sobrevivem até hoje milhares de famílias do interior do Maranhão e na capital. (Andrè, 1998, p. 16).*

Por esse motivo, os carpinteiros navais continuam construindo embarcações artesanais para garantir os seus sustentos e de suas famílias; e transmitindo os saberes e as técnicas construtivas de uma embarcação através da comunicação oral, de pai para filho, garantindo a preservação desse patrimônio imaterial, que infelizmente ainda não recebeu o devido reconhecimento pelo Estado.

No entanto, ao desenvolver o Projeto Embarcações do Maranhão (PEM) na década de 1990, que tinha como objetivo “recuperar e registrar as técnicas tradicionais e populares utilizadas na construção de embarcações de madeira na região Norte do país” (Andrè, 1985, p. 15), o engenheiro mineiro e idealizador do PEM, Luiz Phelipe Andrè, constatou que a nova geração se encontrava desmotivada a aprender o ofício dos carpinteiros navais, uma vez que assistiam os velhos mestres, “detentores do conhecimento, terminarem a vida na pobreza”.

Diante disso e da possibilidade de extinção de saberes e técnicas construtivas das embarcações artesanais que são transmitidas oralmente pelos mestres carpinteiros navais, Luiz Phelipe resolve, ao final da década de 1990, apostar na educação e construir um centro de treinamento em construção de embarcações artesanais, na forma de um Estaleiro Escola,

*onde o conhecimento dos velhos mestres carpinteiros navais e mestres artesões pudesse ser aliado aos conhecimentos transmitidos pelos professores e doutores da academia universitária. Ou seja, um local onde o velho mestre embora muitas vezes iletrado, fosse tratado como um professor e um verdadeiro doutor, por ser o genuíno portador de um conhecimento secular e ao mesmo tempo, o aluno pudesse compreender a verdadeira importância do ofício ali ensinado e se sentisse estimulado ao aprendizado. (Andrè, 2018, p. 236).*

Com base no exposto, buscamos neste artigo compreender os processos criativos de criação e implementação do Centro Vocacional Tecnológico Estaleiro Escola, por meio das experiências vividas e narradas por Luiz Phelipe Andrè (in memória) – idealizador da instituição; Luís Francisco Andrè – filho de Luiz Phelipe; e José de Ribamar Matos Júnior – integrante da equipe do PEM e professor no Estaleiro Escola.

Cabe ressaltar que o interesse pelo desenvolvimento desta pesquisa<sup>4</sup> surge por compreendermos que a experiência do Estaleiro Escola nos permite refletir sobre a necessidade de promover práticas pedagógicas que valorizem as diferentes culturas, que respeitem os diversos saberes, linguagens e práticas sociais, enfatizando “a dinamicidade, a reflexividade, a diversificação, as diferentes leituras de um mesmo fenômeno, as diversas formas de expressão” (Candau, 2008, p. 14).

Compreendemos que a escola precisa ser,

[...] mais do que um *lócus* de apropriação do conhecimento socialmente relevante, o científico, social, escolar, etc. – e linguagens. [...] É no cruzamento, na interação, no reconhecimento da dimensão histórica e social do conhecimento que a escola está chamada a se situar” (Candau, 2008, p. 14).

---

<sup>4</sup> Fruto da Tese de Doutorado da primeira autora (XXXX), esta pesquisa foi desenvolvida com o apoio e financiamento da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (Capes).

E o Estaleiro Escola, ao possibilitar que mestres carpinteiros navais ensinem seus saberes aos novos aprendizes ao lado de professores da academia universitária contribui para que haja o cruzamento e diálogo entre diferentes culturas e a preservação e valorização dos diversos saberes no espaço escolar.

## **METODOLOGIA**

Para o desenvolvimento desta pesquisa, optamos pelos pressupostos teórico-metodológico da pesquisa narrativa, ancorados na concepção de Clandinin e Connelly (2011, p. 48), por compreendermos que esta “é o melhor modo de representar e entender a experiência” e “favorece a explicitação do vivido como também possibilita a teorização do vivido, transformando-o em conhecimento acadêmico” (Rodrigues; Prado, 2015, p. 101), uma vez que buscamos compreender os processos criativos de criação e implementação do Estaleiro Escola a partir das experiências vividas e narradas por Luiz Phelipe Andrès, Luís Francisco Andrès e José de Ribamar Matos Júnior.

Na perspectiva de Clandinin e Connelly (2011), a pesquisa narrativa possibilita compreender e narrar histórias vividas e contadas pelos sujeitos da experiência, a partir do espaço tridimensional, “com a temporalidade ao longo da primeira dimensão, o pessoal e o social ao longo da segunda dimensão e o lugar ao longo da terceira” (p. 85). Para os autores, a temporalidade é um dos termos centrais na pesquisa narrativa, porque para eles, localizar as coisas no tempo, é a forma de pensar sobre elas.

Clandinin e Connelly (2011) afirmam ainda que no pensamento narrativo o contexto está sempre presente, o que inclui o contexto temporal, espacial e o contexto de outras pessoas. E destacam que a pessoa em contexto é o que interessa, pois, salientam que “as pessoas são indivíduos e precisam ser entendidas como tais, mas eles não podem ser entendidos somente como indivíduos. Eles estão sempre em interação, sempre em um contexto social” (p. 30).

A composição dos textos de campo desta pesquisa ocorreu por meio de entrevistas narrativas (EN) realizadas com Luís Francisco Andrès - filho de Luiz Phelipe, e José de Ribamar Matos Júnior (integrante do PEM e professor do Estaleiro Escola); levantamento das produções acadêmicas e de entrevistas concedidas de Luiz Phelipe Andrès; acervo do Projeto Embarcações do Maranhão; fontes documentais e bibliográficas referentes a história do Maranhão; e diário de campo da pesquisadora, que vivenciou experiências no Estaleiro Escola, considerando que os pesquisadores narrativos tentam “se familiarizar ao máximo com as tantas e multifacetadas narrativas presentes no campo de pesquisa” (Clandinin; Connelly, 2011, p. 107).

A escolha pela entrevista narrativa deu-se por compreendermos que nela “o sujeito se expressa, trazendo em sua voz o tom de outras, pensando no contexto de seu grupo, gênero, etnia, classe social, momento histórico, social e cultural” (Moura; Nacarato, 2017, p. 16) e porque ela possibilita “reconstruir acontecimentos sociais a partir da perspectiva dos informantes, tão diretamente quanto possível” (Jovchelovitch; Bauer, 2008, p. 93).

A EN foi realizada com Luís Francisco Andrès nas dependências do Estaleiro Escola no dia 10/08/2022 e com o professor José de Ribamar Matos Júnior no dia 18/08/2022 no Instituto Federal do Maranhão (IFMA), na qual este atua como docente. Ambos assinaram o Termo de Consentimento Livre e Esclarecido (TCLE)<sup>5</sup>, autorizando a divulgação dos dados coletados. É importante ressaltar que a identidade dos participantes da pesquisa é revelada por considerarmos que o anonimato comprometeria o estudo.

Após a realização das entrevistas, os conteúdos das mesmas foram transcritos integralmente, dando origem a uma das modalidades de textos de campo adotadas na elaboração desta investigação (Clandinin; Connelly, 2011). Para análise dos dados foi utilizado o método da análise narrativa seguindo os pressupostos de Schütze (1983, *apud* Jovchelovitch; Bauer, 2008, p. 106) e, posteriormente, constituiu-se o texto de pesquisa, cuja “a tarefa [...] foi encontrar um modo de selecionar e colocar juntos estes

---

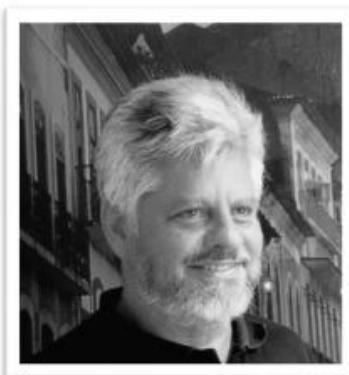
<sup>5</sup>Esta pesquisa foi aprovada pelo Comitê de Ética - CAAE nº. 40235420.0.0000.5504. Parecer nº. 4.576.140.

textos de campo dentro de um texto narrativo global e único" (Clandinin; Connally, 2011, p. 187).

Para melhor compreendermos os processos criativos para criação e implementação do Estaleiro Escola, optamos por construir uma narrativa que apresenta experiências vividas por Luiz Phelipe Andrès que o levaram a criar um centro de treinamento em construção de embarcações artesanais e que possibilita os mestres carpinteiros sentirem-se doutores, ao transmitir os seus saberes e as técnicas construtivas aos novos aprendizes dentro de uma escola vocacional.

Iniciamos esta narrativa apresentando experiências vividas por Luiz Phelipe Andrès ao chegar à São Luís, Maranhão.

### **A CHEGADA DE LUIZ PHELIPE ANDRÈS À SÃO LUÍS – MARANHÃO: a descoberta do Ouro Preto à beira mar**



*Luiz Phelipe de Carvalho Castro Andrès foi engenheiro civil, artista plástico, professor, escritor, membro da Academia Maranhense de Letras, conselheiro do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, idealizador do Projeto Embarcações do Maranhão e do Estaleiro Escola e um homem apaixonado pelas tradições, pela cultura, pelo patrimônio, pelas embarcações artesanais e por tudo que conta a história dos maranhenses.*

Luiz Phelipe (*in memória*) nasceu no dia 20 de fevereiro de 1940, na cidade de Juiz de Fora – Minas Gerais. Era filho do médico Alberto Andrès Júnior e da escritora Cordélia de Carvalho Castro Andrès. Estudou no Colégio Jesuíta, em sua cidade natal, e graduou-se em Engenharia Civil pela Universidade Federal do Rio de Janeiro, em 1972.

Residindo no estado do Rio de Janeiro, estudou artes plástica com Ivan Serpa<sup>6</sup>, no Centro de Pesquisa de Arte e, posteriormente, atuou como ilustrador de livros de ciências do 1º grau na Companhia Editora Nacional e como artista plástico na Revista Engenharia Sanitária nos anos de 1974 a 1976. Desenvolveu ainda trabalhos de artes gráficas para a Secretaria de Divulgação do antigo Banco Nacional de Habitação. (Andrè, 2012).

No ano de 1977, os congestionamentos de trânsito de mais de três horas e a onda de violência urbana já atormentavam a vida dos cidadãos na grande metrópole (Andrè, 2012). E conforme suas palavras:

*Nesse momento, começava a pensar na opção de viver no ambiente de uma cidade menor e mais tranquila. Assim, desejando sair do Rio de Janeiro, orientei-me pela misteriosa indicação de um amigo de infância, então jovem professor de Física e Filosofia, num reencontro improvável que o acaso nos proporcionou durante uma viagem a São Paulo, na imensa e caótica rodoviária daquela metrópole. Ali o amigo Roberto Martins me alertava enigmático: no momento em que decidimos nos mudar, não nos cabe escolher a próxima morada, mas sim aguardar com atenção para sermos escolhidos pela própria cidade. Dito isto, me sugeriu ficar atento àqueles nomes de cidades que logo se apresentariam para mim. Um tanto céptico com a postura filosófica para mim desconhecida, voltei ao Rio de Janeiro desconfiado daquela fala. Porém, coincidência ou não, nas quatro semanas seguintes, quatro maranhenses que conhecia do meu trabalho no Rio de Janeiro me falararam insistente da beleza da cidade histórica e me estimularam a conhecer São Luís do Maranhão. Entre eles está o engenheiro Miguel Rodrigues Nunes, na época presidente da CEMAR – Centrais Elétricas do Maranhão, que me ofereceu um emprego na empresa sediada em São Luís. E, nesse momento, acreditei que se cumpriam, com clareza irrecusável, os desígnios assinalados pelo meu amigo. (Andrè, 2012, p. 13).*

Em março de 1977, Luiz Phelipe chegou à capital São Luís e ficou impressionado com a dimensão do conjunto arquitetônico do Centro Histórico e com a beleza das velas coloridas das embarcações tradicionais ancoradas no Portinho, localizado em

---

<sup>6</sup> Ivan Serpa (1923-1973) foi pintor, gravador, desenhista, artista de extensa produção, professor e formador do Grupo Frente, um marco histórico no movimento construtivo no Brasil. Recebeu vários prêmios no Brasil e participou de várias bienais realizadas em São Paulo, além de Veneza (1952, 1954 e 1962) e Zurique (1960), quando foi igualmente premiado. O Museu de Arte Moderna do Rio de Janeiro realizou algumas retrospectivas de sua obra nos anos 1965, 1971 e 1974.

frente à Igreja do Desterro<sup>7</sup>. O seu novo local de trabalho, a sede da CEMAR, ficava situado no coração do Centro Histórico, na rua da Estrela, em um conjunto de casarões. E conforme conta:

*Fui recebido com grande hospitalidade por parte dos novos colegas de trabalho, dentre eles o engenheiro Alcindo Alves da Costa Filho, meu primeiro chefe no ambiente da empresa, que me forneceu as coordenadas iniciais para o trabalho. Logo no primeiro dia, para minha total surpresa, o jovem engenheiro Antoninho Duailibe identificou-me de pronto, pela semelhança fisionômica, com primos maranhenses, Renato e César, os quais eu ainda não conhecia. Eram filhos de minha prima Irene Andrès que há muitos anos se casara com o maranhense Carlos Cruz e se mudara para cá. Logo, escrevi para a família em Minas Gerais, informando que, além dos primos distantes eu encontrara uma "Ouro Preto à beira mar". [...] esta foi a primeira interpretação diante do conjunto monumental. O casario de época, muitas igrejas, ruas estreitas, becos, ladeiras e escadarias provocaram esta associação de ideias que, no fundo, também traduzia meu entusiasmo de mineiro sempre desejoso de morar perto do mar e que acabara de conhecer uma cidade histórica localizada na paisagem privilegiada de uma ilha nas bordas do Atlântico equinocial. (Andrès, 2012, p. 14).*

No primeiro mês residindo em São Luís, hospedou-se no antigo Hotel Central localizado em frente à Igreja da Sé<sup>8</sup>. De lá, conseguia avistar o Centro Histórico e a Beira Mar, onde se encontrava o Portinho, atual Porto da Praia Grande. E conforme revelou em seu discurso de posse na Academia Maranhense de Letras:

*Ali ocorria um fabuloso espetáculo das velas coloridas ao ficarem armadas para secar ao sol antes da próxima viagem. Elas me atraíram o olhar e me levaram à descoberta daquilo que para um mineiro do interior, desprovido de mar desde a infância, era outro fascínio: as embarcações do Maranhão. Beleza rústica, de aparência simples, mimetizadas no horizonte e no arvoredo manguezal, tesouro escondido. E aquele espetáculo de velas me pareceu um excelente tema para uma série de pinturas a óleo sobre tela que planejava fazer. No entanto, além de realizar as pinturas, eu queria que o meu trabalho produzisse uma espécie de acervo pessoal, documentando os barcos típicos do Maranhão.*

<sup>7</sup> Localizada no Largo do Desterro, em São Luís – Maranhão, a Igreja do Desterro é considerada a mais antiga de São Luís e a única no Brasil a ainda ter traços da arquitetura bizantina. Construída em 1618, representa um verdadeiro símbolo de muitas histórias e lendas que retratam a fé, a devoção e lutas da comunidade do Desterro e do Maranhão.

<sup>8</sup> Considerado um dos monumentos históricos mais antigos e importantes de São Luís do Maranhão, a Igreja da Sé (ou Catedral Metropolitana), inaugurada em 1622 pelo 3º Capitão-Mor Diogo Machado da Costa, é tombada pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (Iphan) e tem como destaque o altar-mor, do século XVIII, que é considerado um tesouro da arte barroca brasileira.

*Portanto, comecei as tentativas de capturar os detalhes construtivos das embarcações. (Andrès, 2013).*

Com esse objetivo, Luiz Phelipe começou, aos finais de semana, a percorrer as praias da ilha, auxiliado por uma câmera fotográfica, coletando imagens das diversas canoas que encontrava pelo caminho. E segundo ele:

*Não foi difícil encontrar os melhores locais de concentração e tornei-me assíduo frequentador do Portinho e das praias do município da Raposa e São José de Ribamar<sup>9</sup>. Daí em diante, comecei a desenhar os modelos tendo por base as fotografias. Difícil tarefa e os resultados não eram suficientes para produzir pinturas documentais. Fui à Capitania dos Portos em busca de informações sobre projetos navais que, sem dúvida, revelariam os detalhes de que tanto necessitava e na escala correta. Só então descobri que para as embarcações de menos de vinte toneladas não era exigida a apresentação de projeto naval. (Andrès, 1998, p. 20-21).*

Luiz Phelipe passou, então, a realizar conversas informais com pescadores, donos de barcos e carpinteiros navais na tentativa de conseguir informações dos detalhes construtivos e/ou projetos que facilitassem seus desenhos. Foi nesse momento que descobriu que os carpinteiros navais faziam aquelas embarcações artesanais típicas maranhenses sem projeto ou desenho. Os projetos encontravam-se apenas “na cabeça”, como o afirmavam. E Luiz Phelipe acrescenta:

*As sucessivas conversas com um e outro mestre da “beirada” foram revelando-me que cada qual utilizava seus próprios procedimentos e cada tipo de canoa queria um método diferenciado, ou mesmo uma combinação de métodos. Além disso, senti uma certa dificuldade de objetivar conversas. Na verdade, não estava conseguindo extrair as informações de que precisava. Neste ponto o trabalho arrefeceu, a primeira tentativa de medir uma pequena canoa foi muito frustrante. Aquilo que parecera simples de início estava-se revelando uma dura empreitada. Entretanto, não queria abrir mão de desenhar os barcos dentro da escala precisa de suas proporções. (Andrès, 1998, p. 21).*

No ano de 1979, Luiz Phelipe teve a oportunidade de conversar com Aloísio Magalhães, por ocasião de sua visita ao Maranhão. Durante esta conversa revelou o seu propósito em realizar uma pesquisa sobre as embarcações artesanais típicas

---

<sup>9</sup> Municípios que fazem parte da ilha e da região metropolitana de São Luís (MA).

maranhenses. Magalhães, idealizador do Centro Nacional de Referência Cultural justamente para tratar dos assuntos do patrimônio imaterial, mostrou entusiasmo com a ideia apresentada e sugeriu ao Luiz Phelipe elaborar um projeto de pesquisa para buscar os recursos e constituir uma equipe que pudesse dar conta do imenso trabalho que seria fazer o registro preciso das embarcações. E afirmou:

*[...] quase sem querer, havia aberto uma “janela” para um universo muito grande e rico. Não eram só as embarcações. Afinal, por trás da beleza estética e do colorido das velas estava o desafio de tratar o aspecto humano da questão: os operários da construção naval artesanal, com toda sua história de vida e dificuldades de sobrevivência. Mas ainda, estava descobrindo pouco a pouco a importância econômica daquela atividade, em função de suas evidentes implicações com a pesca artesanal e outros afazeres próprios de um grande contingente de habitantes das regiões mais isoladas do Estado que dependem das embarcações como única forma de acesso à capital. De fato, havia e há muita gente vivendo em função das embarcações. (Andrè, 1998, p. 22).*

Em busca de bibliografias sobre as embarcações, realizou uma visita ao Museu Naval e Oceanográfico da Marinha, localizado no Rio de Janeiro, em 1982. Conforme conta, nessa biblioteca encontrou as primeiras referências para orientar o seu trabalho de pesquisa e ainda, estabeleceu os primeiros contatos com o técnico em Artes Náuticas, Kelvin de Palmer Rothier Duarte, de quem obteve orientações sobre as formas de realizar levantamento dos planos de linhas das embarcações aplicando o método do “pente” para determinar a curvatura das cavernas durante o desenvolvimento do Projeto Embarcações do Maranhão. Porém, nesse mesmo ano, Aloísio Magalhães faleceu na Itália, defendendo a inclusão da cidade de Olinda na Lista do Patrimônio Mundial da Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura (UNESCO) (Andrè, 1998).

Em 1985, atuando como Coordenador Geral do Projeto Praia Grande, Luiz Phelipe recebeu de Zelinda Lima, que desde então passou a ser a sua sábia orientadora nos trabalhos de preservação, auxiliando-o em todos os momentos difíceis de sua longa trajetória, a sugestão de apresentar seu projeto a Renato Archer, Ministro da Ciência e Tecnologia do então Presidente da República, José Sarney. (Andrè, 1998).

Nesse momento, Luiz Phelipe seguiu o conselho e propôs a inclusão do projeto de pesquisa denominado “Embarcações do Maranhão” no âmbito do Programa de Preservação e Revitalização do Centro Histórico<sup>10</sup> de São Luís, reconhecendo a forte influência que as atividades portuárias exerciam sobre a vida do bairro histórico da capital maranhense. E ressalta que tanto o ministro Renato Archer quanto o Presidente José Sarney, “*com grande sensibilidade para com os projetos culturais, deram todo seu apoio à iniciativa. O resultado veio na forma de um convênio firmado entre a FINEP<sup>11</sup> e a Secretaria de Estado de Coordenação e Planejamento do Maranhão (SEPLAN/MA).*” (Andrè, 1998, p. 23).

## O PROJETO EMBARCAÇÕES DO MARANHÃO E SEUS DESDOBRAMENTOS

O Projeto Embarcações do Maranhão teve início em 1986 com o propósito de “*recuperar e registrar as técnicas tradicionais e populares utilizadas na construção de embarcações de madeira na região Norte do país*” (Andrè, 1985, p. 15). A partir desse objetivo, Luiz Phelipe e a equipe do PEM buscaram, especificamente:

- 1) *Realizar o cadastramento dos estaleiros, dos modelos de embarcações existentes no estado e dos mestres construtores artesãos, carpinteiros, auxiliares e outros operários da construção naval; 2) Registrar os métodos, detalhes construtivos, materiais utilizados inclusive ferramentas, equipamentos e custos em geral, referentes à construção de cada tipo de embarcações; 3) Realizar um estudo tipológico e classificar as embarcações conforme seus modelos e utilização; 4) Realizar apropriações dos custos de produção das embarcações e de montagem dos estaleiros; 5) Realizar a documentação fotográfica deste acervo de embarcações e estaleiros; e 6) Organizar todos os dados coletados em arquivos para facilitar a recuperação rápida das informações coligidas.* (Andrè, 1985, p. 15).

Com o financiamento obtido junto à FINEP, Luiz Phelipe conseguiu montar uma valorosa equipe para o desenvolvimento do trabalho, que foi composta por

---

<sup>10</sup> Primeira proposta estatal ampla e sistemática de revitalização do Centro Antigo de São Luís, executada pela Superintendência de Patrimônio Histórico e Cultural (SPHC) de responsabilidade do governo do estado do Maranhão. Dentre os principais objetivos do programa figuravam: a fixação da população local nessa área da cidade e a promoção social e implantação de projetos de habitação para várias edificações ocupadas em condições irregulares (Cabral; Cabral, 2019, p. 12)

<sup>11</sup> Financiadora de Estudos e Projetos.

quinze profissionais – abrangendo o Coordenador, um arquiteto, uma desenhista industrial, um fotógrafo de nível superior, duas historiadoras, um engenheiro de pesca, uma bibliotecária, dois desenhistas, uma datilógrafa e quatro estagiários do curso de Desenho Industrial da Universidade Federal do Maranhão. E segundo ele: “A média da idade da equipe não ultrapassava 25 anos e a maior parte dos técnicos de nível superior era recém-formados, estando exercendo pela primeira vez suas atividades profissionais”. (Andrè, 1985, p. 10).

Segundo Soares (2015, p. 37):

[...] para chegarem ao registro e ao resgate, os pesquisadores [do PEM] precisaram percorrer caminhos tortuosos entre traduções possíveis e aproximações mediadas, na intenção de promoverem os encontros entre o saber dito acadêmico (dos pesquisadores da universidade e uma série de técnicos de diversas áreas) e o saber dos mestres carpinteiros navais. Neste encontro de visões específicas das técnicas e do barco foram geradas estratégias, objetos, sentidos, vocabulários e outros efeitos.

Inicialmente, para familiarizar todos os integrantes da equipe do PEM com a linguagem dos operários navais, a metodologia adotada foi realizar um estudo da “anatomia” da embarcação, inspirados na área da medicina, cujos os estudantes são levados, logo no primeiro ano de curso a dissecar o corpo humano para melhor conhecê-lo. Durante esse processo, a equipe elaborou um glossário – um vocabulário básico dos termos técnicos utilizados pelos carpinteiros navais maranhenses – e cada verbete era acompanhado dos desenhos de cada peça/parte do barco (Andrè, 1998). Ao finalizar essa etapa, toda a equipe estava familiarizada com a nomenclatura de cada peça, conhecendo a linguagem náutica e cientes de que os operários navais utilizavam termos específicos de sua realidade regional.

Em seguida, a equipe do PEM se impôs o desafio de construir uma maquete de uma embarcação local, para que, durante o processo, pudesse entender as etapas e dominar as nomenclaturas técnicas locais indicativas das peças e das operações, através da prática (Andrè, 1998). Para isso foi montada a oficina de modelismo naval que contou com a participação direta de Kelvin de Palmer Rothier Duarte –

Especialista do Museu Naval e Oceanográfico, localizado no Rio de Janeiro. Ele orientou a equipe durante todo o trabalho de instalação da oficina, desde a definição das ferramentas a serem adquiridas aos detalhes das disposições das bancadas e do picadeiro e da construção das ferramentas auxiliares. E durante essa etapa, nos revela Luiz Phelipe:

*Estávamos na fase de aprendizado. Do ensaio e do erro. Fazíamos o primeiro levantamento para construir a primeira maquete. A turma toda muito jovem, de recém-formados do curso de desenho industrial. Para entrar na praia o traje era sempre uma bermuda e isso fazia com que parecessem mais um grupo alegre de amadores sem compromisso aos olhos dos velhos carpinteiros. Estes, por sua vez, nos olhavam divertidos, com ares de zombaria. Quase um mês de trabalho cotidiano e lá estávamos de novo medindo e refazendo as medidas da mesma canoa. De fato, não adiantava tentar esconder deles. Nada dava certo quando voltávamos para a prancheta.*

*Um dia, já um tanto envergonhado, resolvi dar umas explicações. Escolhi o mestre Pedro, com quem já entabulara algumas conversas anteriores.*

*- Sim, mestre! O senhor há de compreender. Nós, na engenharia e na arquitetura, estamos acostumados a trabalhar mais com a linha reta. Para desenhar uma casa só precisamos de dois planos. Já no caso da embarcação isso não é suficiente. São necessários três planos. O senhor sabe, a embarcação é toda curva. Não tem nenhuma parte reta que possa servir de base para o nosso desenho...*

*E ele respondeu com um sorriso irônico: – É, seu Filipe! Nós fazemos o barco assim torto pra ele ficar direito na água. (Andrés, 1998, p. 114).*

Com as dificuldades de realizar o levantamento de uma embarcação encostada e adernada na praia, Luiz Phelipe e sua equipe, orientados pelo conceito de “pente”<sup>12</sup>, apresentado por Kelvin Duarte, construíram um aparelho que chamaram de cavernômetro, cuja função era medir a curvatura das diferentes cavernas da embarcação (Andrés, 1998). Esse instrumento permitiu a equipe reconstituir o “plano de balizas”, um dos três planos que compõem o projeto naval, bem como os outros que denominaram de “plano de linhas d’água” e “plano do alto” (Andrés, 1998).

Iniciou-se então a pesquisa de campo em São Luís, como estratégia de cautela. E, posteriormente, a equipe do PEM partiu para as demais regiões do Estado. Durante dois anos, realizou viagens por todo o Estado do Maranhão em busca de informações

---

<sup>12</sup> Segundo Andrès (1998, p. 25), o conceito de pente refere-se a um “instrumento utilizado em levantamentos arquitetônicos para registrar o perfil de frisos, cornijas e cimalhas e outros aspectos da modenatura de uma fachada ou de detalhes interiores das edificações”.

que indicavam os mais prováveis centros de construção naval artesanal, às vezes no litoral, às vezes nas margens de grandes lagos ou rios navegáveis (Andrè, 1998). Os estaleiros artesanais também se tornaram objeto de busca, que muitas vezes não passavam de um barracão improvisado, coberto de palha, abrigando uma caixa de ferramentas, uma pilha de madeira e uma bancada. (Andrè, 1998).

Na fase da pesquisa foram realizadas entrevistas com os principais mestres carpinteiros navais, com o objetivo de conhecer seu paradeiro, traçar seu perfil social e antropológico, e foram coletados dados sobre ferramentas, madeira e outras matérias-primas aplicadas na construção, bem como todo tipo de informação que pudesse contribuir com o enriquecimento da pesquisa (Andrè, 1998). E todo o material coletado durante a pesquisa de campo – detalhes construtivos, fotografias, entrevistas com operários – foram transcritos, organizados, encadernados e transformados em dezessete volumes de relatórios intitulados de “Cadernos de Pesquisa do Projeto Embarcações do Maranhão”.

Entre os resultados da pesquisa do PEM, Luiz Phelipe revela:

*[...] a nossa equipe percorreu o litoral, o extremo sul, os pontos mais ocidentais e centrais do Estado. Visitou e realizou suas atividades em 53 locais. Assim, tornou-se possível identificar um número significativo de operários navais e sua especialização, bem como o nível de qualificação. A apuração totalizou 521 profissionais. As áreas de maior concentração estão nos municípios de São Luís, onde foram identificados 59 profissionais em atividade; Barreirinhas com 47; Alcântara, 37; São José de Ribamar, 32; Cururupu, 31; Paço do Lumiar, 26; Rosário, 23; Tutóia e Primeira Cruz com 19 cada. Isso significa que três delas coincidem com municípios localizados na ilha de São Luís, isso é, São José de Ribamar, Paço do Lumiar e São Luís propriamente dito. (Andrè, 1998, p. 28).*

A equipe do PEM catalogou 15 diferentes tipos de embarcações tradicionais maranhenses e conforme as palavras de Luiz Phelipe:

*A nossa pesquisa mostrou o seguinte: a embarcação tem uma determinada configuração em função da água que ela navega. Então, por exemplo, você tem*

*uma tipologia própria para navegar no oceano, no mar, e uma outra tipologia diversificada para navegar em rios, lagos, onde as águas são mais tranquilas.<sup>13</sup>.*

A pesquisa constatou ainda o aspecto desalentador em que todo o conhecimento tradicional se encontrava:

*Logo nos primeiros contatos, os velhos mestres carpinteiros navais, revelaram desânimo e abatimento. Desmotivados a encorajar seus filhos a seguirem um ofício que lhes houvera dado tanto sacrifício e quase nada de recompensa. De fato, os jovens não se interessavam mais em aprender: assistindo aos velhos mestres, detentores do conhecimento, terminarem a vida na pobreza não se sentiam estimulados a abraçar a profissão. Assim, a carpintaria naval parecia condenada à extinção, tendo em vista a diminuição gradativa do número de profissionais na ativa (Andrè, 2018, p. 235-236).*

Diante dessa evidência, Luiz Phelipe começou a se questionar: “*Como encontrar uma saída para preservar conhecimentos tradicionais tão importantes, mas relegados ao abandono?*” (ANDRÈS, 2018, p. 236). Conforme suas palavras:

*Como é impossível modificar nosso modelo secular de economia que, sendo até hoje fortemente baseado na exportação de matérias primas sem valor agregado, se torna por sua própria natureza excludente e concentrador da riqueza e resulta no abandono de atividades como estas, a única alternativa seria apostar em estratégias de valorização do ofício e que pudessem contribuir para minimizar este quadro de abandono. (Andrè, 2018, p. 236).*

O primeiro passo dado por Luiz Phelipe e sua equipe “*foi publicar um livro que fosse, ao mesmo tempo, atraente, técnico e didático. Ou seja, o suficiente para ser capaz de registrar a importância da atividade e sensibilizar o público quanto à importância social e econômica da construção artesanal de embarcações.*” (Andrè, 2018, p. 236).

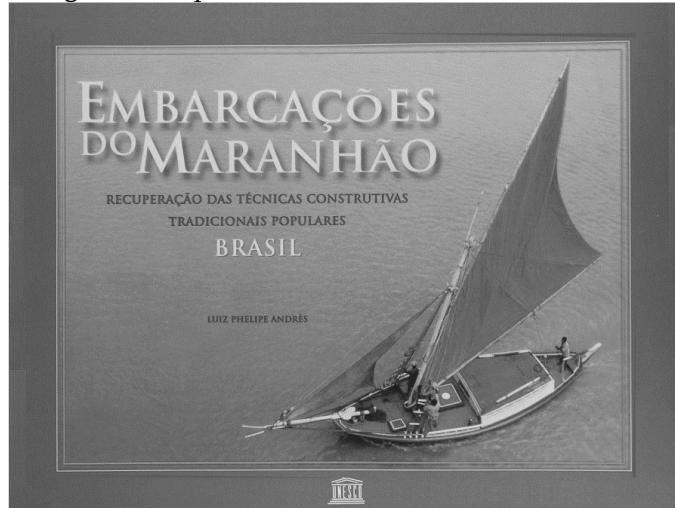
O livro intitulado “*Embarcações do Maranhão – Recuperação das Técnicas Tradicionais Populares*” foi publicado pela Audichromo Editora no ano de 1998, com recursos oriundos de convênio entre o governo do Estado do Maranhão e o Ministério da Cultura, sob os auspícios da UNESCO. Após o livro publicado, Luiz Phelipe

---

<sup>13</sup> Trecho da entrevista concedida por Luiz Phelipe Andrè ao Repórter Mirante. Disponível em: <<https://globoplay.globo.com/v/10158001/>>. Último acesso em: 13 jul. 2023.

recebeu o prêmio Rodrigo Melo Franco de Andrade de 1996, na Categoria Inventário de Acervos e Pesquisas.

**Figura 1** - Capa do livro *Embarcações do Maranhão*



Fonte: Arquivo pessoal das pesquisadoras.

O passo seguinte dado por Luiz Phelipe foi apostar na educação e criar o Estaleiro Escola, conforme revela:

*O segundo passo foi apostar na Educação e estabelecer as condições para a criação do primeiro centro de treinamento em atividades de construção naval artesanal na forma de um Estaleiro Escola, onde o conhecimento dos velhos mestres carpinteiros navais e mestres artesãos pudesse ser aliado aos conhecimentos transmitidos pelos professores e doutores da academia universitária. Ou seja, um local onde o velho mestre embora muitas vezes iletrado, fosse tratado como um professor e um verdadeiro doutor, por ser o genuíno portador de um conhecimento secular e ao mesmo tempo, o aluno pudesse compreender a verdadeira importância do ofício ali ensinado e se sentisse estimulado ao aprendizado. (Andrè, 2018, p. 236).*

A proposta de Luiz Phelipe em criar um ambiente educacional que pudesse aliar o conhecimento dos mestres carpinteiros navais e dos professores e doutores da academia vai ao encontro da concepção de D'Ambrósio (2020, p. 44) quando este defende que

[...] a estratégia mais promissora para a educação [...] é restaurar a dignidade de seus indivíduos, reconhecendo e respeitando suas raízes.

Reconhecer e respeitar as raízes de um indivíduo não significa ignorar e rejeitar as raízes do outro, mas, num processo de síntese, reforçar suas próprias raízes.

Dessa forma, ao propor a criação de um centro de treinamento que possibilita o encontro de diferentes culturas (a acadêmica e a de tradição) na formação dos novos aprendizes, Luiz Phelipe não só reconhece a importância da educação para a preservação e compartilhamento de culturas como também concebe a escola como espaço de diálogo, reconhecimento e respeito dos diferentes saberes, linguagens, crenças e costumes.

Começou-se, então, a caminhada para a criação do centro de treinamento em atividades de construção naval artesanal na forma de um Estaleiro Escola. A intenção era, segundo Luiz Phelipe, *“criar uma escola bonita, com a finalidade de fazer com que o jovem voltasse a ter interesse no aprendizado e o mestre pudesse ter novamente orgulho do seu ofício”*<sup>14</sup>.

## A CRIAÇÃO E IMPLEMENTAÇÃO DO ESTALEIRO ESCOLA

Conforme ressaltou Luiz Phelipe, entre os resultados obtidos pelo PEM estavam a falta de interesse dos jovens em aprender o ofício da carpintaria naval e as reivindicações realizadas pelos próprios operários navais sobre a falta de um local abrigado para a realização de seu ofício. Assim, a proposta de criação de um centro de treinamento em atividades de construção naval artesanal na forma de um Estaleiro Escola surge como alternativa para preservação das técnicas, através da valorização do mestre artesão que passará a contar com local e remuneração adequados para a transmissão de seus conhecimentos. (Andrè, 1998).

Segundo José de Ribamar, a ideia de Luiz Phelipe era criar um tipo de escola que:

*[...] agregasse exatamente o contexto da construção naval maranhense e aliado a esse contexto outras atividades, no caso de pintura de embarcações, velaria,*

---

<sup>14</sup> Trecho da Entrevista concedida por Luiz Phelipe Andrè. Disponível em: <<https://www.youtube.com/watch?v=FLL5 hipQW4c>>. Último acesso em: 13 jul. 2023

*calafetagem a partir da construção da embarcação, lógico... e outros cursos relacionados com o meio ambiente. Tudo que tivesse no entorno do Estaleiro seria trabalhado em prol da comunidade".<sup>15</sup>*

Da ideia de criação do Estaleiro Escola até a sua inauguração se passaram duas décadas. O interesse de Luiz Phelipe pela implementação dessa instituição surge no contexto da década de 1990, momento em que a "economia brasileira é marcada por um largo processo de desindustrialização e desnacionalização que intensifica a concentração e a centralização econômica nas mãos do capital estrangeiro, tendo como resultado o fortalecimento dos grandes monopólios, a internacionalização do sistema produtivo e o aumento da pobreza" (Oliveira, 2018, p. 101). Até 1995, não houve muitos investimentos para o desenvolvimento da ciência e tecnologia e diversos programas federais que buscavam esse fim e a qualificação de mão de obra do trabalhador para o mercado de trabalho foram suspensos durante o governo de Collor de Mello (1990 – 1992).

No entanto, em 1995, criou-se no estado do Ceará, os Centros Vocacionais Tecnológicos (CVTs), no governo Tasso Jereissati, sob a liderança de Ariosto Holanda, então secretário de Ciência e Tecnologia, com a finalidade de oferecer respostas para três problemas então candentes no estado: o primeiro referia-se ao atraso tecnológico do país; o segundo dizia respeito ao desequilíbrio econômico inter-regional, uma vez que a política de desenvolvimento praticada no país, até aquele momento, teria privilegiado às regiões Centro-Sul em detrimento das regiões Norte e Nordeste; e o terceiro estava relacionado à necessidade de gerar emprego nos setores da indústria e dos serviços, de modo a dar cabo da miséria. (Oliveira, 2018).

Com essa perspectiva, segundo Oliveira (2018, p. 100), o governo do Ceará implantou o CVT "que se baseia na oferta de cursos práticos-objetivos nos moldes do Planfor<sup>16</sup> e demais programas destinados à educação profissional de nível básico".

---

<sup>15</sup> Trecho da entrevista narrativa realizada com José de Ribamar em 18/08/2022.

<sup>16</sup> Plano Nacional de Qualificação do Trabalhador elaborado pela Secretaria de Formação e Desenvolvimento Profissional do Ministério do Trabalho, em 1995, e financiado com recursos do Fundo de Amparo ao Trabalhador – FAT. Tinha como objetivo principal o desenvolvimento de ações de educação profissional, buscando contribuir para a redução do desemprego e subemprego da População Economicamente Ativa (PEA); combater a pobreza e a desigualdade social; assim como elevar a

Ainda segundo a autora, “se, por um lado, o CVT volta-se para a formação em cursos fragmentados e de duração curta, por outro, se define como centro de excelência, irradiador de conhecimento, voltado para a capacitação tecnológica da população atuando, sobretudo, na vocação da região” (Oliveira, 2018, p. 100).

Os Centros Vocacionais ganharam visibilidade no governo Fernando Henrique Cardoso (1995 - 2003), por mediação do Ministério de Ciência, Tecnologia e Inovação (MCTI), que assumiu a responsabilidade de ampliá-lo para todo o país, considerando que nesse momento, busca-se investir no desenvolvimento científico e tecnológico. E dando continuidade à política neoliberal, o Presidente Luís Inácio Lula da Silva, em seu primeiro mandato, torna o CVT política pública federal, no ano de 2003, vinculando-o à então recém-criada Secretaria Nacional de Ciência e Tecnologia para Inclusão Social (SECIS).

Nesse período, foi instituído o Programa de apoio à implementação e modernização de Centros Vocacionais Tecnológicos, parte do Programa Ciência, Tecnologia e Inovação para inclusão e desenvolvimento social, com a finalidade de “reduzir os déficits educacionais, científicos e tecnológicos entre a sociedade brasileira e contribuir para melhorar o cenário de disparidades econômicas regionais” (Castioni *et al.*, 2013, p. 3). Com a implementação do CVT, o MCTI avançou na consolidação do sistema nacional de inovação, absorvendo concretamente o tema da inclusão social.

Foi diante do novo cenário no âmbito federal, com investimentos para o desenvolvimento da ciência e tecnologia e a implementação de CVTs por diferentes regiões do Brasil, que Luiz Phelipe consegue os financiamentos e apoios necessários para a criação e implementação do centro de treinamento em construção naval, uma vez que o objetivo dos Centros Vocacionais era “o fortalecimento dos sistemas locais e regionais de Ciência, Tecnologia e Inovação, por meio da integração e do esforço estratégico de atores locais inseridas na vocação regional, visando a promoção de desenvolvimento econômico e social sustentável” (BRASIL, 2008, p. 2).

---

produtividade, a qualidade e a competitividade do setor produtivo. Vigorou até 2002, sendo substituído, a partir de 2003, pelo Plano Nacional de Qualificação – PNQ.

**Figura 2 - Centro Vocacional Tecnológico Estaleiro Escola em São Luís - MA**



**Fonte:** O IMPARCIAL, 2017.

Inicialmente, Luiz Phelipe consegue recursos do Governo do Estado por meio de financiamento obtido junto ao Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID) através do Programa Nacional de Desenvolvimento e Estruturação do Turismo (PRODETUR)<sup>17</sup> do Ministério do Turismo no período de 1998 a 2002 para reconstrução das ruínas do Sítio Tamancão (Andrè, 1998), local escolhido para o funcionamento do centro de treinamento em atividades de construção naval artesanal.

Luís Francisco Andrè - filho de Luiz Phelipe, Licenciado em Biologia pela UFMA, Mestre em Políticas Públicas pela mesma instituição, atuou no curso de educação ambiental no Estaleiro Escola e hoje desempenha a função de diretor da instituição - nos revela um dos motivos que levou seu pai a escolher esse cenário.

*Meu pai já vinha por aqui há muitos anos. Ele conhecia o lugar, inclusive eu vinha com ele. E eu vim aqui com 12, 13 anos. [...] ele já namorava esse lugar há um tempo. Até porque ele conhecia a importância histórica desse prédio. Fábrica de processamento de arroz, aos modos da colonização portuguesa que aqui tinha e que era emblemática para uma era que o Maranhão viveu. Essas eras da monocultura do algodão, arroz, madeira, teve tudo isso. [...] ele meio que entendeu que aqui era um lugar onde as embarcações todas paravam. Inclusive este canal que hoje tem esse mangue grande era bem mais profundo no tempo dos portugueses, dessa edificação que aqui está, construída com arcos romanos transplantados diretos da Roma de 2000 anos atrás [...]. Então, o*

<sup>17</sup> Programa que visa contribuir para a estruturação dos destinos turísticos brasileiros, pelo fomento ao desenvolvimento local e regional, por meio de parcerias com estados e municípios.

*prédio já era extremamente histórico, passível de proteção [...]. E aí meu pai achou perfeito. (Luís Francisco).<sup>18</sup>*

Nas palavras de Luiz Phelipe, o espaço escolhido fica

*[...] situado bem em frente ao Portinho que é porto da pesca artesanal no Centro Histórico de São Luís e também nas proximidades do Cais da Praia Grande e da barragem do rio Bacanga onde ainda se verifica até os dias de hoje um expressivo movimento de embarcações artesanais. (Andrèis, 1998, p. 4).*

No século XIX, conforme revelou Luís Francisco, funcionou neste local uma indústria de beneficiamento de arroz para exportação. No entanto,

*[...] após o largo período de estagnação econômica que assolou o Maranhão desde a abolição da escravatura até os anos 70 do século vinte, esta antiga indústria, com seus galpões e a imponente casa grande da sede, havia se arruinado completamente, transformando-se em local perigoso e antrô de marginalidade, sem, no entanto, deixar de se constituir em importante referência para a história de São Luís. (Andrèis, 2018, p. 236).*

Além de ser um espaço que faz parte do patrimônio histórico de São Luís e que pesou significativamente a “oportunidade de recuperar e preservar as antigas ruínas [...] já que o local se apresentava também propício para construção de uma rampa destinada ao içamento de embarcações tanto para recebê-las no galpão para os necessários serviços, como lançá-las ao mar após reparos ou construção de um novo barco” (Nogueira, 2010, p. 75-76), Luiz Phelipe revela que o quadro social da comunidade também influenciou a escolha desse cenário para a instalação do Estaleiro Escola.

*[...] havia aí um forte apelo para amenizar o dramático quadro social de carência das comunidades vizinhas. O conglomerado de bairros situados entre o moderno porto industrial do Itaqui e a margem do rio Bacanga e por isto mesmo denominado eixo Itaqui-Bacanga, tem hoje uma população estimada em 160 mil habitantes e se constitui em uma das áreas carentes da capital maranhense. (Andrèis, 2018, p. 237).*

---

<sup>18</sup> Trecho da entrevista narrativa realizada com Luís Francisco em 10/08/2022.

As ruínas do Sítio Tamancão possuíam, de acordo com a ficha técnica do prédio, uma área construída que mede 3.120 m<sup>2</sup> com um pátio externo de 3.000 m<sup>2</sup>. Conforme conta Luís Francisco, como era um prédio histórico, durante a reconstrução tomou-se todo o cuidado de se manter o máximo possível a arquitetura original.

Com o prédio reconstruído, Luiz Phelipe buscou apoio e investimento para a compra dos equipamentos, mobiliários, máquinas e ferramentas necessários para o funcionamento do centro de treinamento. Foi, então, a partir de um convênio firmado entre Governo do Estado/Secretaria de Ciência e Tecnologia e o Ministério da Ciência, Tecnologia e Inovação, no período de 2003 a 2006, que se consegue tais recursos. E é ainda, mediante esse convênio, que Luiz Phelipe consegue inaugurar o Centro Vocacional Tecnológico Estaleiro Escola.

As características do Estaleiro Escola seguem a vertente do CVT Tipo 2: Capacitação Profissional em Apoio à Demanda Produtiva Local que busca “apoiar a capacitação profissional voltada para as demandas locais ou regionais com potencial de desenvolvimento econômico-produtivo, em setores já existentes de forma ainda precária ou com necessidade de aprimoramento” (BRASIL, 2008, p. 6).

Ainda assim, o CVT do Tipo II se propõe “a estar fortemente articulado com as estratégias socioeconômicas locais, construídas em colaboração com o governo estadual e municipal, e deve contar com parcerias e apoio da estrutura formal de ensino (Universidades, Escolas Técnicas e outras), na contribuição do seu bom funcionamento e continuidade, e para desenvolvimento de conteúdos pedagógicos específicos, a partir das necessidades detectadas” (BRASIL, 2008, p. 7).

O CVT Estaleiro Escola foi inaugurado no dia 15 de dezembro de 2006 no âmbito da antiga e hoje extinta Universidade Virtual do Maranhão (UNIVIMA)<sup>19</sup>, órgão da Secretaria de Ciência e Tecnologia do Governo do Estado. A inauguração contou com a participação de José Reinaldo, o então Governador do Maranhão;

---

<sup>19</sup> Autarquia destinada ao ensino, pesquisa e extensão na modalidade de ensino presencial e na modalidade de ensino a distância, dotada de personalidade jurídica de direito público interno, autonomia administrativa, disciplinar, educacional, científica e de gestão financeira, vinculada à Secretaria de Estado da Ciência, Tecnologia, Ensino Superior e Desenvolvimento Tecnológico - SECTEC do Maranhão (Nogueira, 2010, p. 79).

Jackson Lago, que assumiria o governo do Estado no dia 01 de janeiro de 2007; Othon Bastos, que assumiria o cargo de Secretário de Ciência e Tecnologia na nova gestão; carpinteiros navais; da comunidade; e de toda a imprensa maranhense.

Figura 4 - Inauguração do Estaleiro Escola



Fonte: Mural do Estaleiro Escola.

Sobre esse importante acontecimento, conta Luís Francisco que “[...] a comunidade desceu em peso. Foi um momento de muita alegria.”. E José de Ribamar recorda:

*A inauguração foi muito importante porque a comunidade e representantes da comunidade se sentiram de uma certa forma acolhidos com aquele espaço. Foi um espaço que precisou existir ali de certa forma, porque ele trouxe muitos benefícios para aquela região. A gente pôde observar pela quantidade de pessoas que se envolveram nos cursos e que hoje são empreendedoras de seus próprios negócios, têm suas rendas extras [...]. Então, foi uma inauguração muito importante, porque envolveu não somente a questão do próprio Estado, membros do Estado e de outros órgãos vinculados ao Estado e município, mas também a comunidade se sentiu muito abraçada e até hoje eu percebo assim. (José de Ribamar).<sup>20</sup>*

Segundo Luís Francisco, logo após a inauguração, o Estaleiro Escola passou a ser referência para o visitante que chega.

*Imediatamente após a inauguração, o Estaleiro Escola montado, o recurso que veio foi muito bem aproveitado, muito bem fiscalizado. Por isso que deu certo.*

---

<sup>20</sup> Trecho da entrevista narrativa realizada com José de Ribamar em 18/08/2022.

*Então, assim, veio ar-condicionado, o espaço do auditório estava tudo novinho, lindo, maravilhoso e imediatamente o Estaleiro Escola passa a ser uma referência para o visitante que chega. E, principalmente, os visitantes ilustres, porque é o diferente que tem para mostrar. Ele quer ver o diferente. Ele vai para a Bahia, ele quer ver o Axé. Ele vai para o Rio de Janeiro, quer ver o Cristo Redentor. E também aqui para ver o Centro Histórico. Mas aquele que vai técnico, ele vai para ver as construções navais, os estaleiros, os portos e aqui ele vem para ver isso aqui. E quando é uma autoridade, político chega, ele quer ver o que o governo quer mostrar, o que ele tem de diferente, qual é a inovação. Então, imediatamente o Estaleiro virou referência (Luís Francisco)<sup>21</sup>*

Conforme registra o “Encarte Notícias do Estaleiro Escola”, Amyr Klink compareceu à solenidade de descerramento da placa da biblioteca que tem seu nome. Em seu discurso o navegador afirmou:

A disseminação do conhecimento é fator primordial para a preservação de uma cultura. Espero que o Estaleiro seja ampliado e que daqui saiam muitos barcos; que os alunos aprendam o máximo que puderem e consigam transmitir para os outros o que os mestres estão lhes transmitindo. A gente tende a não valorizar o que é nosso e se deixar influenciar pelas coisas de fora. Aqui tem muita riqueza e acredito que é um privilégio não só para os alunos, mas para toda a comunidade ter um Estaleiro Escola como este (Nogueira, 2010, p. 77).

O Estaleiro Escola atualmente é vinculado à Secretaria de Estado da Educação do Maranhão e, pelo Decreto nº 33.708, de 14 de dezembro de 2017, passou a ser nomeado Instituto de Educação, Ciência e Tecnologia do Maranhão (IEMA) Unidade Vocacional<sup>22</sup> Estaleiro Escola. Após o falecimento de Luiz Phelipe, ocorrido em 5 de dezembro de 2021, a instituição muda novamente o nome e passa a ser denominada:

---

<sup>21</sup> Trecho da entrevista narrativa realizada com Luís Francisco em 10/08/2022.

<sup>22</sup> Conforme consta na Lei nº 10.385, de 21 de dezembro de 2015, Art. 2º, “o IEMA é uma instituição de ensino cuja finalidade é oferecer educação profissional e tecnológica de nível médio e superior no Estado do Maranhão em todas as modalidades, sendo-lhe assegurada as condições pedagógicas, administrativas e financeiras para a oferta de ensino médio técnico e outras modalidades de preparação para o trabalho” (MARANHÃO, 2015, p. 1). E no Art. 62 do Regimento Escolar do IEMA, publicado no Diário oficial do Estado, em 08 de abril de 2016, consta que as Unidades Vocacionais se caracterizam pela: “I. unidade de princípios e procedimentos pedagógicos e administrativos para a implementação de políticas públicas de educação profissional; II. respeito à diversidade e ao atendimento às demandas locais e regionais; III. pelo cumprimento das finalidades estabelecidas para a formação geral e as condições de preparação para o exercício de profissões técnicas objetivando a sua inserção no mercado de trabalho e expectativas para estudos posteriores” (MARANHÃO, 2016, p. 13).

“IEMA Estaleiro Escola - Luiz Phelipe Andrés”, pelo Decreto nº 37.258 publicado em 6 de dezembro de 2021.

Essa instituição é a única no Brasil “a trabalhar o ensino das técnicas artesanais de construção naval, aproveitando toda a experiência e conhecimentos dos mestres carpinteiros que, ao exercerem o ofício pedagógico nas salas de aula e nas oficinas de atividades práticas, são remunerados de forma digna” (Nogueira, 2010, p. 79).

## ALGUMAS CONSIDERAÇÕES

Esta pesquisa que teve como objetivo compreender os processos criativos de criação e implementação do Centro Vocacional Tecnológico Estaleiro Escola permitiu-nos conhecer a coragem e a perseverança de Luiz Phelipe Andrès em construir uma instituição que pudesse fazer o mestre carpinteiro naval sentir-se valorizado e que preservasse os saberes e técnicas construtivas de uma embarcação artesanal transmitidos ao longo dos séculos através da comunicação oral a cada nova geração de aprendizes.

Pudemos constatar ao longo desta investigação que o interesse pela criação do Estaleiro Escola surge a partir dos resultados obtidos com o PEM; que a idealização e implementação da instituição ocorre no período de investimentos por parte do Governo Federal para ampliação e modernização dos Centros Vocacionais Tecnológicos; que houve um apoio significativo por parte do Governo do Estado na época para sua implementação; e que a proposta era criar um centro de treinamento em atividades de construção naval artesanal na forma de um Estaleiro Escola para preservação das técnicas, através da valorização do mestre artesão, que passaria a contar com local e remuneração adequados para a transmissão de seus conhecimentos.

A idealização do Estaleiro Escola como uma instituição em que os mestres carpinteiros navais ensinam os saberes e técnicas construtivas de uma embarcação artesanal ao lado de professores da academia, nos levou a refletir que a proposta de Luiz Phelipe vai ao encontro da concepção de autores como Candau (2008) e Pérez Gómez (2001), ao conceber que a cultura escolar precisa ser pensada a partir da diversidade de cultura e saberes existentes na sociedade e que a escola é um espaço

para o conflito e diálogo entre diferentes crenças, costumes, formas de expressão, linguagens e saberes.

Pérez Gómez (2001) defende que a escola precisa se situar no enriquecimento do indivíduo. Portanto, acreditamos que a proposta do Estaleiro Escola possa servir de exemplo para o desenvolvimento de práticas pedagógicas que promovam esse enriquecimento, à medida que, possibilitem que os estudantes tenham acesso, em um processo de diálogo, confronto e cruzamento de culturas, tanto ao saber formal, ensinado por professores da academia, quanto aos saberes não formais, ou seja, saberes desenvolvidos em diferentes contextos socioculturais.

Assim como Candau (2008, p. 807) acreditamos “no potencial dos educadores para construir propostas educativas coletivas e plurais”, pois “é tempo de inovar, atrever-se a realizar experiências pedagógicas a partir de paradigmas educacionais “outros”, mobilizar as comunidades educativas na construção de projetos político-pedagógicos relevantes para cada contexto”. A educação pode e deve ser um instrumento para a evolução silenciosa da sociedade com base em um projeto iluminista e emancipador (Sacristán, 2013).

## REFERÊNCIAS

- ANDRÈS, L. P. Estaleiro Escola do Maranhão – “Uma Estratégia de Salvaguarda dos Conhecimentos Tradicionais”. **Museologia & Interdisciplinaridade**, Brasília v. 7, n. 14, jul./dez. 2018.
- \_\_\_\_\_. São Luís - Reabilitação do Centro Histórico - Patrimônio da Humanidade. São Luís, MA: Foto Edgar Rocha, 2012.
- \_\_\_\_\_. **Embarcações do Maranhão**. Recuperação das Técnicas Construtivas Tradicionais Populares. UNESCO. Audchomo Editora, São Paulo, 1998.
- \_\_\_\_\_. **Projeto Embarcações do Maranhão**. São Luís, MA: 1985.
- BRASIL. Ministério da Ciência e Tecnologia. **Programa de Apoio à implementação e modernização de Centros Vocacionais Tecnológicos - CVTs**. Brasília, 2008. Disponível em: < [http://www.ufcg.edu.br/~spe/documentos/cvts/programa\\_cvts\\_versao2008-1.pdf](http://www.ufcg.edu.br/~spe/documentos/cvts/programa_cvts_versao2008-1.pdf)>. Acesso em: 13 jul. 2023.

CABRAL, A. B.; CABRAL, E. N. B. POLÍTICAS DE REVITALIZAÇÃO DE CENTROS HISTÓRICOS: materialidades e questões pertinentes a programas de habitação no Centro Histórico da cidade de São Luís (MA/Brasil). In: Jornada Internacional de Políticas Públicas, IX, 2019, São Luís. *Anais...* São Luís, 2019. Disponível em: <<http://www.joinpp.ufma.br/jornadas/joinpp2019/images/trabalhos/37.pdf>>. Acesso em: 21 jul. 2023.

CANDAU, V. M. **Reinventar a escola**. 6. ed. Petrópolis, RJ: Vozes, 2008.

CASTIONI, R. et al. **Análise e trajetória do Programa Centros Vocacionais Tecnológicos no Brasil**. Banco Interamericano de Desenvolvimento, 2013. Disponível em: <<https://publications.iadb.org/pt/analise-e-trajetoria-do-programa-centros-vocacionais-tecnologicos-no-brasil>>. Acesso em 13 jul. 2023.

CLANDININ, D. J; CONNELLY, F. M. **Pesquisa narrativa**: experiências e histórias na pesquisa qualitativa. Tradução do Grupo de Pesquisa Narrativa e Educação de Professores ILEEL/UFU. Uberlândia: EDUFU, 2011

D'AMBRÓSIO, U. **Etnomatemática** – elo entre as tradições e a modernidade. 6. ed. 1. reimp. Belo Horizonte: Autêntica Editora, 2020.

JOVCHELOVITCH, S.; BAUER, M. Entrevista narrativa. In: BAUER, M.; GASKELL, G. **Pesquisa qualitativa com texto, imagem e som**. Tradução de Pedrinho A. Guareschi. 7. ed. Petrópolis – RJ: Vozes, 2008.

MEIRELES, M. M. **História da Independência no Maranhão**. Rio de Janeiro – RJ: Editora Artenova, 1972.

MELO, R. J. S. **O VELEJAR DAS EMBARCAÇÕES MARANHENSES**: uma narrativa sobre saberes docentes (matemáticos) de um mestre carpinteiro naval ensinados no âmbito do Estaleiro Escola. 2023. 246f. Tese (Doutorado em Educação) – Universidade Federal de São Carlos, São Carlos, 2023.

MOURA, J. F.; NACARATO, A. M. A Entrevista Narrativa: dispositivo de produção e análise de dados sobre trajetórias de professoras. *Cadernos de Pesquisa*, v. 24, n. 1, p. 15-30. 2017.

NOGUEIRA, P. T. C. **PATRIMÔNIO CULTURAL IMATERIAL E EMPREENDEDORISMO**: o caso do Estaleiro-Escola de São Luís – MA. 2010. 141f. Dissertação (Mestrado em Gestão Empresarial) – Fundação Getúlio Vargas, Rio de Janeiro, 2010.

O IMPARCIAL. **Estaleiro Escola realiza '1ª Feira do Livro' em São Luís**. 2017. Disponível em: <<https://oimparcial.com.br/cidades/2017/03/estaleiro-escola-realiza-1a-feira-livro-emsao-luis/>>. Acesso em 13 jul. 2023.

**OLIVEIRA, A. C. C. Proposta de atividades educacional, profissionalizante e científico-tecnológica dos Centros Vocacionais Tecnológicos (2003-2013).** 2018. 144f. Dissertação (Mestrado em Educação) - Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2018

**PÉREZ GÓMEZ, A. I. A cultura escolar na sociedade neoliberal.** Trad. Ernani Rosa. Porto Alegre: ARTMED Editora, 2001

**RODRIGUES, N. C.; PRADO, G. V. T.** Investigação Narrativa: construindo novos sentidos na Pesquisa Qualitativa em Educação. **Revista Lusófona de Educação**, 29, p. 89-103, 2015.

**SACRISTÁN, J. G. Saberes e Incertezas do Currículo.** Porto Alegre: Penso, 2013.

**SOARES, S. M. Quando o barco abarca:** transformações na Carpintaria Naval Maranhense. 2015. 182f. Tese (Doutorado em Antropologia) - Universidade de Brasília, Brasília, 2015.