

RESENHAS

CARPINTARIA ARTESANAL NO ESTADO DO MARANHÃO

Luiz Phelipe de Carvalho Castro ANDRÈS*

UNIVIMA/CVT Estaleiro Escola

*E-mail: phelipe.andres@gmail.com

Recebido em: 20 de maio de 2008

ANTECEDENTES HISTÓRICOS

O Maranhão nasceu do mar, das navegações, das embarcações. A conquista do seu território se fez na aventura cotidiana de enfrentar as águas agitadas por fortes ventos e marés ou penetrar as florestas pré-amazônicas através de milhares de quilômetros de rios navegáveis, furos e igarapés.

Durante os séculos XVII, XVIII e XIX, esta região foi o cenário de notáveis passagens da história do Brasil. São Luís, fundada pelos franceses em 1612, passaria a ser, juntamente com Belém o centro político e econômico do meio norte brasileiro, e até hoje, possui o caráter marcante de uma cidade portuária.

A localização das primeiras povoações foi condicionada pela dificuldade de acesso. O isolamento das comunidades nascentes nas províncias do Grão-Pará e Maranhão só era rompido pela presença de navios a vela provenientes da Europa. Da metade do século dezoito, até o final do dezenove, o Maranhão experimentou um surto de desenvolvimento baseado na exportação intensiva de algodão e arroz, obtidos com farta mão de obra escrava. Na capital, no porto da Praia Grande, fundeavam navios carregados de produtos sofisticados de manufatura européia.

Também a comunicação e o abastecimento das cidades litorâneas e ribeirinhas eram assegurados pelo trânsito de embarcações e pelos hábitos indígenas de navegação e suas técnicas mais primitivas, as quais se somaram então a experiência de construção naval e marinharia, trazidas pelos europeus, consolidando-se, de vez, a hegemonia desse meio de transporte em toda a região.

CARACTERIZAÇÃO DO CENÁRIO GEOGRÁFICO DA PESQUISA

De fato, o Maranhão possui o mais vasto litoral de todo o país. Se fizermos uma medida real de toda a extensão da linha de costa maranhense ela ultrapassará em muito as medidas oficiais de 640 km. Isto se dá em virtude das infinitas reentrâncias que desenham uma verdadeira renda geográfica, determinada pela foz de incontáveis rios, enseadas, pequenas baías, furos e igarapés, arquipélagos de pequenas e numerosas ilhas que, por sua vez, determinam a formação de baías interiores.

Ao mesmo tempo, registra-se aqui um caso raro no planeta em que as marés, em determinadas épocas do ano, atingem até 7 metros de amplitude, e ainda a presença de mais de 60% das áreas de manguezais do país. Além do que, o território do estado possui uma rica bacia hidrográfica, sendo todo ele cercado por milhares de quilômetros de rios navegáveis, além de grandes lagos em seu interior, especialmente nas regiões de Viana, Penalva, Cajari e Lago Açu só para citar alguns dos mais notáveis.

AS JUSTIFICATIVAS DE ORDEM ECONÔMICA

Até hoje a maior parte das populações que habitam as longínquas regiões da baixada e do litoral maranhense, cerca de um milhão de pessoas, abrangendo mais de 64.000 km² de território e algumas das regiões mais isoladas do país, apóiam o seu modo de vida nas práticas da navegação.

Várias atividades que dão sustentação a economias regionais dependem destas embarcações para sobreviver. Dentre elas a pesca artesanal, que se processa cotidianamente e assegura a subsistência informal a milhares de famílias. Assim, a carpintaria naval tradicional ainda hoje representa um alto grau de importância sócio econômica para o Estado do Maranhão.

A GÊNESE DA PESQUISA (1977-1985)

Mas, não obstante a importância sócio econômica do tema foi, de fato, a exuberante beleza das velas fortemente coloridas, de canoas ancoradas no bairro do Portinho no centro histórico de São Luís, o motivo da primeira atração e que nos fez buscar uma proximidade maior com as embarcações artesanais.

Recém chegado ao Maranhão, ainda em Março de 1977, logo pensei em captar aquele cenário de cores fortes como motivo de uma série de pinturas a óleo, que pretendia produzir como forma de lazer. Com dificuldade para destrinchar o emaranhado visual de cabos, moitões, cadernais, bolachas e roldanas das “enxárcias” e dos aparelhos vélicos, passei a procurar os desenhos que pudessem me fornecer as minúcias dos detalhes construtivos das canoas para realizar telas bem próximas da realidade.

Entretanto, ao me aproximar, fiquei sabendo pelas conversas na “beirada” que eles não utilizavam desenhos de projetos convencionais para construir aqueles barcos e que o projeto estava “na cabeça”, como diziam apontando para a frente. Ao mesmo tempo queixavam-se que os jovens não mais se interessavam pelo aprendizado da arte. Ninguém quer abraçar um ofício que leva os profissionais para um final de vida na pobreza. Não foi difícil perceber os riscos que a profissão corria, pois toda vez que um velho mestre chegava ao fim de seus dias, levava consigo e para

sempre, um imenso cabedal de conhecimentos. O estado de abandono daqueles trabalhadores vinha ocasionando perdas importantes.

A partir daí, iniciei os meus primeiros passos, percorrendo as praias da ilha de São Luís, nos finais de semana, na tentativa de registrar as canoas com desenhos e fotografias. O esforço ingente com poucos resultados práticos logo me revelou a dimensão e as dificuldades da tarefa a que me propusera. Pouco a pouco fui me dando conta da quantidade de modelos de barcos e suas variações. Um universo de rica diversidade a ser desvendado.

Já em 1979, recebemos a visita de Aluisio Magalhães, então presidente do antigo SPHAN, a quem relatei minhas idéias e dificuldades. Ele sugeriu a montagem de uma equipe para dar conta do recado, e externou a sua preocupação com as tradicionais jangadas de sua terra que já estavam desaparecendo da paisagem, sendo que as novas vinham sendo fabricadas com tubos PVC e utilizando velas de náilon sem que ninguém tivesse tido o cuidado de fazer o competente registro.

Reconhecer minhas limitações para realizar, sozinho, esta tarefa, foi o primeiro movimento no sentido de elaborar um projeto que viabilizasse os recursos necessários para remunerar uma equipe de pesquisadores, e daí surgiu, de fato, o projeto “Embarcações do Maranhão” cujo objetivo primeiro foi o de recuperar as técnicas tradicionais populares de construção naval e contar a história dos mestres-carpinteiros, calafates, pintores e veleiros, que guardam na sua memória a ciência e a arte da construção naval, as quais vem sendo transmitidas de pai para filho pela tradição oral desde os tempos coloniais e que por sua vez resistiram ao abandono e ao isolamento através de gerações que ainda exercem, anonimamente, esta difícil profissão.

Em 1985, fui levado por D. Zelinda Lima a uma entrevista com Renato Archer em sua primeira visita ao Maranhão na qualidade de Ministro da Ciência e Tecnologia. A ele entregamos o projeto que foi encaminhado e aprovado para financiamento pela FINEP. A partir daí, foi possível contar com uma valorosa equipe capaz de dar conta do recado.

O foco inicial da pesquisa foi direcionado para a recuperação dos conhecimentos secularmente utilizados para a construção das embarcações de pequeno e médio porte, incluindo os modelos destinados à navegação marítima e fluvial, para transporte de passageiros, de carga ou de pesca.

METODOLOGIA APLICADA E IMPLEMENTAÇÃO DO PROJETO (1986- 1988)

A partir de 1986, a equipe do projeto Embarcações trabalhou segundo três principais vertentes. Simultaneamente, focalizamos as embarcações propriamente ditas, os operários navais que as fabricam e os estaleiros artesanais, cenário e palco deste fazer. Passamos a olhar as

embarcações como objetos de arte popular. Os operários navais, legítimos detentores deste conhecimento tradicional, precisavam de ser entrevistados para que pudéssemos conhecer seus paradeiros, traçar seus perfis antropológicos, além de obter as informações sobre os métodos construtivos, materiais e ferramentas utilizadas. Entretanto, pela própria natureza de sua atividade, muitas vezes eles se encontravam dispersos em localidades isoladas e de difícil acesso. A primeira etapa do trabalho foi realizada na ilha de São Luís. Com o acúmulo de experiências, a equipe visitou regiões cada vez mais distantes.

Durante dois anos, percorremos todo o território do Maranhão, seguindo informações que indicavam os mais prováveis centros de construção naval artesanal, às vezes no litoral, às vezes nas margens de grandes lagos ou rios navegáveis bem distantes do mar.

A parceria com o Sindicato dos Operários Navais de São Luís foi fundamental. Fazíamos reuniões nas comunidades para explicar os objetivos do projeto. Os profissionais foram, então, identificados com foto, nome e especialidade. Visitamos 53 localidades. Assim, tornou-se possível detectar um número significativo de operários navais, bem como seus níveis de qualificação. Este inventário, realizado há mais de 20 anos, cadastrou 521 profissionais. Entretanto nós registramos somente aqueles que, muitas vezes com dificuldade, podiam atender ao nosso convite para as reuniões que realizávamos nas sedes das colônias de pesca. Estimamos que este número corresponde a apenas 30% dos trabalhadores que atuavam naquela época.

Quanto aos estaleiros artesanais, observamos que eles podiam até, em alguns casos, possuir um caráter efêmero. Muitas vezes nos deparamos com embarcações de pequeno porte sendo construídas ao ar livre, à sombra de uma árvore. Após a conclusão da obra, o carpinteiro eventualmente mudava de paradeiro, em função de uma nova encomenda haver sido solicitada, até mesmo em outro município.

Em muitos casos, não passavam de um barracão improvisado, coberto de palha, abrigando uma caixa de ferramentas e uma bancada. Tudo muito simples, despojado e rude. Não fosse pela presença forte de uma estrutura de madeira, quase orgânica, com o “cavername” à mostra, não se identificaria ali o cenário onde se processa a criação de algumas obras de arte da navegação.

Essa mobilidade se deve ao extremo despojamento do aparato utilizado na oficina de construção naval. Dependendo dos recursos disponíveis e do isolamento em que se encontra o operário, uma pequena canoa de pesca poderá ser construída somente com a utilização de ferramentas manuais bem primitivas. Cavilhas de madeira, com diferentes coeficientes de dilatação substituem pregos e parafusos. As diversas peças são talhadas e preparadas com poucos instrumentos como machados, serrotes, enxós, plainas e arcos de pua. Mas a capacidade de resolver

problemas com o mínimo de recursos é o que para nós caracteriza uma boa técnica e, neste aspecto, é que reside o grande valor da arte dos carpinteiros navais do Maranhão.

De todas as etapas da pesquisa, a que apresentou mais dificuldades foi o registro do projeto naval. No dizer do mestre Pedro Alcântara, um dos mais experientes que conhecemos na ocasião e autor de várias canoas costeiras: “*o barco é feito assim todo torto pra ficar direito na água*”. Esta característica das embarcações, tão bem definida pelo próprio construtor, dificulta a realização do levantamento e registro gráfico de suas formas e dimensões.

No primeiro momento, tornou-se necessária a montagem de uma oficina de modelismo naval para familiarização da equipe com a “anatomia” da embarcação. Aí foi fundamental o apoio do Almirante Max Justo Guedes, Diretor do Serviço de Documentação Geral da Marinha, que autorizou a participação direta do especialista em modelismo naval do Museu Naval e Oceanográfico, Kelvin de Palmer Rothier Duarte.

Sob sua orientação, iniciamos o levantamento de uma canoa costeira no Portinho e a construção de sua réplica em escala reduzida. Kelvin Duarte transmitiu-nos o conceito do “pente”, instrumento utilizado em levantamentos arquitetônicos para registrar o perfil de frisos, cornijas e cimbalhas. E assim construímos um aparelho com a finalidade de medir a curvatura das diferentes cavernas da embarcação e que, jocosamente, denominamos “cavernômetro”,

Este recurso favoreceu a reconstituição dos planos navais, o “plano de balizas”, o de “linhas d’água” e o “plano do alto”, capazes de registrar, com boa aproximação, o perfil da estrutura, permitindo traçar a base do projeto naval dos diferentes modelos, trilhando o “caminho inverso”, ou seja, partindo do levantamento da embarcação já existente e, então, elaborando os planos, que agora nos permitem reconstruí-las com precisão. A equipe esmerou-se ainda no registro dos detalhes construtivos que complementam a informação técnica de projeto.

PRINCIPAIS RESULTADOS (1996 -2008)

Em 1996, o Projeto Embarcações do Maranhão conquistou o prêmio Rodrigo Melo Franco de Andrade concedido pelo Ministério da Cultura em âmbito nacional, na categoria de “*Inventário de acervos e pesquisas*” e dois anos mais tarde (1998), resultou na publicação de um livro denominado “Embarcações do Maranhão - Recuperação das técnicas construtivas tradicionais populares” sob a chancela da UNESCO

Os resultados obtidos, de forma geral, tem se constituído em subsídios aos demais projetos que visam a recuperação e intensificação das atividades de pesca artesanal e indústria naval

artesanal, como alternativas de geração de emprego, renda e oportunidades de permanência do homem em seu local de origem.

Mas de todos os frutos desta investigação, o principal foi a criação do Centro Vocacional Tecnológico - Estaleiro-Escola do Sítio Tamancão, destinado ao treinamento em atividades de construção naval, como alternativa para a preservação das técnicas, através da valorização dos mestres artesãos, que passaram a contar com local e remuneração apropriados para a transmissão de seus conhecimentos.

Nosso curso de construtores navais é financiado pelo CNPq e foi aprovado em concurso público através de edital lançado por aquela instituição de pesquisa em 2006. Assim sua matriz curricular compreende disciplinas teóricas, que darão aos futuros profissionais conhecimentos de informática, tipologia naval, desenho técnico, desenho de projeto, matérias primas, meio ambiente, segurança no trabalho e empreendedorismo em uma carga horária de 2.000 horas.

Mas estes ensinamentos, que a academia pode proporcionar aos nossos primeiros 25 alunos e que são transmitidos por uma equipe docente de alto nível, são associados a aulas práticas de construção de embarcações ministradas pelos velhos mestres carpinteiros que atuam no dia a dia do canteiro de obras do CVT- Estaleiro-Escola.

O local escolhido foi o antigo Sítio Tamancão, que no século dezenove abrigou uma indústria de beneficiamento de arroz para exportação, movida por "moinho de marés", na margem do canal de navegação do Rio Bacanga em frente ao Portinho bem diante do centro Histórico de São Luís, onde até hoje se processa o desembarque da pesca artesanal e se concentra grande número de embarcações de madeira.

Inaugurado em Dezembro de 2006 o CVT-Estaleiro-Escola é hoje uma realidade. Localizado no belo cenário da ilha do Tamancão, próximo a várias comunidades carentes de bairros populares, abrindo perspectivas de inclusão social para uma camada da juventude que encontra aí uma nova opção profissional.

Todo o trabalho ao longo destes 22 anos, desde a pesquisa "Embarcações do Maranhão", vem sendo desenvolvido na esfera do Governo Estadual, que deu abrigo ao Estaleiro Escola no âmbito da UNIVIMA-Universidade Virtual do Maranhão, órgão vinculado à Secretaria de Estado da Ciência e Tecnologia que, por sua vez, nos dá todas as condições pedagógicas e de infraestrutura, garantindo seu pleno funcionamento. Além do curso de construtores navais, a escola oferece cursos de capacitação em preservação ambiental, informática e eletromecânica. Contamos também com o financiamento do Ministério da Ciência e Tecnologia para abrigar 250 alunos.

Mas certamente que a maior de todas as emoções é o fato de estarmos trabalhando, hoje, com os mestres da arte como: Jonas, Alencar, Otávio, Zequinha, Veriano Aranha, Emídio, Deudico e Rosa, que já são, de fato, os “doutores” da nossa escola. Percebendo que eles, lado a lado com os aprendizes, estão se sentindo mais valorizados e com motivos para terem orgulho de sua profissão.

A eles dedicamos as conquistas do projeto como detentores e portadores, até aos nossos dias, do conhecimento tradicional e secular que a escola já está assegurando para as futuras gerações.

Na Figura 1 é possível visualizar belos exemplos de embarcações de estaleiros artesanais do Maranhão. ❁



Figura 1 - Embarcações do Maranhão (acima fotos do Autor e abaixo de Haroldo G. Barroso).