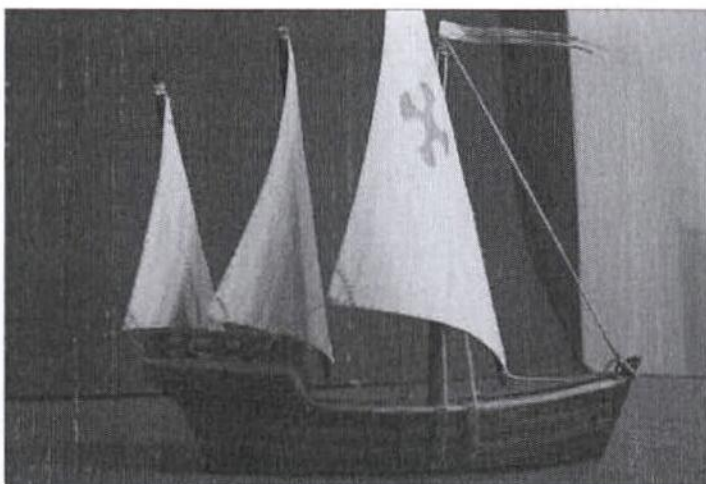


297 NAU



Número de Inventário:

Número de Catalogação:

MNM.VIII.101

Outros Números:

Técnicas/Materiais:

Local de Produção:

UF: País:



Título: 'NIÑA'

Autor:

Procedência:

Coleção: ARTESANATO

Data de Produção:

 Desconhecida

Localização no Museu: 1º PISO - PRÉ-HISTÓRIA E HISTÓRIA DA NAVEGAÇÃO

Data de Aquisição: 0 / 0 / 0

Forma de Aquisição:

Estado de Conservação:

Dimensões

Descrição do Objeto:

Representação de embarcação em madeira com três mastros.
Casco em madeira natural.

Comprimento: 13

Boca:

Pontal:

Calado:

Contorno:

Altura: 13

Espessura:

Largura: 5

Escala: 1:

Outras informações a cerca do objeto

Compõe a frota de Cristovão Colombo em conjunto e, na mesma redoma, com Santa Maria e Pinta.

INTERVENÇÕES:

Por:

Data:

Registrado por: André Luis de Lima

Em:

2/4/2010



292 NAU



Número de Inventário:	2253 FCC
Número de Catálogo:	MNM.II.091
Outros Números:	
Técnicas/Materiais:	madeira e tecido/ cavename e agregação
Local de Produção:	SÃO FRANCISCO DO SUL
UF:	País:
SC	BRASIL

Título:	'L'ESPOIR'
Autor:	Conny Baumgart

Procedência:				
Coleção:	MODELO	Data de Produção:		<input checked="" type="checkbox"/> Desconhecida

Localização no Museu:	1º PISO - RECEPÇÃO E SALA DE ESTAR
------------------------------	------------------------------------

Data de Aquisição:	0 / 0 / 0	Forma de Aquisição	DOAÇÃO
---------------------------	-----------	---------------------------	--------

Estado de Conservação:	BOM
-------------------------------	-----

Descrição do Objeto: Embarcação composta de tábuas sobre cavename, com três mastros e gurupés. Possui catelos de proa e de popa elevados. Carena branca e casco em madeira natural. Propulsão a vela e dirigibilidade por leme.	Dimensões	
	Comprimento: 94	Boca: 21
	Pontal: 17	Calado: 8
	Contorno: 49	Altura: 105
	Espessura:	Largura:
	Escala: 1:	
	Outras informações a cerca do objeto Placa: "NAU, COMANDADA PELO NAVEGADOR FRANCÊS BINOT PAUMIER DE GONNEVILLE QUE LANCOU ÂNCORAS NA BAÍA DA BABITONGA EM 05 DE JANEIRO DE 1504. DOAÇÃO DE J.H.C. LOYOLA - 1995"	

INTERVENÇÕES:	
----------------------	--

Por:		Data:	
-------------	--	--------------	--

--

Registrado por: André Luís de Lima

Em: 2/4/2010

295 NAU



Número de Inventário: _____

Número de Catalogação:
MNM.VIII.099

Outros Números: _____

Técnicas/Materiais:
madeira e tecido/ cavename e
agregação

Local de Produção: _____

UF: _____ País: _____

Título: 'SANTA MARIA'

Autor: _____

Procedência: _____

Coleção: ARTESANATO Data de Produção: _____ Desconhecida

Localização no Museu: 1º PISO - PRÉ-HISTÓRIA E HISTÓRIA DA NAVEGAÇÃO

Data de Aquisição: 0 / 0 / 0 Forma de Aquisição _____

Estado de Conservação: BOM

Descrição do Objeto:

Representação de embarcação em madeira com três mastros.
Casco em madeira natural.

Dimensões

Comprimento: 11 Boca: _____

Pontal: _____ Calado: _____

Contorno: _____ Altura: 11

Espessura: _____ Largura: 5

Escala: 1: _____

Outras informações a cerca do objeto

Compõe a frota de Cristovão Colombo em conjunto e, na mesma redoma, com Pinta e Niña.

INTERVENÇÕES: _____

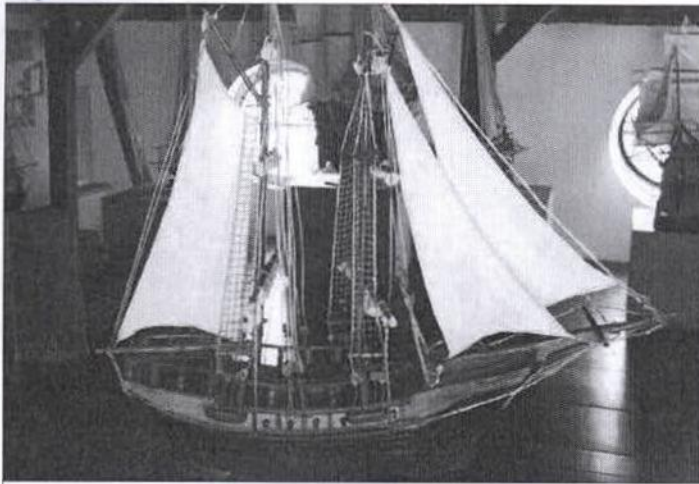
Por: _____ Data: _____

Registrado por: André Luís de Lima

Em: 2/4/2010



208 NAU



Número de Inventário: 2161 FCC	
Número de Catalogação: MNM.VIII.029	
Outros Números:	
Técnicas/Materiais: madeira e tecido/ desbaste e agregação	
Local de Produção:	
UF:	País:

Título:	
Autor:	

Procedência:	
Coleção: ARTESANATO	Data de Produção: <input type="checkbox"/> Desconhecida

Localização no Museu: 2º PISO - SALA DO MODELISMO NAVAL
--

Data de Aquisição: 0 / 0 / 0	Forma de Aquisição:
-------------------------------------	----------------------------

Estado de Conservação: REGULAR	Dimensões
---------------------------------------	------------------

Descrição do Objeto:
 Representação de nau com dois mastros e gurupés entalhado, proa lançada e popa reta e de cadaste côncavo, velas armadas e recolhidas e amarras tipo escada em ambos os mastros. Possui balastrada ao redor do convés, alçapão e cinco canhões em cada bordo, contidos em faixa longilínea verde. Carlinga em madeira escura com ranhuras.

Comprimento: 100	Boca:
Pontal:	Calado:
Contorno:	Altura: 105
Espessura:	Largura: 36,5
Escala: 1:	

Outras informações a cerca do objeto
 Não possui redoma.

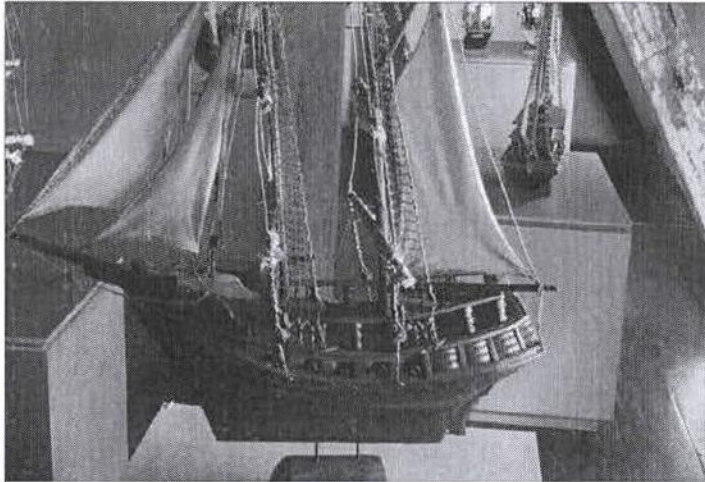
INTERVENÇÕES:	
Por:	Data:

--

Registrado por: André Luís de Lima

Em: 6/3/2010

209 NAU



Número de Inventário:	2160 FCC
Número de Catálogo:	MNM.VIII.030
Outros Números:	
Técnicas/Materiais:	madeira e tecido/ cavename
Local de Produção:	
UF:	País:



Título: _____
 Autor: _____

Procedência: _____
 Coleção: ARTESANATO Data de Produção: _____ Desconhecida

Localização no Museu: 2º PISO - SALA

Data de Aquisição: 0 / 0 / 0 Forma de Aquisição _____

Estado de Conservação: BOM

Descrição do Objeto:
 Representação de nau robusta, com dois mastros e gurupés, proa lançada e popa reta, velas armadas e recolhidas e amarras tipo escada em ambos os mastros.
 Possui guarda-corpo ao redor do convés, cinco canhões em cada bordo, contidos em faixa decorada com chapas metálicas texturizadas. Todo em madeira envernizada.

Dimensões	
Comprimento: 36,5	Boca: _____
Pontal: _____	Calado: _____
Contorno: _____	Altura: 86
Espessura: _____	Largura: 36,5
Escala: 1: _____	

Outras informações a cerca do objeto
 Não possui redoma.

INTERVENÇÕES:

Por: _____ Data: _____

Registrado por: André Luís de Lima

Em: _____

196V
Rubrica

210 NAU



Número de Inventário:	2162 FCC
Número de Catálogo:	MNM.VIII.031
Outros Números:	
Técnicas/Materiais:	madeira e tecido/ desbaste e agregação
Local de Produção:	
UF:	País:

Título: _____

Autor: _____

Procedência: _____

Coleção: ARTESANATO **Data de Produção:** _____ Desconhecida

Localização no Museu: 2º PISO - SALA DO MODELISMO NAVAL

Data de Aquisição: 0 / 0 / 0 **Forma de Aquisição:** _____

Estado de Conservação: BOM

Descrição do Objeto:
 Representação de nau com dois mastros e gurupés, proa lançada e popa redonda, velas armadas e recolhidas e amarras tipo escada em ambos os mastros.
 Possui convés fundo e apresenta cinco canhões em cada bordo, contidos em faixa longilínea verde texturizada.
 Todo o restante em madeira envernizada.

Dimensões	
Comprimento: 75	Boca:
Pontal:	Calado:
Contorno:	Altura: 77,5
Espessura:	Largura: 26
Escala: 1:	

Outras informações a cerca do objeto
 Não possui redoma.

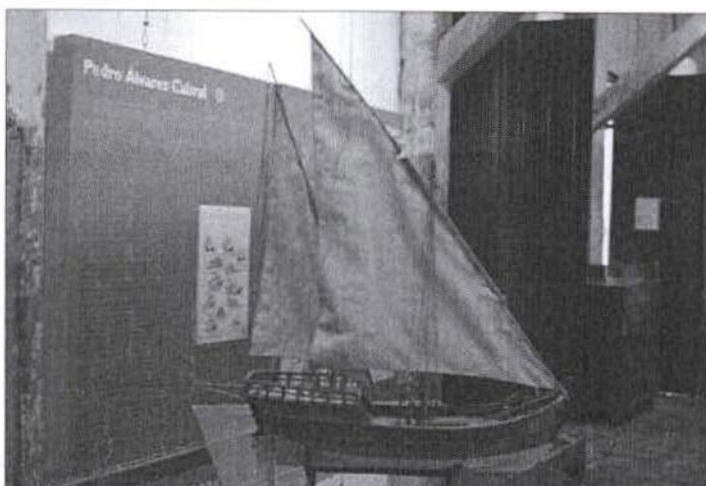
INTERVENÇÕES:

Por: _____ **Data:** _____

Registrado por: André Luís de Lima

Em: 6/3/2010

298 NAU



Número de Inventário:

Número de Catalogação:

MNM.II.093

Outros Números:

Técnicas/Materiais:

madeira e tecido/ cavename e agregação

Local de Produção:

LAGUNA

UF: País:

SC BRASIL



Título:

Autor: Luiz Lauro Pereira Júnior

Procedência:

Coleção: MODELO

Data de Produção:

 Desconhecida

Localização no Museu: 1º PISO - PRÉ-HISTÓRIA E HISTÓRIA DA NAVEGAÇÃO

Data de Aquisição: 0 / 0 / 0

Forma de Aquisição

Estado de Conservação: BOM

Dimensões

Descrição do Objeto:

Modelo de caravela com dois mastros e velas latinas. Casco em madeira ao natural e carena branca.

Propulsão a vela e dirigibilidade por leme.

Comprimento: 46

Boca: 14

Pontal: 7

Calado: 3

Contorno: 21

Altura: 59

Espessura:

Largura:

Escala: 1:

Outras informações a cerca do objeto

INTERVENÇÕES:

Por: Modelista Lauro [Laguna] - out/2008 e set/2009

Data:

Realizado processo de higienização e tratamento contra cupins.

Registrado por: André Luis de Lima

Em:

3/4/2010



296 NAU



Número de Inventário:

Número de Catalogação:

MNM.VIII.100

Outros Números:

Técnicas/Materiais:

madeira e tecido/ cavename e agregação

Local de Produção:

UF: País:

Título: 'PINTA'

Autor:

Procedência:

Coleção: ARTESANATO

Data de Produção:

 Desconhecida

Localização no Museu: 1º PISO - PRÉ-HISTÓRIA E HISTÓRIA DA NAVEGAÇÃO

Data de Aquisição: 0 / 0 / 0

Forma de Aquisição:

Estado de Conservação: BOM

Dimensões

Descrição do Objeto:

Representação de embarcação em madeira com três mastros.
Casco em madeira natural.

Comprimento: 16

Boca:

Pontal:

Calado:

Contorno:

Altura: 13

Espessura:

Largura: 8

Escala: 1:

Outras informações a cerca do objeto

Compõe a frota de Cristovão Colombo em conjunto e, na mesma redoma, com Santa Maria e Niña.

INTERVENÇÕES:

Por:

Data:

Registrado por: André Luís de Lima

Em:

2/4/2010

88 NAU



Número de Inventário:	-
Número de Catálogo:	MNM.II.002
Outros Números:	-
Técnicas/Materiais:	madeira e tecido/ cavename e agregação
Local de Produção:	LAGUNA
UF:	SC
País:	BRASIL



Título:	'SANTA MARIA'		
Autor:	Luiz Lauro Pereira Júnior		
Procedência:	AQUISIÇÃO - ASSOC. AMIGOS MUSEU NACIONAL DO MAR		
Coleção:	MODELO	Data de Produção:	1/1/2004 <input type="checkbox"/> Desconhecida
Localização no Museu:	1º PISO - PRÉ-HISTÓRIA E HISTÓRIA DA NAVEGAÇÃO		
Data de Aquisição:	0 / 0 / 0	Forma de Aquisição	COMPRA
Estado de Conservação:	BOM		

Descrição do Objeto:

Modelo de caravela caracterizada por três mastros mais gurupês; castelo de proa triangular e elevado, conformando espécie de seteira; castelos de popa elevados em dois níveis, compondo como que patamares de muralha; roda de proa em arco e popa reta.

Possui leme, bote auxiliar, âncora, cordoamento conformando escada, velame, balaustrada contornando os conveses de popa, cesto da gavia e flâmulas nos topos dos mastros.

Apresenta carena branca e costado em madeira escura. Internamente, conveses em madeira clara. Possui vela cevadeira no gurupês e duas velas quadradas, sendo que no mastro grande arma uma pequena vela quadrada acima do cesto. No mastro de mezena arma uma vela bastarda.

Dimensões	
Comprimento: 45	Boca: 16
Pontal: 3	Calado: 3
Contorno: 28	Altura: -
Espessura: -	Largura: -
Escala: 1:65	

Outras informações a cerca do objeto

Integrante da esquadra de Cristóvão Colombo na Viagem de Descoberta da América em 1492.

Tipo de propulsão: vela.

Área de navegação: mar aberto.

INTERVENÇÕES:

Por: Modelista Lauro [Laguna] - out/2008 e set/2009

Data:

Realizado processo de higienização e tratamento contra cupins.

Registrado por: RAFAEL GUTTERRES rp/ALL

Em: 14/12/2008



293 NAU (CORTE)



Número de Inventário:	
Número de Catálogo:	MNM.II.092
Outros Números:	
Técnicas/Materiais:	madeira/ cavename e agregação
Local de Produção:	
UF:	Pais:

Título: 'LA POMONE'

Autor:

Procedência:

Coleção: MODELO Data de Produção: Desconhecida

Localização no Museu: 1º PISO - RECEPÇÃO E SALA DE ESTAR

Data de Aquisição: 0 / 0 / 0 Forma de Aquisição

Estado de Conservação:

Descrição do Objeto:
Modelo de fatia de embarcação revelando sua construtibilidade e a distribuição espacial interna. Composta de tábuas de madeira ao natural sobre cavename, apresenta convés, porões e mastro principal. Possui canhões, cordoamento, barricas e outros equipamentos.

Dimensões	
Comprimento: 25	Boca:
Pontal:	Calado:
Contorno:	Altura: 102
Espessura:	Largura: 22
Escala: 1:	

Outras informações a cerca do objeto

INTERVENÇÕES:

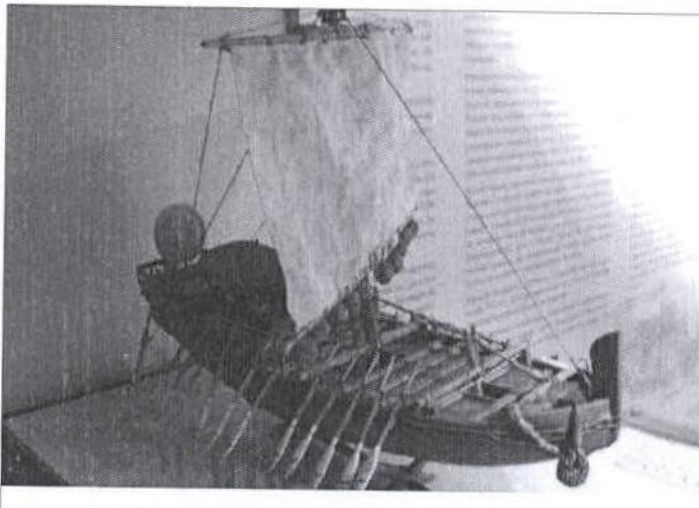
Por: Data:

Empty box for intervention details.

Registrado por: André Luís de Lima

Em: 2/4/2010

97 NAVE EGIPCIA



Número de Inventário:	-
Número de Catálogo:	MNM.II.011
Outros Números:	-
Técnicas/Materiais:	madeira e tecido/ cavename e agregação
Local de Produção:	LAGUNA
UF:	País:
SC	BRASIL



Título:	-		
Autor:	Luiz Lauro Pereira Júnior		
Procedência:	AQUISIÇÃO - ASSOC. AMIGOS MUSEU NACIONAL DO MAR		
Coleção:	MODELO	Data de Produção:	<input type="checkbox"/> Desconhecida
Localização no Museu:	1º PISO - PRÉ-HISTÓRIA E HISTÓRIA DA NAVEGAÇÃO		
Data de Aquisição:	0 / 0 / 0	Forma de Aquisição	COMPRA
Estado de Conservação:	BOM		

Descrição do Objeto:
 Modelo de embarcação robusta composta por tabuado sobre cavename, desenhando casco de seção redonda (sem quilha) e borda fechando contorno em elipse (tipo amêndoa cortada). Possui proa e popa espelhadas, bico de proa robusto e elevado verticalmente, mastro a meia-nau com vela quadrada, onze remos em cada borda, dois remos de governo e âncora de pedra. Traz casario (tipo gazebo) a meia-nau coberto por toras atadas, convés de popa elevado, guarnecido de balaustrada e de elemento central em forma de gramofone. Apresenta-se majoritariamente em madeira ao natural, havendo cinta vermelha "trançada" contornando o casco, bordas azuis, elementos decorativos em vermelho e branco nos apoios do casario, detalhes em verde no "gramofone", e inscrições delgadas em vermelho e verde nas pás brancas dos remos.

Dimensões	
Comprimento: 40	Boca: 14
Pontal: 4	Calado: 2
Contorno: 28	Altura: -
Espessura: -	Largura: -
Escala: 1:0	

Outras informações a cerca do objeto
 Recoberto por membrana, possivelmente o "gramofone" era utilizado como instrumento de percussão para definir o ritmo das remadas.

Tipo de propulsão: vela e remo.
 Área de navegação: mar aberto.

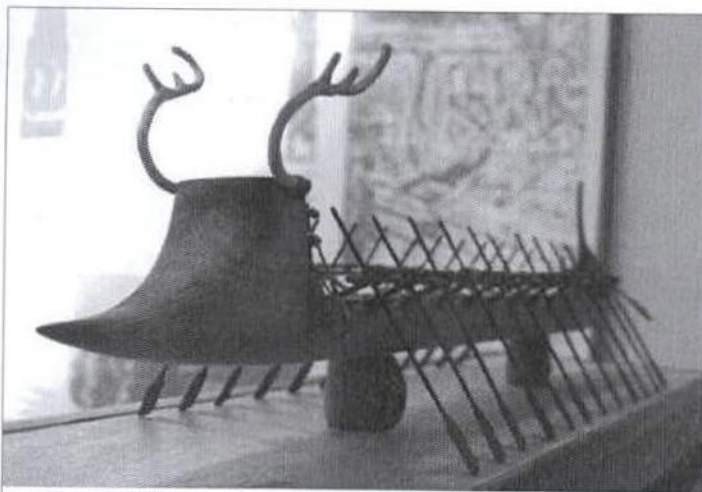
INTERVENÇÕES:

Por:	Modelista Lauro [Laguna] - out/2008 e set/2009	Data:	
Realizado processo de higienização e tratamento contra cupins.			

Registrado por: RAFAEL GUTTERRES rp/ALL Em: 14/12/2008

1994
H
Rubrica

95 NAVE GREGA



Número de Inventário:	-
Número de Catálogo:	MNM.II.009
Outros Números:	-
Técnicas/Materiais:	madeira/ desbaste e agregação
Local de Produção:	LAGUNA
UF:	País:
SC	BRASIL

Título: -

Autor: Luiz Lauro Pereira Júnior

Procedência: DOAÇÃO - LUIZ LAURO PEREIRA JÚNIOR

Coleção: MODELO Data de Produção: Desconhecida

Localização no Museu: 1º PISO - PRÉ-HISTÓRIA E HISTÓRIA DA NAVEGAÇÃO

Data de Aquisição: 0 / 0 / 0 Forma de Aquisição COMPRA

Estado de Conservação: BOM

Descrição do Objeto:

Modelo de embarcação alongada com características zoomórficas: chifres, cabeça, focinho e cauda.
Possui cadaste curvo terminando em arco ascendente (cauda), proa em bico longo (focinho), casco redondo e longilíneo, espécie de convés elevado de proa (cabeça), convés de popa com remo de governo e âncora a vante.
Traz doze bancos e vinte e quatro remos nos bordos (doze cada lado) atados em estrutura de madeira amarrada em doze módulos em "V", unidos por duas longarinas em cada uma das hastes laterais.
Apresenta-se toda em madeira ao natural.

Dimensões

Comprimento: 46	Boca: 2
Pontal: 1	Calado: 0,5
Contorno: 6	Altura: -
Espessura: -	Largura: -
Escala: 1:0	

Outras informações a cerca do objeto

Tipo de propulsão: remo.
Área de navegação: mar aberto.

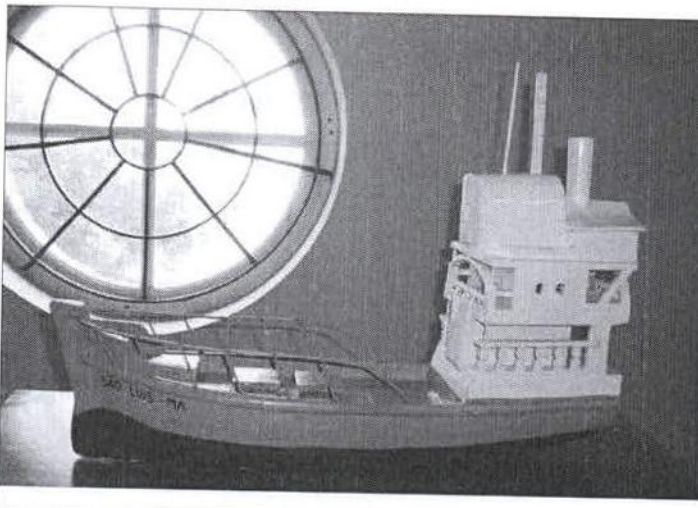
INTERVENÇÕES:

Por: Modelista Lauro [Laguna] - out/2008 e set/2009 Data:

Realizado processo de higienização e tratamento contra cupins.

Registrado por: RAFAEL GUTTERRES rp/ALL Em: 14/12/2008

242 NAVIO



Número de Inventário:	2134 FCC
Número de Catálogo:	MNM.VIII.063
Outros Números:	
Técnicas/Materiais:	madeira e metal/ desbaste e agregação
Local de Produção:	SÃO LUÍS
UF:	PAÍS:
MA	BRASIL



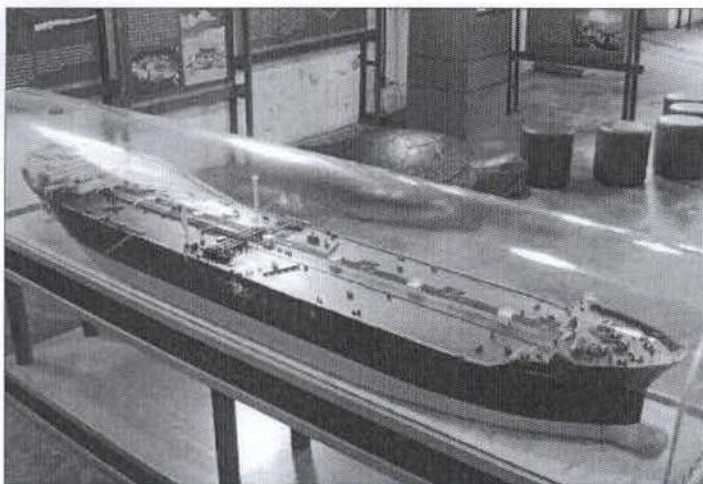
Título:	[São Luís - MA]		
Autor:	Raimundo Nonato Braga (MESTRE BRAGA)		
Procedência:			
Coleção:	ARTESANATO	Data de Produção:	<input type="checkbox"/> Desconhecida
Localização no Museu:	2º PISO - SALA DE ARTESANATO		
Data de Aquisição:	0 / 0 / 0	Forma de Aquisição	
Estado de Conservação:	BOM		
Descrição do Objeto:	Dimensões		
	Comprimento: 66	Boca:	
Representação de navio com cabine de popa avantajada. Com popa atorada e proa com roda robusta e bulbo sutil. Possui alçapões de acesso ao porão e guarda-corpo metálico. Apresenta carena marrom, costado e convés marrom e cabine branca.	Pontal:	Calado:	
	Contorno:	Altura: 49	
	Espessura:	Largura: 18,5	
	Escala: 1:		
	Outras informações a cerca do objeto		
Não possui redoma.			
INTERVENÇÕES:			
Por:		Data:	

Registrado por: André Luís de Lima

Em: 6/3/2010

IPHANDES
Fl. 150v
H
Rubrica

304 NAVIO PETROLEIRO



Número de Inventário:	
Número de Catalogação:	MNM.II.098
Outros Números:	
Técnicas/Materiais:	plástico/ agregação
Local de Produção:	
UF:	Pais:

Título: 'BRAGANÇA'

Autor:

Procedência:

Coleção: MODELO Data de Produção: Desconhecida

Localização no Museu: 1º PISO - SALA DA PETROBRAS

Data de Aquisição: 0 / 0 / 0 Forma de Aquisição

Estado de Conservação: BOM

Descrição do Objeto:
Modelo de petroleiro com bulbo de proa.
Carena verde, costado preto e convés vermelho.
Torre branca e chaminé amarela.

Dimensões	
Comprimento: 274	Boca: 43
Pontal:	Calado:
Contorno:	Altura: 49
Espessura:	Largura:
Escala: 1:	

Outras informações a cerca do objeto

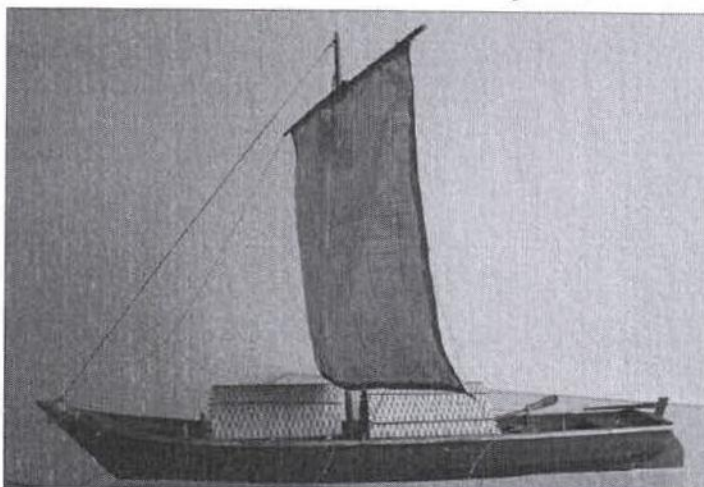
INTERVENÇÕES:

Por: Data:

Registrado por: André Luís de Lima

Em: 3/4/2010

147 PERU - BARCO DA ROÇA - RJ



Número de Inventário:	
Número de Catalogação:	MNM.II.059
Outros Números:	
Técnicas/Materiais:	madeira, tecido e palha/ cavername
Local de Produção:	BRASÍLIA
UF:	País:
DF	BRASIL



Título:	Coleção Alves Câmara Séc. XXI
Autor:	Carlos Heitor Chaves

Procedência:	
--------------	--

Coleção:	MODELO	Data de Produção:	<input type="checkbox"/> Desconhecida
----------	--------	-------------------	---------------------------------------

Localização no Museu:	ITINERANTE
-----------------------	------------

Data de Aquisição:	0 / 0 / 0	Forma de Aquisição	COMPRA
--------------------	-----------	--------------------	--------

Estado de Conservação:	BOM
------------------------	-----

Descrição do Objeto:
 Modelo de embarcação rasa com mastro a meia-nau içando vela quadrada, espelho de popa e proa com caimento acentuado a vante e roda de proa. Possui duas coberturas de palha (tolda), leme com cana sobre o convés de popa, bancos e remos. Apresenta-se toda em madeira escura com borda em madeira ao natural.

Dimensões	
Comprimento: 50	Boca: 9,5
Pontal: 4	Calado:
Contorno: 49	Altura: 36
Espessura:	Largura:
Escala: 1:25	

Outras informações a cerca do objeto

INTERVENÇÕES:	
---------------	--

Por:	Modelista Lauro [Laguna] - out/2008 e set/2009	Data:	
------	--	-------	--

Realizado processo de higienização e tratamento contra cupins.

Registrado por: André Luís de Lima

Em: 22/2/2010

IPHANPRES!
 FL. 1514
 Rubrica

261 PESQUEIRO



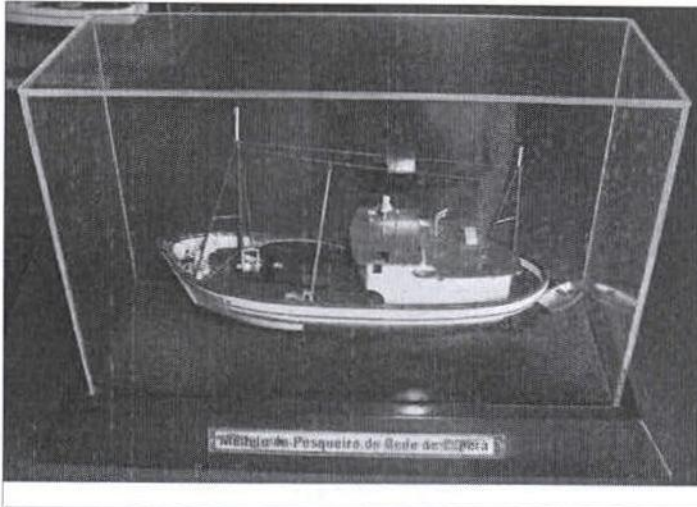
Número de Inventário:	2111 FCC
Número de Catálogo:	MNM.VIII.081
Outros Números:	
Técnicas/Materiais:	madeira/ desbaste e agregação
Local de Produção:	
UF:	País:
RJ	BRASIL

Título:										
Autor:										
Procedência:										
Coleção: ARTESANATO	Data de Produção: <input type="checkbox"/> Desconhecida									
Localização no Museu: 2º PISO - SALA DE ARTESANATO										
Data de Aquisição: 0 / 0 / 0	Forma de Aquisição:									
Estado de Conservação: REGULAR										
Descrição do Objeto: Representação robusta de embarcação de pesca com dois mastros, roda de proa robusta, popa atorada e quilha saliente. Possui cabine mais a ré e proa lançada. Apresenta-se todo em madeira ao natural; mais escura no casco e mais clara no convés e cabine.	Dimensões									
	<table border="1"> <tr> <td>Comprimento: 41</td> <td>Boca:</td> </tr> <tr> <td>Pontal:</td> <td>Calado:</td> </tr> <tr> <td>Contorno:</td> <td>Altura: 29,5</td> </tr> <tr> <td>Espessura:</td> <td>Largura: 12</td> </tr> <tr> <td colspan="2">Escala: 1:</td> </tr> </table>	Comprimento: 41	Boca:	Pontal:	Calado:	Contorno:	Altura: 29,5	Espessura:	Largura: 12	Escala: 1:
Comprimento: 41	Boca:									
Pontal:	Calado:									
Contorno:	Altura: 29,5									
Espessura:	Largura: 12									
Escala: 1:										
	Outras informações a cerca do objeto Não possui redoma.									
INTERVENÇÕES:										
Por:	Data:									

Registrado por: André Luís de Lima

Em: 11/3/2010

177 PESQUEIRO DE REDE DE ESPERA



Número de Inventário:
2203 FCC

Número de Catálogo:
MNM.II.086

Outros Números:

Técnicas/Materiais:
madeira e plástico/ agregação

Local de Produção:

UF: País:



Título: 'SÃO FRANCISCO V'

Autor:

Procedência:

Coleção: MODELO Data de Produção: Desconhecida

Localização no Museu: 2º PISO - SALA DO MODELISMO NAVAL

Data de Aquisição: 0 / 0 / 0 Forma de Aquisição

Estado de Conservação: REGULAR

Descrição do Objeto:
Modelo de embarcação de pesca industrial com popa redonda, cabine a ré em dois pavimentos, mastro e guinchos. Possui bote auxiliar, borda ao redor de todo o convés, leme e hélice, cabos e outros equipamentos. Apresenta carena marrom, costado branco com faixas em azul. Internamente, convés marrom, mastros azuis e cabine branca com coberturas vermelhas.

Dimensões	
Comprimento: 27,5	Boca:
Pontal:	Calado:
Contorno:	Altura: 16,5
Espessura:	Largura: 12,5
Escala: 1:0	

Outras informações a cerca do objeto
Redoma fixa.

INTERVENÇÕES:

Por: Data:

Empty box for intervention details.

Registrado por: André Luís de Lima

Em: 27/2/2010



122 PURITAN



Número de Inventário:	-
Número de Catálogo:	MNM.II.036
Outros Números:	-
Técnicas/Materiais:	MADEIRA/CAVERNAME
Local de Produção:	LAGUNA
UF:	País:
SC	BRASIL

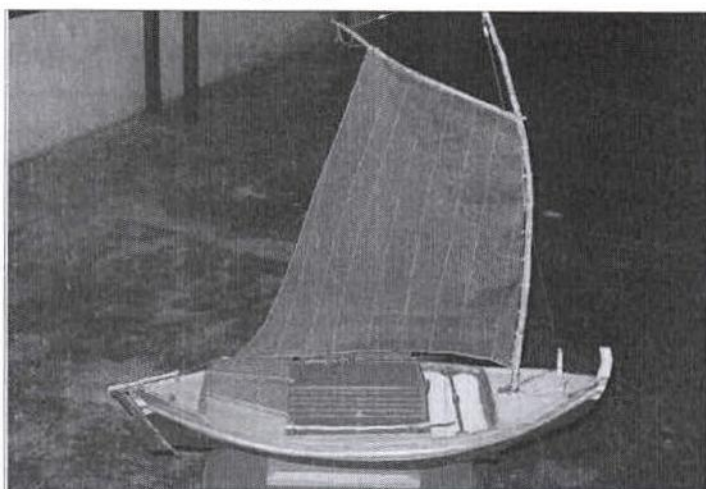
Título:				
Autor:	Luiz Lauro Pereira Júnior			
Procedência:	AQUISIÇÃO - ASSOC. AMIGOS MUSEU NACIONAL DO MAR			
Coleção:	MODELO	Data de Produção:	1/1/1995	<input type="checkbox"/> Desconhecida
Localização no Museu:	1º PISO - BIBLIOTECA			
Data de Aquisição:	0 / 0 / 0	Forma de Aquisição:	COMPRA	
Estado de Conservação:	BOM			
Descrição do Objeto:	Dimensões			
	Comprimento: 55	Boca: 13		
MODELO DE PURITAN, CONSTRUÍDO EM MADEIRA COM TÉCNICA DE CAVERNAME. UTILIZADA PARA PRÁTICA ESPORTIVA. EMBARCAÇÃO AMERICANA DA DATA DE 1885. TIPO DE PROPULSÃO: VELA. ÁREA DE NAVEGAÇÃO: MAR ABERTO.	Pontal: 4	Calado: 2		
	Contorno: 25	Altura: -		
	Espessura: -	Largura: -		
	Escala: 1:50			
	Outras informações a cerca do objeto MODELO NAS CORES VERMELHO E PRETO COM FAIXA EM BRANCO, NA PARTE EXTERNA. NA PARTE INTERNA, MADEIRA CRUA ENVERNIZADA. CONTEM: QUATRO VELAS E CORDAS.			

INTERVENÇÕES:			
Por:	Modelista Lauro [Laguna] - out/2008 e set/2009	Data:	
Realizado processo de higienização e tratamento contra cupins.			

Registrado por: RAFAEL GUTTERRES

Em: 14/12/2008

303 SAVEIRO



Número de Inventário:	
Número de Catalogação:	MNM.II.097
Outros Números:	
Técnicas/Materiais:	madeira e tecido/ cavename e agregação
Local de Produção:	
UF:	Pais:



Título:	
Autor:	

Procedência:

Coleção:	MODELO	Data de Produção:	<input type="checkbox"/> Desconhecida
----------	--------	-------------------	---------------------------------------

Localização no Museu: 1º PISO - SALA DA BAHIA

Data de Aquisição:	0 / 0 / 0	Forma de Aquisição
--------------------	-----------	--------------------

Estado de Conservação: REGULAR

Descrição do Objeto:

Modelo de saveiro com vela de içar, dupla proa, leme com cana sobre o convés de proa, tijupá e cabine.

Carena preta, costado amarelo com faixa vermelha e cinta verde água. Convés amarelo, tijupá e cabine marrom. Porão branco.

Dimensões

Comprimento: 72	Boca: 22
Pontal: 9	Calado:
Contorno: 32	Altura: 72
Espessura:	Largura:

Escala: 1:

Outras informações a cerca do objeto

INTERVENÇÕES:

Por:	Data:
------	-------

Registrado por: André Luís de Lima

Em: 3/4/2010

1536
H
Rebrica

302 SAVEIRO



Número de Inventário:	
Número de Catálogo:	MNM.VIII.102
Outros Números:	
Técnicas/Materiais:	madeira e tecido/ cavname e agregação
Local de Produção:	
UF:	País:

Título:	
Autor:	

Procedência:	
Coleção:	ARTESANATO
Data de Produção:	<input type="checkbox"/> Desconhecida
Localização no Museu:	1º PISO - SALA DA BAHIA
Data de Aquisição:	0 / 0 / 0
Forma de Aquisição:	
Estado de Conservação:	BOM

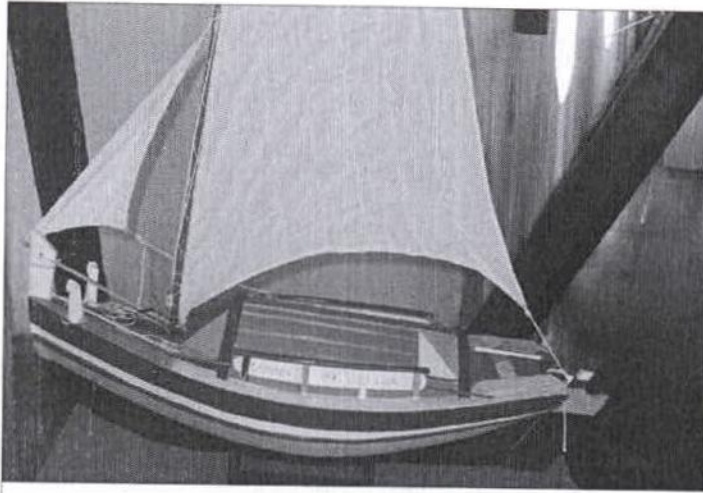
Descrição do Objeto: Representação de saveiro com vela de pena, com leme, um mastro e banco a meia-nau. Espécie de "lança". Carena laranja, costado amarelo com faixas verdes, convés amarelo e interior laranja.	Dimensões	
	Comprimento: 22	Boca:
	Pontal:	Calado:
	Contorno:	Altura: 26
	Espessura:	Largura: 6
	Escala: 1:	
Outras informações a cerca do objeto		

INTERVENÇÕES:
Por:
Data:

Registrado por: André Luís de Lima

Em: 3/4/2010

207 SAVEIRO



Número de Inventário: _____

Número de Catálogo: MNM.VIII.028

Outros Números: _____

Técnicas/Materiais: madeira e tecido/ cavername e agregação

Local de Produção: _____

UF: País: _____



Título: 'SOMBRA DA LUA'

Autor: _____

Procedência: _____

Coleção: ARTESANATO Data de Produção: _____ Desconhecida

Localização no Museu: 2º PISO - SALA DO MODELISMO NAVAL

Data de Aquisição: 0 / 0 / 0 Forma de Aquisição _____

Estado de Conservação: BOM

Descrição do Objeto:
 Representação de saveiro com vela de içar, tijupá a meia-nau, popa reta e proa com roda terminando em capelo pronunciado.
 Possui leme com cana sobre o convés de popa. Apresenta carlinga preta, costado em faixa amarela, vermelha e branca, e cinta verde. Internamente, mastro verde, convés azul com bardas em branco e amarelo e detalhes em vermelho.

Dimensões	
Comprimento: 84,5	Boca: _____
Pontal: _____	Calado: _____
Contorno: _____	Altura: 115
Espessura: _____	Largura: 36
Escala: 1: _____	

Outras informações a cerca do objeto
 Não possui redoma.

INTERVENÇÕES:

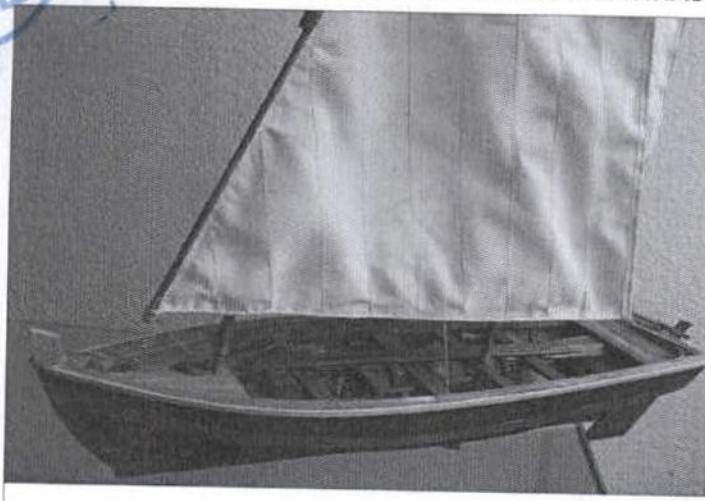
Por: _____ Data: _____

Registrado por: André Luís de Lima

Em: 6/3/2010

159 ✓
 Rubrica

145 SAVEIRO COM DUAS VELAS LATINAS - BA



Número de Inventário: _____
 Número de Catalogação: MNM.II.057
 Outros Números: _____
 Técnicas/Materiais: madeira e tecido/ cavername e agregação
 Local de Produção: BRASÍLIA
 UF: DF País: BRASIL

Título: Coleção Alves Câmara Séc. XXI
 Autor: Carlos Heitor Chaves

Procedência: _____
 Coleção: MODELO Data de Produção: _____ Desconhecida

Localização no Museu: ITINERANTE
 Data de Aquisição: 0 / 0 / 0 Forma de Aquisição COMPRA

Estado de Conservação: BOM

Descrição do Objeto:
 Modelo de saveiro com duas velas latinas, popa reta e roda de proa com capelo pouco acentuado. Possui castelo de proa e popa, quatro bancos, cabos e remos. Apresenta casco preto com faixa vermelha e interior todo em madeira ao natural.

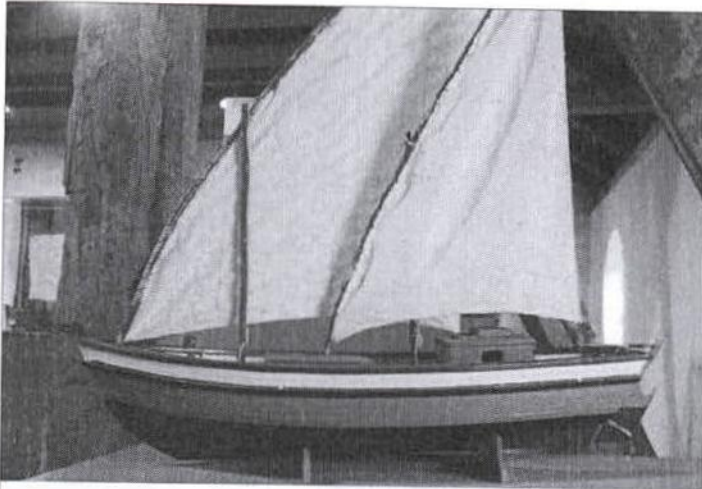
Dimensões	
Comprimento: 40,5	Boca: 12,3
Pontal: 6	Calado: 3,5
Contorno: 18,5	Altura: 57
Espessura:	Largura:
Escala: 1:25	

Outras informações a cerca do objeto

INTERVENÇÕES:
 Por: Modelista Lauro [Laguna] - out/2008 e set/2009 Data: _____
 Realizado processo de higienização e tratamento contra cupins.

Registrado por: André Luis de Lima Em: 22/2/2010

311 SAVEIRO MORRO DE SÃO PAULO



Número de Inventário: _____

Número de Catálogo: MNM.II.102

Outros Números: _____

Técnicas/Materiais: madeira e tecido/ cavername e agregação

Local de Produção: BRASÍLIA

UF: DF País: BRASIL



Título: _____

Autor: Carlos Heitor Chaves

Procedência: _____

Coleção: MODELO Data de Produção: _____ Desconhecida

Localização no Museu: 2º PISO - SALA DO MODELISMO NAVAL

Data de Aquisição: 0 / 0 / 0 Forma de Aquisição _____

Estado de Conservação: BOM

Descrição do Objeto:
 Modelo de embarcação com duas velas latinas, roda de proa e espelho de popa. Possui cabine, alçapão para acesso ao porão e leme com cana sobre o convés. Apresenta carena preta e costado azul com cinta preta. Borda branca com peitoril vermelho, convés em madeira ao natural e cabine azul.

Dimensões	
Comprimento: 56	Boca: 18
Pontal: 9	Calado:
Contorno: 19	Altura: 62
Espessura:	Largura:
Escala: 1: _____	

Outras informações a cerca do objeto

INTERVENÇÕES: _____

Por: Modelista Lauro [Laguna] - out/2008 e set/2009 Data: _____

Realizado processo de higienização e tratamento contra cupins.

Registrado por: André Luís de Lima

Em: 3/4/2010

155 ✓
H
Rubrica

163 SAVEIRO MORRO DE SÃO PAULO



Número de Inventário: _____

Número de Catalogação: MNM.II.074

Outros Números: _____

Técnicas/Materiais: madeira e tecido/ cavename

Local de Produção: BRASÍLIA

UF: DF País: BRASIL

Título: Coleção Alves Câmara Séc. XXI

Autor: Carlos Heitor Chaves

Procedência: _____

Coleção: MODELO Data de Produção: _____ Desconhecida

Localização no Museu: ITINERANTE

Data de Aquisição: 0 / 0 / 0 Forma de Aquisição COMPRA

Estado de Conservação: BOM

Descrição do Objeto:
 Modelo de saveiro com dois mastros em que se armam duas velas bastardas e gurupês com forte inclinação, atado ao capelo de proa. Possui vela triangular de proa, roda de proa e espelho de popa. Possui casario a ré, alçapão a meia-nau e leme com cana curva sobre o convés. Apresenta carena preta, costa em faixas: verde, vermelho e amarelo. Cinta preta, borda branca, convés em madeira ao natural e casario e borda interna em vermelho.

Dimensões	
Comprimento: 75	Boca: 21,5
Pontal: 10,5	Calado: 5,5
Contorno: 34,2	Altura: 64
Espessura: _____	Largura: _____
Escala: 1:25	

Outras informações a cerca do objeto
 Possui um arquétipo humano.

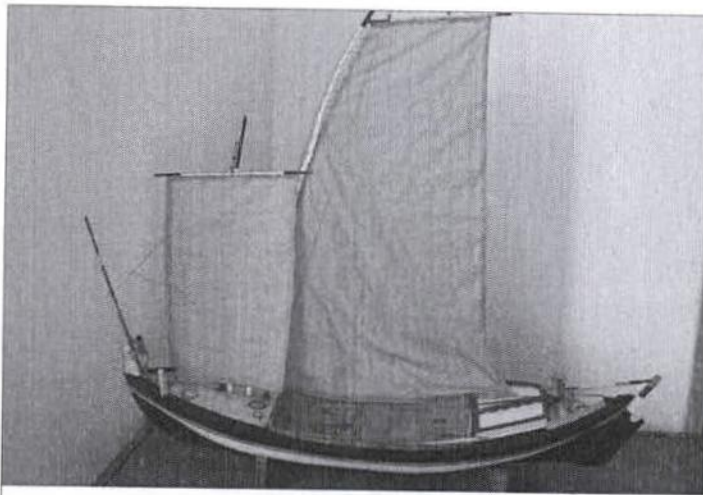
INTERVENÇÕES:

Por: Modelista Lauro [Laguna] - out/2008 e set/2009 Data: _____

Realizado processo de higienização e tratamento contra cupins.

Registrado por: André Luis de Lima Em: 24/2/2010

164 SAVEIRO RABO DE PEIXE



Número de Inventário: _____

Número de Catalogação: MNM.II.075

Outros Números: _____

Técnicas/Materiais: madeira e tecido/ cavername

Local de Produção: BRASÍLIA

UF: DF País: BRASIL



Título: Coleção Alves Câmara Séc. XXI

Autor: Carlos Heitor Chaves

Procedência: _____

Coleção: MODELO Data de Produção: _____ Desconhecida

Localização no Museu: ITINERANTE

Data de Aquisição: 0 / 0 / 0 Forma de Aquisição COMPRA

Estado de Conservação: BOM

Descrição do Objeto:
 Modelo de saveiro com dois mastros a vante sem estais, gurupés muito elevado e dupla proa. Possui casario a ré, convés de proa e de popa, roda de proa característica, leme com cana e convés aberto a meia-nau. Arma uma vela quadrada no traquete que é laborada com o auxílio do gurupés e uma vela latina no mastro grande com carangueja. Apresenta carena preta, costado branco, vermelho e amarelo e cinta preta. Internamente, conveses brancos, interior em madeira ao natural e casario branco com detalhes vermelhos.

Dimensões	
Comprimento: 75	Boca: 22,5
Pontal: 7	Calado: 3
Contorno: 29	Altura: 31
Espessura:	Largura:
Escala: 1:25	

Outras informações a cerca do objeto
 Possui dois arquetipos humanos.

INTERVENÇÕES:

Por: Modelista Lauro [Laguna] - out/2008 e set/2009 Data: _____

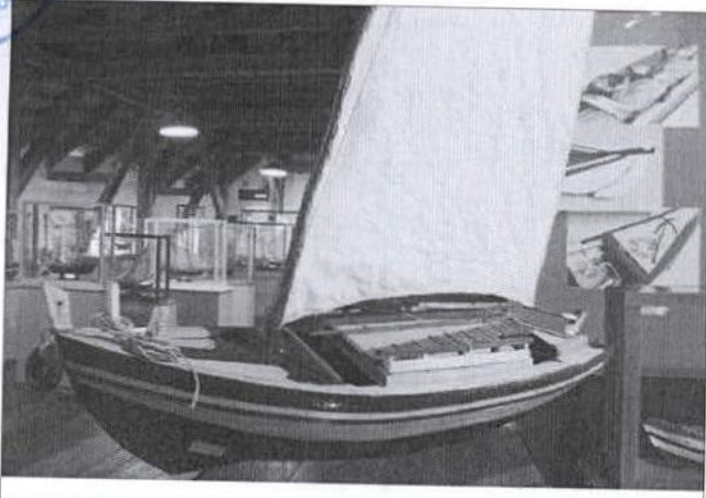
Realizado processo de higienização e tratamento contra cupins.

Registrado por: André Luís de Lima

Em: 24/2/2010



312 SAVEIRO VELA DE IÇAR



Número de Inventário:	
Número de Catalogação:	MNM.II.103
Outros Números:	01
Técnicas/Materiais:	madeira e tecido/ cavername e agregação
Local de Produção:	BRASÍLIA
UF:	País:
DF	BRASIL

Título: 'VENDAVAL II'
 Autor: Carlos Heitor Chaves

Procedência:
 Coleção: MODELO Data de Produção: Desconhecida

Localização no Museu: 2º PISO - SALA DO MODELISMO NAVAL
 Data de Aquisição: 0 / 0 / 0 Forma de Aquisição

Estado de Conservação: BOM

Descrição do Objeto:
 Modelo de embarcação típica da Bahia, possui um mastro com vela de içar. Tem popa com espelho, roda de proa com capelo pronunciado, leme com cana sobre o convés, tijupá (cobertura do porão) e quilha evidente. Apresenta carena preta, costado amarelo com faixas vermelha e branca e cinta verde. Convés amarelo com detalhes em verde e vermelho.

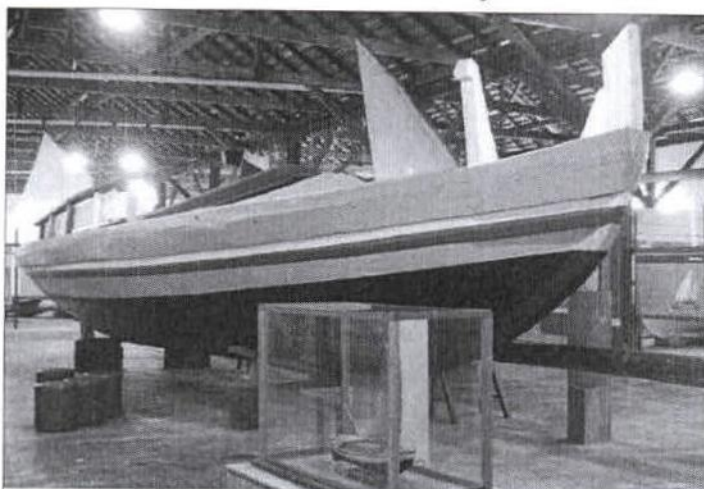
Dimensões	
Comprimento: 62	Boca: 22
Pontal: 8	Calado: 4
Contorno: 30	Altura: 74
Espessura:	Largura:
Escala: 1:	

Outras informações a cerca do objeto
 Inscrições na embarcação: "291 021931", "T12 64" e "G-3-G".

INTERVENÇÕES:
 Por: Modelista Lauro [Laguna] - out/2008 e set/2009 Data:
 Realizado processo de higienização e tratamento contra cupins.

Registrado por: André Luis de Lima Em: 3/4/2010

54 SAVEIRO VELA DE IÇAR



Número de Inventário:	2078 FCC
Número de Catálogo:	MNM.I.054
Outros Números:	-
Técnicas/Materiais:	madeira e tecido/ cavername e agregação
Local de Produção:	
UF:	PAís:
BA	BRASIL



Título:	'RISO DO ANO'		
Autor:	-		
Procedência:	AQUISIÇÃO - FUNDAÇÃO CULTURAL CATARINENSE (FCC)		
Coleção:	EMBARCAÇÃO	Data de Produção:	<input checked="" type="checkbox"/> Desconhecida
Localização no Museu:	1º PISO - SALA DA BAHIA		
Data de Aquisição:	0 / 0 / 1992	Forma de Aquisição	COMPRA
Estado de Conservação:	BOM		
Descrição do Objeto:	Dimensões		
	Comprimento: 1340	Boca: 400	
Embarcação robusta, com desenho característico de suas influências européias, africanas e indianas. Constitui-se de pranchas de madeira sobre cavername, traz popa reta, proa com roda característica terminando em pronunciado capelo, outros dois "ganchos" na proa, boca aberta e cadaste saliente. Possui conveses de popa e de proa, tijupá (cobertura do porão), balaustrada a meia-nau, mastro a vante que arma vela latina com carangueja e leme robusto com cana sobre o convés. Apresenta carena preta, cinta azul e costado em faixas: amarelo, vermelho e branco. Internamente, convés amarelo e tijupá marrom.	Pontal: 132	Calado: 60 (aprox.)	
	Contorno: 600	Altura: -	
	Espessura: -	Largura: -	
	Escala: 1:1		
	Outras informações a cerca do objeto		
	Seu velame está guardado no porão da embarcação e necessita de cuidados.		

Atividade: pesca e transporte.
 Tipo de propulsão: vela.
 Área de navegação: rios, baías e mar aberto.

INTERVENÇÕES:

Por:		Data:	

Registrado por: RAFAEL GUTTERRES rp/ALL

Em: 13/12/2008

130 SAVEIRO VELA DE IÇAR



Número de Inventário:	-
Número de Catálogo:	MNM.II.044
Outros Números:	-
Técnicas/Materiais:	madeira e tecido/ cavname e agregação
Local de Produção:	BRASÍLIA
UF:	Pais:
DF	BRASIL

Título: Coleção Alves Câmara Séc. XXI

Autor: Carlos Heitor Chaves

Procedência: AQUISIÇÃO - ASSOC. AMIGOS MUSEU NACIONAL DO MAR

Coleção: MODELO **Data de Produção:** 1/1/2008 Desconhecida

Localização no Museu: ITINERANTE

Data de Aquisição: 0 / 0 / 0 **Forma de Aquisição:** COMPRA

Estado de Conservação: BOM

Descrição do Objeto:
 Modelo de embarcação composta por casco estruturado em cavernas, mastro a um terço de vante, boca aberta, proa elevada e com roda em arco terminando em pronunciado capelo, popa reta.
 Possui tijupá a meia-nau, leme com cana sobre o convés, gurupés, cabos, remos, velas em tecido cru e guarda-corpo na borda central. Apresenta carena preta, costado branco com faixas em azul e vermelho e cinta verde. Internamente, convés e tijupá brancos e detalhes azuis.
 Arma uma vela latina com carangueja sem retranca e uma vela triangular na proa.

Dimensões	
Comprimento: 62	Boca: 26
Pontal: 6	Calado: 3
Contorno: 34	Altura: -
Espessura: -	Largura: -
Escala: 1:25	

Outras informações a cerca do objeto

Atividade: pesca e transporte.
 Tipo de propulsão: vela.
 Área de navegação: mar aberto.

INTERVENÇÕES:

Por: Modelista Lauro [Laguna] - out/2008 e set/2009 **Data:**

Realizado processo de higienização e tratamento contra cupins.

Registrado por: RAFAEL GUTTERRES rp/ALL(-f)

Em: 14/12/2008

55 SAVEIRO VELA DE PENA OU RABO DE GALO



Número de Inventário:
-

Número de Catalogação:
MNM.I.055

Outros Números:
-

Técnicas/Materiais:
madeira e tecido/ cavername e agregação

Local de Produção:

UF: País:
BA BRASIL



Título: -

Autor: -

Procedência: AQUISIÇÃO - ASSOC. AMIGOS DO MUSEU NACIONAL DO MAR

Coleção: EMBARCAÇÃO Data de Produção: Desconhecida

Localização no Museu: 1º PISO - SALA DA BAHIA

Data de Aquisição: 0 / 0 / 2000 Forma de Aquisição COMPRA

Estado de Conservação: BOM

Descrição do Objeto:
 Saveiro tipo vela de pena ou rabo de galo, construído em pranchas de madeira sobre cavername, com vela a vante, popa reta, proa com roda terminando em capelo e cadaste saliente. Possui leme com cana sobre o convés de popa, convés de proa, cavernas de três paus e carlinga. Apresenta carena laranja, costado verde e amarelo. Internamente, borda amarela e casco laranja.
 Arma uma vela bastarda.

 Atividade: pesca e transporte.
 Tipo de propulsão: vela
 Área de navegação: baía e mar aberto.

Dimensões

Comprimento: 460 Boca: 156

Pontal: 66 Calado: 30 (aprox)

Contorno: 80 Altura: -

Espessura: - Largura: -

Escala: 1:1

Outras informações a cerca do objeto

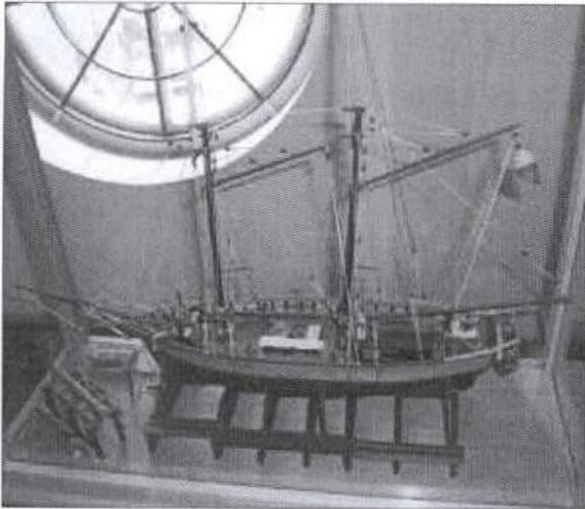
INTERVENÇÕES:

Por: _____ Data: _____

Registrado por: RAFAEL GUTTERRES rp/ALL Em: 13/12/2008



104 SEIVAL



Número de Inventário:	-
Número de Catalogação:	MNM.II.018
Outros Números:	-
Técnicas/Materiais:	MADEIRA/CAVERNAME
Local de Produção:	LAGUNA
UF:	PAÍS:
SC	BRASIL

Título: -

Autor: Luiz Lauro Pereira Júnior

Procedência: AQUISIÇÃO - ASSOC. AMIGOS MUSEU NACIONAL DO MAR

Coleção: MODELO Data de Produção: 1/1/2002 Desconhecida

Localização no Museu: 2º PISO - SALA DO MODELISMO NAVAL

Data de Aquisição: 0 / 0 / 0 Forma de Aquisição COMPRA

Estado de Conservação: BOM

Descrição do Objeto:
 MODELO DE SEIVAL, CONSTRUÍDO EM MADEIRA COM TÉCNICA DE CAVERNAME. UTILIZADO PARA AÇÕES MILITARES, BATALHA DE FARROUPILHA.
 TIPO DE PROPULSÃO: VELA.
 ÁREA DE NAVEGAÇÃO: MAR ABERTO.

Dimensões	
Comprimento: 44	Boca: 10
Pontal: 4	Calado: 2
Contorno: 34	Altura: -
Espessura: -	Largura: -
Escala: 1:32	

Outras informações a cerca do objeto
 MODELO EM MADEIRA CRUA ENVERNIZADA.
 CONTEM: UMA BANDEIRA COLORIDA, PENDURADA SOB MASTRO DE VELA.

INTERVENÇÕES:

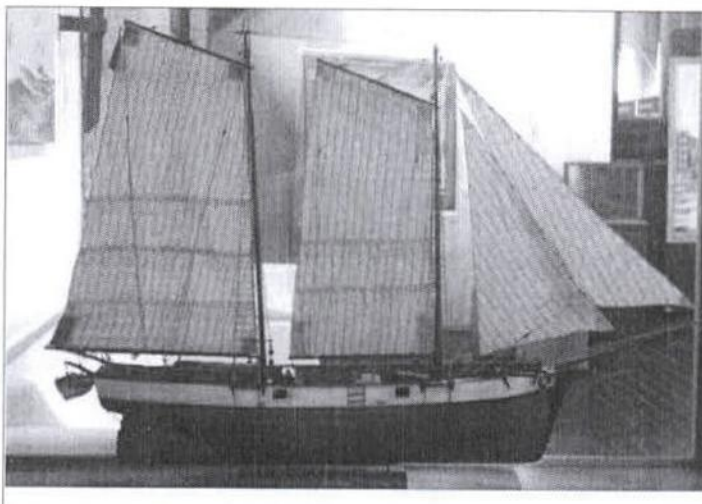
Por: Modelista Lauro [Laguna] - out/2008 e set/2009 Data:

Realizado processo de higienização e tratamento contra cupins.

Registrado por: RAFAEL GUTTERRES

Em: 14/12/2008

98 SEIVAL



Número de Inventário:

-

Número de Catálogo:

MNM.II.012

Outros Números:

-

Técnicas/Materiais:

madeira e tecido/ cavename e agregação

Local de Produção:

LAGUNA

UF: País:

SC BRASIL

Título: -

Autor: Luiz Lauro Pereira Júnior

Procedência: AQUISIÇÃO - ASSOC. AMIGOS MUSEU NACIONAL DO MAR

Coleção: MODELO

Data de Produção:

1/1/2002

 Desconhecida

Localização no Museu: 1º PISO - RECEPÇÃO E SALA DE ESTAR

Data de Aquisição: 0 / 0 / 0

Forma de Aquisição COMPRA

Estado de Conservação: BOM

Dimensões

Descrição do Objeto:

Embarcação robusta estruturada em cavename, com dois mastros (terço de vante e terço de ré), gurupês, popa atorada, bico de proa robusto e conjunto roda de proa/quilha/cadaste evidente. Possui bote auxiliar, âncoras, casario a um terço de ré, dois canhões em cada borda com saída em "janelas", escadas em corda e madeira, alçapão de acesso ao porão e cordoamento. Apresenta costado em madeira escura, borda branca externamente e vinho internamente, velas em algodão cru e casario e convés em madeira ao natural.

Arma duas velas latinas com carangueja e retranca e duas velas triangulares na proa.

Comprimento: 70

Boca: 20

Pontal: 10

Calado: 5

Contorno: 52

Altura: -

Espessura: -

Largura: -

Escala: 1:20

Outras informações a cerca do objeto

Utilizado para ações de combate dos farroupilhas na épica Tomada de Laguna.

Tipo de propulsão: vela.

Área de navegação: mar aberto.

INTERVENÇÕES:

Por: Modelista Lauro [Laguna] - out/2008 e set/2009

Data:

Realizado processo de higienização e tratamento contra cupins.

Registrado por: RAFAEL GUTTERRES rp/ALL

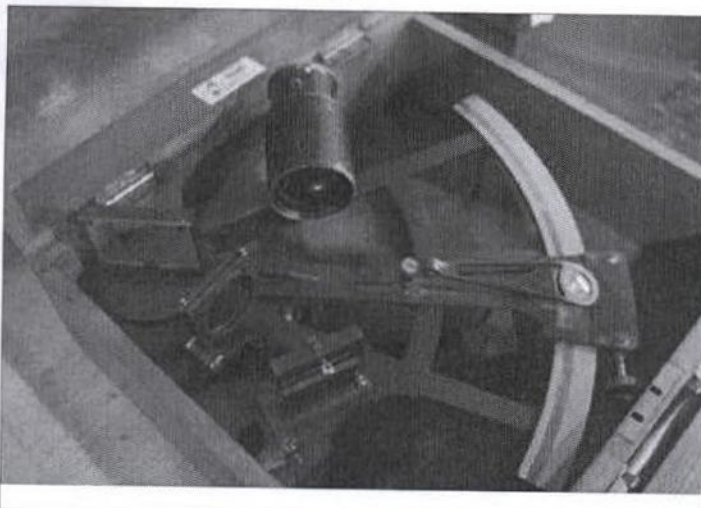
Em:

14/12/2008





288 SEXTANTE



Número de Inventário:	2242 FCC
Número de Catálogo:	MNM.VIII.004
Outros Números:	
Técnicas/Materiais:	metal e vidro/ agregação
Local de Produção:	
UF:	País:

Título:	
Autor:	

Procedência:				
Coleção:	EQUIPAMENTO	Data de Produção:	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> Desconhecida

Localização no Museu:	1º PISO - RECEPÇÃO E SALA DE ESTAR
-----------------------	------------------------------------

Data de Aquisição:	0 / 0 / 0	Forma de Aquisição:	
--------------------	-----------	---------------------	--

Estado de Conservação:	BOM
------------------------	-----

Descrição do Objeto: Equipamento de navegação composto de peças metálicas e lentes de vidro. Possui superfície graduada e objetos ópticos.	Dimensões	
	Comprimento: 32	Boca:
	Pontal:	Calado:
	Contorno:	Altura: 13
	Espessura:	Largura: 28

Escala: 1:1

Outras informações a cerca do objeto

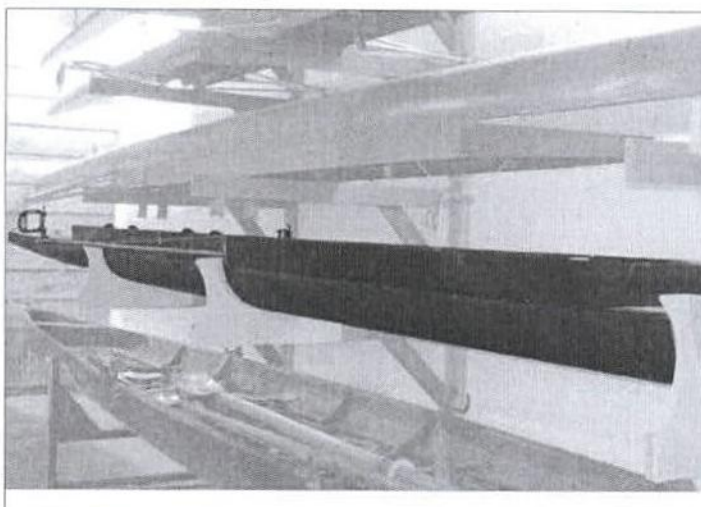
INTERVENÇÕES:	
---------------	--

Por:		Data:	
------	--	-------	--

Registrado por: André Luis de Lima

Em: 2/4/2010

72 SKIF



Número de Inventário:

-

Número de Catalogação:

MNM.I.072

Outros Números:

-

Técnicas/Materiais:

madeira/ cavename e agregação

Local de Produção:

-

UF: País:

-

-

Título: -

Autor: -

Procedência: DESCONHECIDA

Coleção: EMBARCAÇÃO

Data de Produção:

 Desconhecida

Localização no Museu: 1º PISO - SALA DA NAVEGAÇÃO E LAZER

Data de Aquisição: 0 / 0 / 0

Forma de Aquisição DESCONHECIDO

Estado de Conservação: BOM

Descrição do Objeto:

Barco a remo construído em lâminas de madeira sobre cavename, de desenho alongado, com capacidade para dois remadores intercalados: remos de boreste e remo de bombordo. Apresenta-se todo em madeira ao natural, possui assentos deslizantes, cobertura de nylon na proa e popa e espécie de bordadura contornando o espaço dos remadores.

Atividades: esporte e lazer.

Tipo de propulsão: remo.

Área de navegação: águas abrigadas.

Dimensões

Comprimento: 1100

Boca: 48

Pontal: 36

Calado: 12 (aprox.)

Contorno: 78

Altura: -

Espessura: -

Largura: -

Escala: 1:1

Outras informações a cerca do objeto

Posição: 2ª embarcação - de baixo para cima.

INTERVENÇÕES:

Por:

Data:

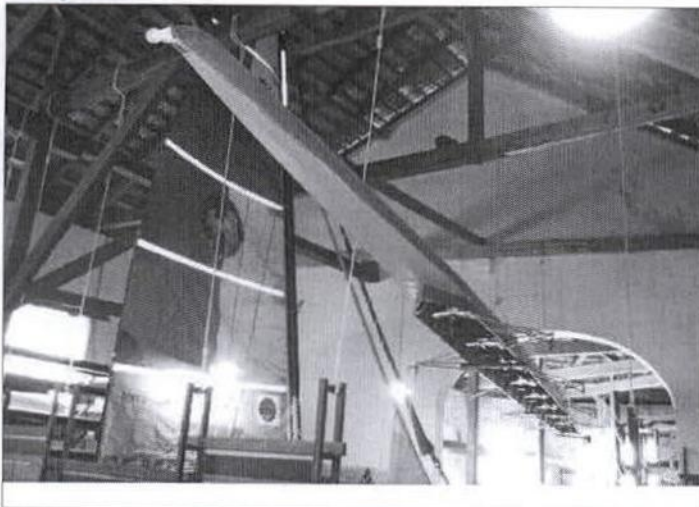
Registrado por: RAFAEL GUTTERRES rp/ALL

Em: 13/12/2008





69 SKIF



Número de Inventário:	-
Número de Catálogoção:	MNM.I.069
Outros Números:	-
Técnicas/Materiais:	madeira/ cavename e agregação
Local de Produção:	-
UF:	-
País:	-

Título:	-
Autor:	-

Procedência: DESCONHECIDA

Coleção: EMBARCAÇÃO Data de Produção: Desconhecida

Localização no Museu: 1º PISO - SALA DA NAVEGAÇÃO E LAZER

Data de Aquisição: 0 / 0 / 0 Forma de Aquisição: DESCONHECIDO

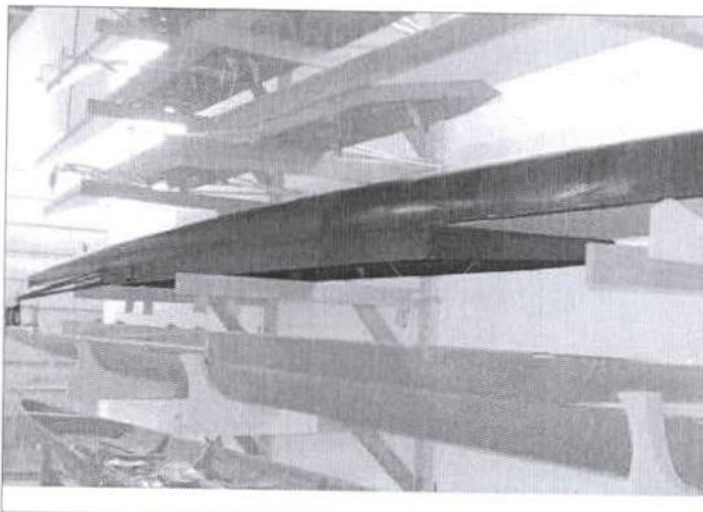
Estado de Conservação:	BOM			
Descrição do Objeto: Barco a remo construído em lâminas de madeira sobre cavename, de desenho bastante alongado e estreito, com capacidade para oito remadores intercalados: remos de boreste e remos de bombordo. Apresenta-se, praticamente, todo em madeira ao natural, possui braços metálicos para sustentar os remos, assentos deslizantes, cobertura de proa e popa em nylon branco e espécie de bordadura contornando o espaço dos assentos dos remadores. Atividades: esporte e lazer. Tipo de propulsão: remo. Área de navegação: águas abrigadas.	Dimensões			
	Comprimento:	910	Boca:	60
	Pontal:	40	Calado:	20 (aprox.)
	Contorno:	120	Altura:	-
	Espessura:	-	Largura:	-
	Escala: 1:1			
Outras informações a cerca do objeto				

INTERVENÇÕES:

Por:		Data:	

Registrado por: RAFAEL GUTTERRES rp/ALL Em: 13/12/2008

73 SKIF



Número de Inventário:

-

Número de Catálogo:

MNM.I.073

Outros Números:

-

Técnicas/Materiais:

madeira/ cavename e agregação

Local de Produção:

-

UF: País:

-

-

Título: -

Autor: -

Procedência: DESCONHECIDA

Coleção: EMBARCAÇÃO

Data de Produção:

 Desconhecida

Localização no Museu: 1º PISO - SALA DA NAVEGAÇÃO E LAZER

Data de Aquisição: 0 / 0 / 0

Forma de Aquisição DESCONHECIDO

Estado de Conservação: BOM

Descrição do Objeto:

Barco a remo construído em lâminas de madeira sobre cavename, de desenho alongado, com capacidade para dois remadores intercalados: remo de boreste e de bombordo.

Apresenta-se todo em madeira ao natural, possui assentos deslizantes, cobertura de nylon na proa e popa e espécie de bordadura contornando o espaço dos remadores.

Atividades: esporte e lazer.

Tipo de propulsão: remo.

Área de navegação: águas abrigadas.

Dimensões

Comprimento: 1090

Boca: 44

Pontal: 30

Calado: 14 (aprox.)

Contorno: 92

Altura: -

Espessura: -

Largura: -

Escala: 1:1

Outras informações a cerca do objeto

Posição: 3ª embarcação - de baixo para cima.

INTERVENÇÕES:

Por:

Data:

Registrado por: RAFAEL GUTTERRES

rp/ALL

Em:

13/12/2008





70 SKIF



Número de Inventário:	-
Número de Catálogo:	MNM.I.070
Outros Números:	-
Técnicas/Materiais:	madeira/ cavename e agregação
Local de Produção:	-
UF:	-
País:	-

Título:	-
Autor:	-

Procedência: DESCONHECIDA

Coleção:	EMBARCAÇÃO	Data de Produção:	<input type="checkbox"/> Desconhecida
----------	------------	-------------------	---------------------------------------

Localização no Museu:	1º PISO - LOJA E CAFETERIA
-----------------------	----------------------------

Data de Aquisição:	0 / 0 / 0	Forma de Aquisição:	DESCONHECIDO
--------------------	-----------	---------------------	--------------

Estado de Conservação:	BOM
------------------------	-----

Descrição do Objeto: Barco a remo construído em lâminas de madeira sobre cavename, de desenho bastante alongado e estreito, com capacidade para quatro remadores com remos intercalados: boreste e bombordo. Apresenta-se, praticamente, todo em madeira ao natural, possui assentos deslizantes, cobertura de proa e popa em nylon branco e espécie de bordadura contornando o espaço dos remadores. Atividades: esporte e lazer. Tipo de propulsão: remo. Área de navegação: águas abrigadas.	Dimensões			
	Comprimento:	1340	Boca:	60
	Pontal:	40	Calado:	20 (aprox.)
	Contorno:	120	Altura:	-
	Espessura:	-	Largura:	-
	Escala: 1:1			

Outras informações a cerca do objeto
Encontra-se sem as estruturas metálicas que suportam os remos.

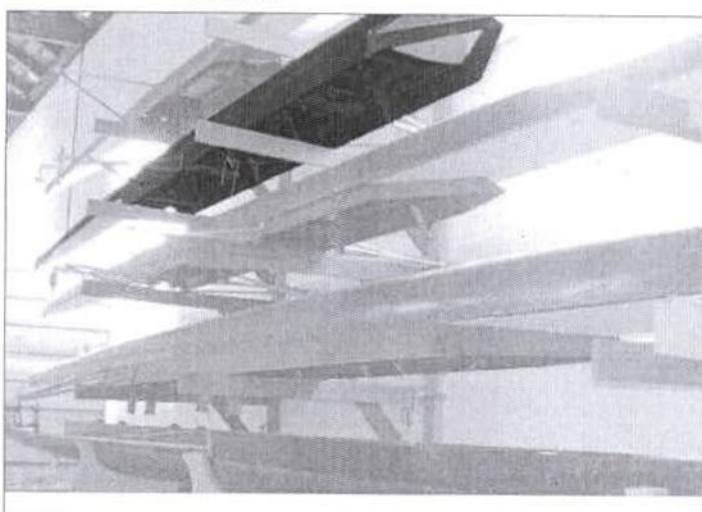
INTERVENÇÕES:

Por:		Data:	
------	--	-------	--

--

Registrado por: RAFAEL GUTTERRES rp/ALL Em: 13/12/2008

75 SKIF



Número de Inventário:

-

Número de Catalogação:

MNM.I.075

Outros Números:

-

Técnicas/Materiais:

madeira/ cavename e agregação

Local de Produção:

-

UF: País:

-

-

Título: -

Autor: -

Procedência: DESCONHECIDA

Coleção: EMBARCAÇÃO

Data de Produção:

 Desconhecida

Localização no Museu: 1º PISO - SALA DA NAVEGAÇÃO E LAZER

Data de Aquisição: 0 / 0 / 0

Forma de Aquisição DESCONHECIDO

Estado de Conservação: BOM

Dimensões

Descrição do Objeto:

Barco a remo construído em lâminas de madeira sobre cavename, de desenho alongado, com capacidade para dois remadores intercalados: remo de boreste e de bombordo.

Apresenta-se todo em madeira ao natural, possui assentos deslizantes, cobertura de nylon na proa e popa e espécie de bordadura contornando o espaço dos remadores.

Atividades: esporte e lazer.

Tipo de propulsão: remo.

Área de navegação: águas abrigadas.

Comprimento: 1040

Boca: 40

Pontal: 28

Calado: 14 (aprox.)

Contorno: 76

Altura: -

Espessura: -

Largura: -

Escala: 1:1

Outras informações a cerca do objeto

Posição: 5ª embarcação - de baixo para cima.

INTERVENÇÕES:

Por:

Data:

Registrado por: RAFAEL GUTTERRES rp/ALL

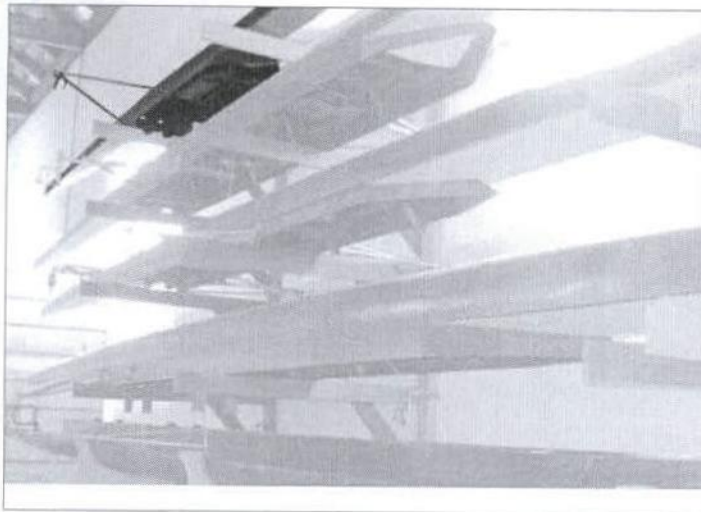
Em:

13/12/2008





76 SKIF



Número de Inventário:	-
Número de Catálogo:	MNM.I.076
Outros Números:	-
Técnicas/Materiais:	madeira/ cavename e agregação
Local de Produção:	-
UF:	País:
-	-

Título: -
Autor: -

Procedência: DESCONHECIDA
Coleção: EMBARCAÇÃO **Data de Produção:** Desconhecida
Localização no Museu: 1º PISO - SALA DA NAVEGAÇÃO E LAZER
Data de Aquisição: 0 / 0 / 0 **Forma de Aquisição:** DESCONHECIDO
Estado de Conservação: BOM

Descrição do Objeto:
 Barco a remo construído em lâminas de madeira sobre cavename, de desenho alongado, com capacidade para um remador. Apresenta-se todo em madeira ao natural, possui assento deslizante, cobertura de nylon na proa e popa e espécie de bordadura contornando o espaço do remador.

 Atividades: esporte e lazer.
 Tipo de propulsão: remo.
 Área de navegação: águas abrigadas.

Dimensões	
Comprimento: 610	Boca: 36
Pontal: 28	Calado: 14 (aprox.)
Contorno: 66	Altura: -
Espessura: -	Largura: -
Escala: 1:1	

Outras informações a cerca do objeto
 Posição: 6ª embarcação - de baixo para cima.

INTERVENÇÕES:

Por: **Data:**

Registrado por: RAFAEL GUTTERRES **rp/ALL** **Em:** 13/12/2008

63 SKIF



Número de Inventário:	-
Número de Catalogação:	MNM.I.063
Outros Números:	-
Técnicas/Materiais:	madeira/ cavename e agregação
Local de Produção:	-
UF:	-
País:	-



Título:	-
Autor:	-

Procedência: DESCONHECIDA

Coleção: EMBARCAÇÃO Data de Produção: Desconhecida

Localização no Museu: 1º PISO - SALA DA NAVEGAÇÃO E LAZER

Data de Aquisição: 0 / 0 / 0 Forma de Aquisição: DESCONHECIDO

Estado de Conservação: BOM

Descrição do Objeto:

Barco a remo construído em lâminas de madeira sobre cavename, de desenho bastante alongado e estreito, com capacidade para um remador. Apresenta-se todo em madeira ao natural, possui braços metálicos para sustentar os remos e assento deslizante a meia-nau.

Atividades: esporte e lazer.
Tipo de propulsão: remo.
Área de navegação: águas abrigadas.

Dimensões

Comprimento: 840	Boca: 40
Pontal: 20	Calado: 10 (aprox.)
Contorno: 60	Altura: -
Espessura: -	Largura: -

Escala: 1:1

Outras informações a cerca do objeto

Encontra-se sem as coberturas de nylon de proa e de popa.

INTERVENÇÕES:

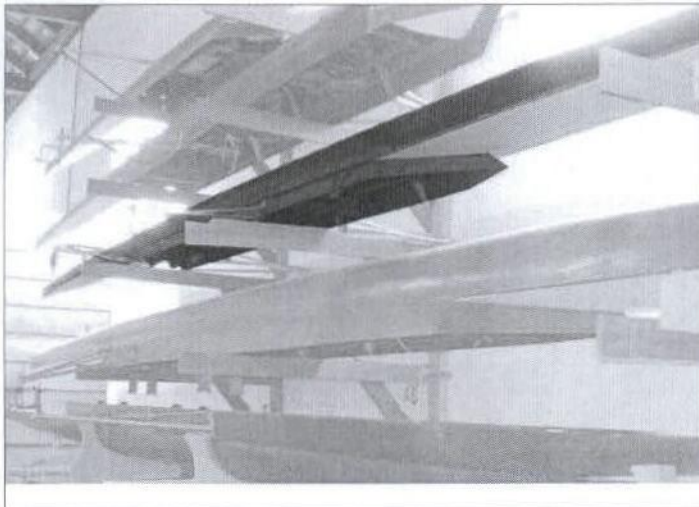
Por:	<input type="text"/>	Data:	<input type="text"/>

Registrado por: RAFAEL GUTTERRES rp/ALL

Em: 13/12/2008



74 SKIF



Número de Inventário:	
-	
Número de Catalogação:	
MNM.I.074	
Outros Números:	
-	
Técnicas/Materiais:	
madeira/ cavername e agregação	
Local de Produção:	
-	
UF:	Pais:
-	-

Título:	-
Autor:	-

Procedência:	DESCONHECIDA
Coleção:	EMBARCAÇÃO
Data de Produção:	<input type="text"/> <input checked="" type="checkbox"/> Desconhecida

Localização no Museu:	1º PISO - SALA DA NAVEGAÇÃO E LAZER
-----------------------	-------------------------------------

Data de Aquisição:	0 / 0 / 0	Forma de Aquisição	DSCONHECIDO
--------------------	-----------	--------------------	-------------

Estado de Conservação:	BOM
------------------------	-----

Descrição do Objeto: Barco a remo construído em lâminas de madeira sobre cavername, de desenho alongado, com capacidade para dois remadores em seqüência. Apresenta-se todo em madeira ao natural, possui assentos deslizantes, cobertura de nylon na proa e popa e espécie de bordadura contornando o espaço dos remadores. Atividades: esporte e lazer. Tipo de propulsão: remo. Área de navegação: águas abrigadas.	Dimensões	
	Comprimento: 1040	Boca: 40
	Pontal: 28	Calado: 14 (aprox.)
	Contorno: 76	Altura: -
	Espessura: -	Largura: -
	Escala: 1:1	
Outras informações a cerca do objeto Posição: 4ª embarcação - de baixo para cima.		

INTERVENÇÕES:	
Por: <input type="text"/>	Data: <input type="text"/>

Registrado por:	RAFAEL GUTTERRES	rp/ALL	Em:	13/12/2008
-----------------	------------------	--------	-----	------------

307 TRANEIRA



Número de Inventário:	
Número de Catálogo:	MNM.VIII.105
Outros Números:	
Técnicas/Materiais:	madeira/ cavename e agregação
Local de Produção:	
UF:	País:



Título:	'VERDE VALE IV' [Itajaí-SC]			
Autor:				
Procedência:				
Coleção:	ARTESANATO	Data de Produção:	<input type="checkbox"/> Desconhecida	
Localização no Museu:	1º PISO - SALA DA PESCA INDUSTRIAL			
Data de Aquisição:	0 / 0 / 0	Forma de Aquisição:		
Estado de Conservação:	BOM			
Descrição do Objeto: Representação de barco pesqueiro com guinchos, um mastro, bote reserva e popa atorada e elevada. Possui cabine e alçapão no convés. Carena marrom, costado branco com detalhes em verde e vermelho. Peitoril e interior da borda em azul.	Dimensões			
	Comprimento:	94	Boca:	
	Pontal:		Calado:	
	Contorno:		Altura:	60
	Espessura:		Largura:	34
	Escala: 1:			
Outras informações a cerca do objeto				

INTERVENÇÕES:	
Por:	Mestre Raul [São Francisco do Sul] - 2008
Data:	
Tratamento contra cupim.	

Registrado por: André Luís de Lima

Em: 3/4/2010



256 TRINEIRA



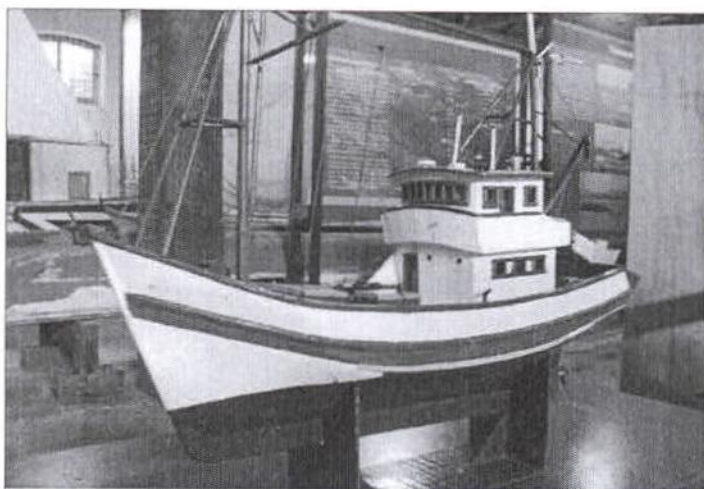
Número de Inventário:	
Número de Catalogação:	MNM.VIII.076
Outros Números:	
Técnicas/Materiais:	madeira/ cavename e agregação
Local de Produção:	PENHA
UF:	País:
SC	BRASIL

Título:	'BOM ABRIGO'			
Autor:	João Quirino de Souza			
Procedência:				
Coleção:	ARTESANATO	Data de Produção:	<input type="checkbox"/> Desconhecida	
Localização no Museu:	2º PISO - SALA DE ARTESANATO			
Data de Aquisição:	0 / 0 / 0	Forma de Aquisição:		
Estado de Conservação:	REGULAR	Dimensões		
Descrição do Objeto: Representação de embarcação pesqueira com cabine de popa em dois andares e com varanda. Possui dois mastros, guindastes e guinchos. Alçapões no convés, popa atorada e roda de proa quase vertical. Apresenta carena marrom com proa branca, costado amarelo com faixa azul e vermelha, cinta verde e bordas brancas com peitoril verde. Internamente bordas verdes, cabine branca com requadros verdes e coberturas vermelhas.	Comprimento:	120	Boca:	
	Pontal:		Calado:	
	Contorno:		Altura:	77
	Espessura:		Largura:	41
	Escala: 1:			
	Outras informações a cerca do objeto Não possui redoma.			
INTERVENÇÕES:				
Por:	Mestre Raul [São Francisco do Sul] - 2008	Data:		
Tratamento contra cupim.				

Registrado por: André Luís de Lima

Em: 10/3/2010

306 TRANEIRA



Número de Inventário:
2115 FCC

Número de Catalogação:
MNM.VIII.104

Outros Números:
B-34

Técnicas/Materiais:
madeira/ debaste e agregação

Local de Produção:

UF: País:



Título:

Autor:

Procedência:

Coleção: ARTESANATO

Data de Produção:

Desconhecida

Localização no Museu: 1º PISO - SALA DA PESCA INDUSTRIAL

Data de Aquisição: 0 / 0 / 0

Forma de Aquisição

Estado de Conservação: BOM

Dimensões

Descrição do Objeto:

Representação de barco pesqueiro com dois mastros, popa atorada, guinchos e bote reserva. Cabine e alçapões no convés. Carena marrom, costado branco com faixa vermelha, amarela e verde. Borda branca com peitoril verde. Cabine branca com detalhes verdes e cobertura laranja.

Comprimento: 52

Boca:

Pontal:

Calado:

Contorno:

Altura: 43

Espessura:

Largura: 14

Escala: 1:

Outras informações a cerca do objeto

INTERVENÇÕES:

Por: Mestre Raul [São Francisco do Sul] - 2008

Data:

Tratamento contra cupim.

Registrado por: André Luís de Lima

Em:

3/4/2010

1650
 Rubrica

305 TRINEIRA



Número de Inventário:	
Número de Catalogação:	MNM.VIII.103
Outros Números:	15-T/ B-35
Técnicas/Materiais:	madeira/ debaste e agregação
Local de Produção:	
UF:	País:

Título:

Autor:

Procedência:

Coleção: **ARTESANATO** Data de Produção: Desconhecida

Localização no Museu: **1º PISO - SALA DA PESCA INDUSTRIAL**

Data de Aquisição: **0 / 0 / 0** Forma de Aquisição:

Estado de Conservação: **BOM**

Descrição do Objeto:
 Representação de barco pesqueiro tipo trineira com guinchos, cabine e alçapões no convés. Dois mastros e popa atorada. Carena marrom, costado branco com faixas em tons de azul e vermelho. Convés e exterior da borda brancos, interior da borda azul. Cabine branca com detalhes em azul e cobertura vermelha.

Dimensões	
Comprimento: 54	Boca:
Pontal:	Calado:
Contorno:	Altura: 42
Espessura:	Largura: 16
Escala: 1:	

Outras informações a cerca do objeto

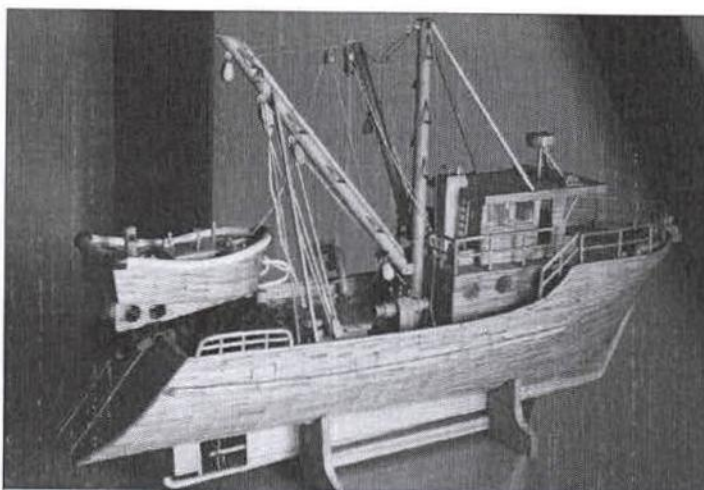
INTERVENÇÕES:

Por: **Mestre Raul [São Francisco do Sul] - 2008** Data:

Tratamento contra cupim.

Registrado por: **André Luís de Lima** Em: **3/4/2010**

213 TRINEIRA



Número de Inventário: _____

Número de Catalogação: MNM.VIII.034

Outros Números: _____

Técnicas/Materiais: madeira/ agregação

Local de Produção: _____

UF: _____ País: _____



Título: _____

Autor: _____

Procedência:

Coleção: ARTESANATO Data de Produção: _____ Desconhecida

Localização no Museu: 2º PISO - SALA DO MODELISMO NAVAL

Data de Aquisição: 0 / 0 / 0 Forma de Aquisição _____

Estado de Conservação: BOM

Descrição do Objeto:

Representação esmerada de trineira com mastro central e guinchos, convés de proa elevado, cabine em dois pavimentos. Possui cabos e redes, guarda-corpo contornando a proa, bote auxiliar com rampa de descida na popa, hélice, leme e quilha em evidência. Apresenta-se todo em madeira ao natural, compondo-se, quase que exclusivamente, de palitos de fósforo.

Dimensões

Comprimento: 61	Boca: _____
Pontal: _____	Calado: _____
Contorno: _____	Altura: 38,5
Espessura: _____	Largura: 21
Escala: 1: _____	

Outras informações a cerca do objeto

Não possui redoma.
Necessita de proteção e cuidados especiais.

INTERVENÇÕES:

Por: _____ Data: _____

Registrado por: André Luís de Lima

Em: 6/3/2010



179 TRANEIRA



Número de Inventário:	2210 FCC
Número de Catálogo:	MNM.II.088
Outros Números:	
Técnicas/Materiais:	plástico/ agregação
Local de Produção:	
UF:	País:

Título:	'ÁGUIA DOURADA X'
Autor:	Rui Flores Filho

Procedência:				
Coleção:	MODELO	Data de Produção:	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> Desconhecida
Localização no Museu:	2º PISO - SALA DO MODELISMO NAVAL			

Data de Aquisição:	0 / 0 / 0	Forma de Aquisição:	
--------------------	-----------	---------------------	--

Estado de Conservação:	BOM
------------------------	-----

Descrição do Objeto:
Modelo de embarcação de pesca industrial com popa reta e em rampa, convés de proa elevado e cabine a vante em dois pavimentos. Possui mastro com guinchos, bote auxiliar, guarda-corpo, leme e hélice, cabos, bóias e outros equipamentos. Apresenta carena cinza, costado branco com faixa em preto e amarelo. Internamente, convés em verde, mastros pretos e cabine branca com coberturas amarelas.

Dimensões	
Comprimento: 100	Boca: 27,3
Pontal:	Calado: 16
Contorno:	Altura: 63
Espessura:	Largura:
Escala: 1:25	

Outras informações a cerca do objeto
Redoma fixa.

INTERVENÇÕES:	
Por:	Data:

Registrado por: André Luís de Lima	Em: 27/2/2010
------------------------------------	---------------

250 TRANEIRA



Número de Inventário:
2124 FCC

Número de Catálogo:
MNM.VIII.070

Outros Números:

Técnicas/Materiais:

madeira/ cavename e agregação

Local de Produção:

ITAJAÍ

UF: País:

SC BRASIL



Título: 'IRENE' [Itajaí - SC]

Autor: Pedro José da Costa (TÊCA)

Procedência:

Coleção: ARTESANATO

Data de Produção:

Desconhecida

Localização no Museu: 2º PISO - SALA DE ARTESANATO

Data de Aquisição: 0 / 0 / 0

Forma de Aquisição

Estado de Conservação: REGULAR

Dimensões

Descrição do Objeto:

Representação de embarcação pesqueira com cabine mais a ré e em dois andares, duas torres, proa lançada e popa reta. Possui guincho, alçapão de acesso aos porões, cabos e plataformas móveis. Apresenta carena marrom e proa branca, costado azul com faixa vermelha, cinta vermelha e bordas brancas com peitoril azul. Internamente, bordas vermelhas, convés marrom e cabine branca com coberturas amarelas e detalhes azuis.

Comprimento: 78

Boca:

Pontal:

Calado:

Contorno:

Altura: 43

Espessura:

Largura: 22

Escala: 1:

Outras informações a cerca do objeto

INTERVENÇÕES:

Por: Mestre Raul [São Francisco do Sul] - 2008

Data:

Tratamento contra cupim.

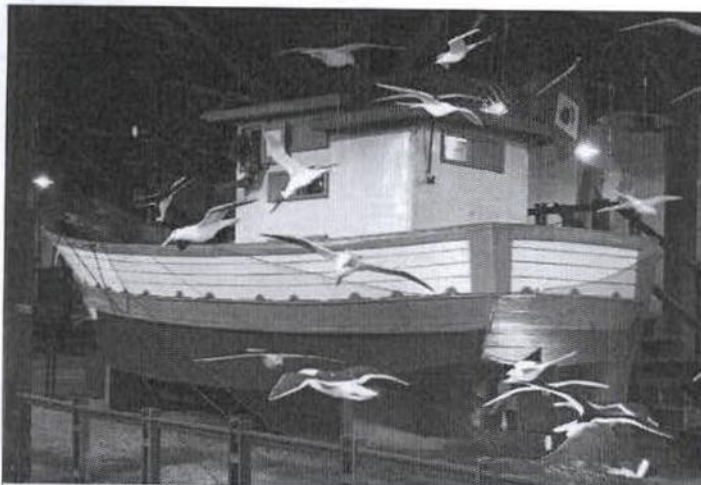
Registrado por: André Luís de Lima

Em:

10/3/2010



62 TRANEIRA



Número de Inventário:	-
Número de Catálogo:	MNM.I.062
Outros Números:	-
Técnicas/Materiais:	madeira/ cavername e agregação
Local de Produção:	ITAJAI
UF:	País:
SC	BRASIL

Título:	-
Autor:	-

Procedência:	AQUISIÇÃO - ASSOC. AMIGOS DO MUSEU E PETROBRAS		
Coleção:	EMBARCAÇÃO	Data de Produção:	<input type="checkbox"/> Desconhecida
Localização no Museu:	1º PISO - SALA TECNOLOGIA E MEIO AMBIENTE		
Data de Aquisição:	0 / 0 / 200	Forma de Aquisição	COMPRA

Estado de Conservação:	BOM
------------------------	-----

Descrição do Objeto:
Traneira constituída de tábuas de madeira sobre cavername, típica do litoral de Santa Catarina (Itajaí), com popa atorada e popa elevada, com casario a ré e quilha em evidência. Possui mastros e guinchos, leme, hélice, e borda alta.
Apresenta carena marrom, cinta azul e borda branca com detalhes azuis. Internamente, borda azul, casario branco com esquadrias azuis e cobertura laranja.
Atividade: pesca em grande escala.
Tipo de propulsão: motor.
Área de navegação: mar aberto.

Dimensões	
Comprimento: 900	Boca: 320
Pontal: 96	Calado: 60 (aprox.)
Contorno: 540	Altura: -
Espessura: -	Largura: -
Escala: 1:1	

Outras informações a cerca do objeto
Possui redes de pesca, cabos, bóias salvas, um boneco, capas de chuva, travesseiros, cobertores, sapatos, vassoura, bules, panelas e galões de combustível. Compõe cenário com aves marinhas.

INTERVENÇÕES:
Por: _____ Data: _____

Registrado por: RAFAEL GUTTERRES rp/ALL Em: 13/12/2008

245 TRANEIRA



Número de Inventário:

2130 FCC

Número de Catálogo:

MNM.VIII.065

Outros Números:

Técnicas/Materiais:

madeira/ cavename e agregação

Local de Produção:

ITAJAÍ

UF: País:

SC BRASIL

Título: 'CAMARÃO BRAZ II' [Itajaí - SC]

Autor: Pedro José da Costa (TÊCA)

Procedência:

Coleção: ARTESANATO

Data de Produção:

 Desconhecida

Localização no Museu: 2º PISO - SALA DE ARTESANATO

Data de Aquisição: 0 / 0 / 0

Forma de Aquisição

Estado de Conservação: REGULAR

Descrição do Objeto:

Representação de embarcação pesqueira com cabine de popa em dois andares mais terraço, sistema de guindastes central e popa atorada. Possui guinchos, redes, hélice e leme e alçapão de acesso ao porão.

Apresenta carena vermelha e proa branca, costado e cinta azul, bordas brancas e peitoril azul. Internamente, bordas azuis, convés em madeira ao natural, cabine branca com detalhes em azul e pisos/coberturas vermelhas.

Dimensões

Comprimento: 99

Boca:

Pontal:

Calado:

Contorno:

Altura: 66

Espessura:

Largura: 35

Escala: 1:

Outras informações a cerca do objeto

Não possui redoma.

INTERVENÇÕES:

Por: Mestre Raul [São Francisco do Sul] - 2008

Data:

Tratamento contra cupim.

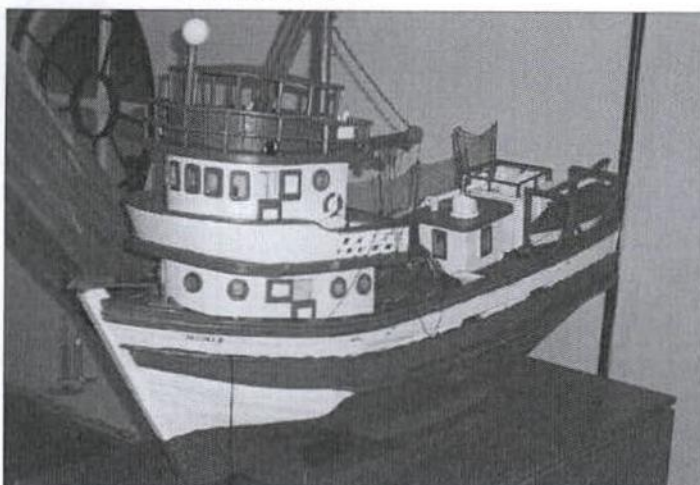
Registrado por: André Luís de Lima

Em:

10/3/2010



246 TRINEIRA



Número de Inventário:	2129 FCC
Número de Catalogação:	MNM.VIII.066
Outros Números:	
Técnicas/Materiais:	madeira/ cavername e agregação
Local de Produção:	ITAJAÍ
UF:	SC
País:	BRASIL

Título: 'NONI I' [Itajaí - SC]

Autor: Pedro José da Costa (TÊCA)

Procedência:

Coleção: ARTESANATO **Data de Produção:** Desconhecida

Localização no Museu: 2º PISO - SALA DE ARTESANATO

Data de Aquisição: 0 / 0 / 0 **Forma de Aquisição:**

Estado de Conservação: REGULAR

Descrição do Objeto: Representação de embarcação pesqueira com cabine de proa em dois andares mais terraço, único mastro e popa atorada. Possui bote auxiliar, guinchos, cabos e redes, hélice e leme, âncora e alçapão de acesso ao porão. Apresenta carena vermelha e proa branca, costado azul, cinta vermelha, bordas brancas e peitoril azul. Internamente, bordas azuis e cabine banca com detalhes em azul e pisos/coberturas vermelhas.	Dimensões	
	Comprimento: 108	Boca:
	Pontal:	Calado:
	Contorno:	Altura: 83
	Espessura:	Largura: 41
	Escala: 1:	
Outras informações a cerca do objeto Não possui redoma.		

INTERVENÇÕES:

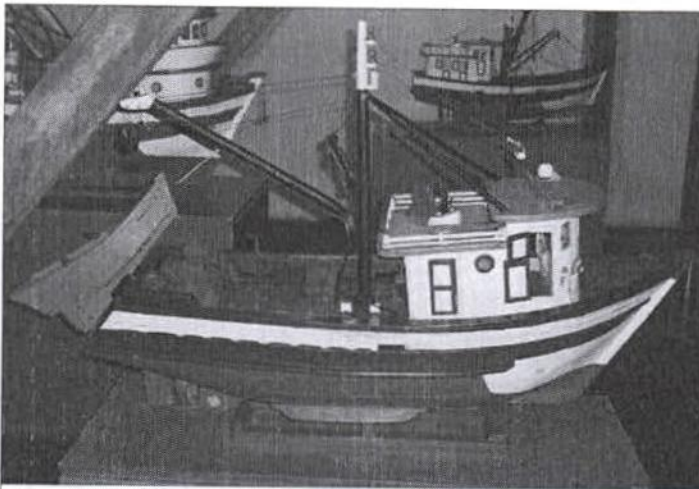
Por: Mestre Raul [São Francisco do Sul] - 2008 **Data:**

Tratamento contra cupim.

Registrado por: André Luis de Lima

Em: 10/3/2010

247 TRANEIRA



Número de Inventário:

2125 FCC

Número de Catálogo:

MNM.VIII.067

Outros Números:

Técnicas/Materiais:

madeira/ cavename e agregação

Local de Produção:

ITAJAÍ

UF: País:

SC BRASIL

Título: 'MACEDO V' [Itajaí - SC]

Autor: Pedro José da Costa (TÊCA)

Procedência:

Coleção: ARTESANATO

Data de Produção:

 Desconhecida

Localização no Museu: 2º PISO - SALA DE ARTESANATO

Data de Aquisição: 0 / 0 / 0

Forma de Aquisição

Estado de Conservação: REGULAR

Dimensões

Descrição do Objeto:

Representação de embarcação pesqueira com cabine mais a vante, mastro central, proa lançada e popa reta com rampa de descida do bote auxiliar. Tem alçapão no convés, guinchos, redes, hélice, leme e âncora.

Apresenta carena vermelha e proa branca, costado azul e borda branca com peitoril azul. Internamente o convés é marrom, as bordas azuis, a cabine branca e sua cobertura laranja.

Comprimento: 126

Boca:

Pontal:

Calado:

Contorno:

Altura: 73

Espessura:

Largura: 42

Escala: 1:

Outras informações a cerca do objeto

Não possui redoma.

INTERVENÇÕES:

Por: Mestre Raul [São Francisco do Sul] - 2008

Data:

Tratamento contra cupim.

Registrado por: André Luís de Lima

Em:

10/3/2010





258 TRINEIRA



Número de Inventário:	2122 FCC
Número de Catalogação:	MNM.VIII.078
Outros Números:	
Técnicas/Materiais:	
Local de Produção:	PENHA
UF:	País:
SC	BRASIL

Título:

Autor: João Quirino de Souza

Procedência:

Coleção: ARTESANATO Data de Produção: Desconhecida

Localização no Museu: 2º PISO - SALA DE ARTESANATO

Data de Aquisição: 0 / 0 / 0 Forma de Aquisição

Estado de Conservação: REGULAR

Descrição do Objeto:
 Representação de embarcação de pesca com cabine mais a vante em dois andares, guinchos, redes e apetrechos. Possui popa atorada, hélice e leme. Apresenta carena vermelha, costado azul e branco na proa, cinta amarela e borda branca com peitoril azul. Internamente convés marrom, borda azul, cabine branca com detalhes em azul e coberturas vermelhas.

Dimensões	
Comprimento: 95	Boca:
Pontal:	Calado:
Contorno:	Altura: 65
Espessura:	Largura: 36
Escala: 1:	

Outras informações a cerca do objeto
 Não possui redoma.

INTERVENÇÕES:

Por: Mestre Raul [São Francisco do Sul] - 2008 Data:

Tratamento contra cupim.

Registrado por: André Luís de Lima Em: 10/3/2010

249 TRAIINEIRA



Número de Inventário:
2128 FCC

Número de Catálogo:
MNM.VIII.069

Outros Números:

Técnicas/Materiais:
madeira/ cavename e agregação

Local de Produção:
ITAJAÍ

UF: País:
SC BRASIL



Título: 'TERRA SANTA' [Santos - SP]

Autor: Pedro José da Costa (TÊCA)

Procedência:

Coleção: ARTESANATO Data de Produção: Desconhecida

Localização no Museu: 2º PISO - SALA DE ARTESANATO

Data de Aquisição: 0 / 0 / 0 Forma de Aquisição

Estado de Conservação: REGULAR

Descrição do Objeto:

Representação de embarcação pesqueira com cabine de popa em dois andares, proa e popa elevadas e popa redonda. Possui dois mastros, alçapão, guincho com plataforma móvel, hélice e leme. Apresenta-se com carena vermelha, e branca na proa; roda de proa verde; cinta verde e bordas brancas com peitoril também verde. Internamente, convés marrom, cabine branca com coberturas amarelas, bordas, mastros e detalhes em verde.

Dimensões

Comprimento: 98 Boca:
Pontal: Calado:
Contorno: Altura: 71
Espessura: Largura: 37
Escala: 1:

Outras informações a cerca do objeto
Não possui redoma.

INTERVENÇÕES:

Por: Mestre Raul [São Francisco do Sul] - 2008

Data:

Tratamento contra cupim.

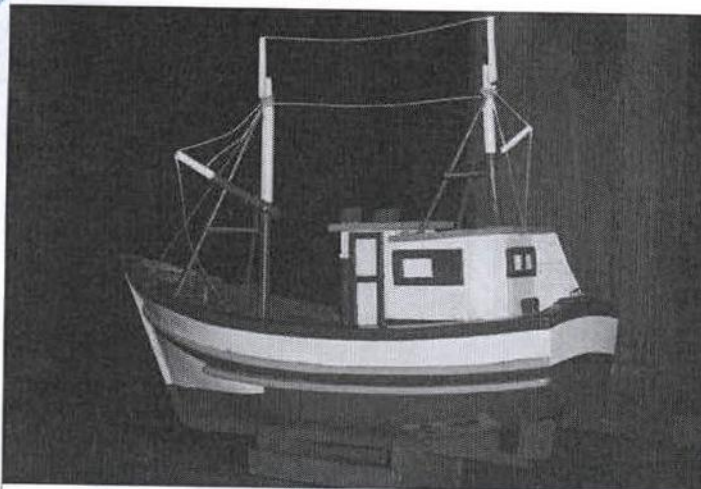
Registrado por: André Luís de Lima

Em:

10/3/2010



264 TRAIINEIRA



Número de Inventário:	2109 FCC
Número de Catálogoção:	MNM.VIII.084
Outros Números:	
Técnicas/Materiais:	madeira/ desbaste e agregação
Local de Produção:	
UF:	País:
RJ	BRASIL

Título:

Autor:

Procedência:

Coleção: ARTESANATO Data de Produção: Desconhecida

Localização no Museu: 2º PISO - SALA DE ARTESANATO

Data de Aquisição: 0 / 0 / 0 Forma de Aquisição

Estado de Conservação: REGULAR

Descrição do Objeto:
 Representação de embarcação pesqueira com dois mastros, guindastes, guinchos e cabine na proa.
 Possui proa lançada e popa atorada.
 Apresenta carena vermelha, costado branco com detalhes em amarelo e azul. Convés e peitoril da borda em verde e cabine branca com cobertura azul.

Dimensões	
Comprimento: 30	Boca:
Pontal:	Calado:
Contorno:	Altura: 23
Espessura:	Largura: 9,5
Escala: 1:	

Outras informações a cerca do objeto
 Não possui redoma.

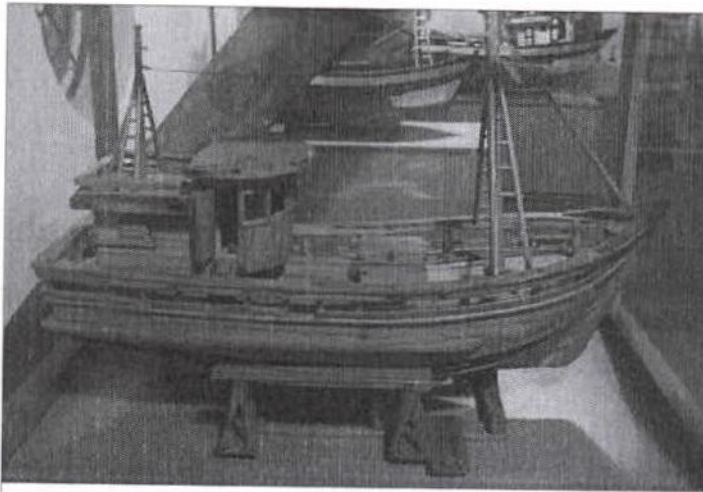
INTERVENÇÕES:

Por: Data:

Registrado por: André Luis de Lima

Em: 11/3/2010

251 TRAIINEIRA



Número de Inventário:	2121 FCC
Número de Catálogo:	MNM.VIII.071
Outros Números:	
Técnicas/Materiais:	madeira/ cavename e agregação
Local de Produção:	PENHA
UF:	País:
SC	BRASIL



Título:	em construção
Autor:	João Quirino de Souza

Procedência:

Coleção:	ARTESANATO	Data de Produção:	<input type="checkbox"/> Desconhecida
----------	------------	-------------------	---------------------------------------

Localização no Museu: 2º PISO - SALA DE ARTESANATO

Data de Aquisição: 0 / 0 / 0 Forma de Aquisição

Estado de Conservação: REGULAR

Descrição do Objeto:
 Representação de embarcação pesqueira em construção.
 Apresenta convés e bordas com fechamento de tábuas incompleto e andaimes nos bordos da embarcação.
 Tem como características a cabine mais a ré, duas torres, popa reta e proa alteada.
 Apresenta-se toda em madeira ao natural.

Dimensões	
Comprimento: 78	Boca:
Pontal:	Calado:
Contorno:	Altura: 54
Espessura:	Largura: 37
Escala: 1:	

Outras informações a cerca do objeto

INTERVENÇÕES:

Por: Mestre Raul [São Francisco do Sul] - 2008	Data:
Tratamento contra cupim.	

Registrado por: André Luis de Lima

Em: 10/3/2010

IPHANDES
Fl. 1714
Rubrica

252 TRAIINEIRA



Número de Inventário:	
Número de Catálogo:	MNM.VIII.072
Outros Números:	
Técnicas/Materiais:	madeira/ cavename e agregação
Local de Produção:	PENHA
UF:	País:
SC	BRASIL

Título: 'ILHA GRANDE' [Itajaí - SC]

Autor: João Quirino de Souza

Procedência:

Coleção: ARTESANATO Data de Produção: Desconhecida

Localização no Museu: 2º PISO - SALA DE ARTESANATO

Data de Aquisição: 0 / 0 / 0 Forma de Aquisição

Estado de Conservação: BOM

Descrição do Objeto:
 Representação de embarcação de pesca com cabine mais a ré, em dois pavimentos e avarandada, dois mastros e guinchos. Possui proa elevada, popa reta e dois alçapões no convés.
 Apresenta carena azul claro com proa branca, costado em faixas: vermelho, amarelo, azul e verde. Cinta verde, bordas brancas e peitoril verde. Internamente bordas, detalhes e mastros verdes, e cabine branca com cobertura vermelha.

Dimensões	
Comprimento: 121	Boca:
Pontal:	Calado:
Contorno:	Altura: 85
Espessura:	Largura: 42
Escala: 1:	

Outras informações a cerca do objeto
 Não possui redoma.

INTERVENÇÕES:

Por: Mestre Raul [São Francisco do Sul] - 2008 Data:

Tratamento contra cupim.

Registrado por: André Luís de Lima

Em: 10/3/2010

253 TRAINEIRA



Número de Inventário:

Número de Catalogação:

MNM.VIII.073

Outros Números:

Técnicas/Materiais:

madeira/ cavename e agregação

Local de Produção:

PENHA

UF: País:

SC BRASIL



Título: 'MARIA IV' [Itajaí - SC]

Autor: João Quirino de Souza

Procedência:

Coleção: ARTESANATO

Data de Produção:

 Desconhecida

Localização no Museu: 2º PISO - SALA DE ARTESANATO

Data de Aquisição: 0 / 0 / 0

Forma de Aquisição

Estado de Conservação: REGULAR

Dimensões

Descrição do Objeto:

Representação de embarcação de pesca com cabine mais a vante, apoiada sobre convés de proa elevado. Popa reta, lançada e inclinada para conduzir bote auxiliar.

Possui guincho, alçapões sobre o convés, hélice, leme e âncora. E também janelas tipo escotilha na proa.

Apresenta carena azul claro, costado e bordas brancos, faixa azul e parapeito também azul. Internamente bordas, cabine e mastros brancos, detalhes e guarda-corpo azuis, e cobertura da cabine vermelha.

Comprimento: 121

Boca:

Pontal:

Calado:

Contorno:

Altura: 90

Espessura:

Largura: 35

Escala: 1:

Outras informações a cerca do objeto

Não possui redoma.

INTERVENÇÕES:

Por: Mestre Raul [São Francisco do Sul] - 2008

Data:

Tratamento contra cupim.

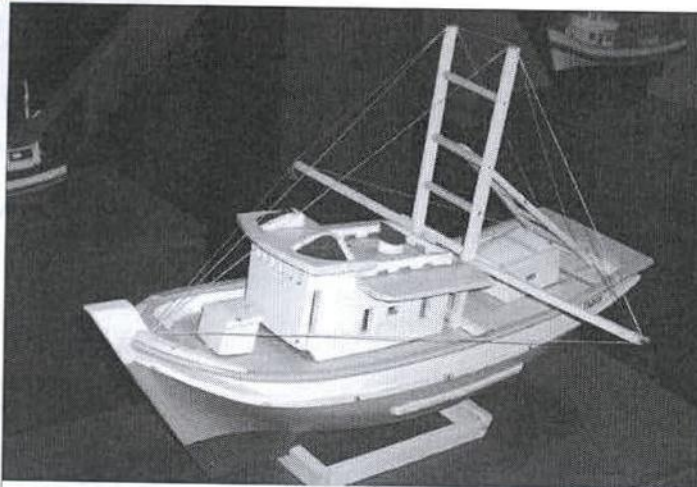
Registrado por: André Luís de Lima

Em:

10/3/2010



262 TRANEIRA



Número de Inventário:	2110 FCC
Número de Catálogo:	MNM.VIII.082
Outros Números:	
Técnicas/Materiais:	madeira/ desbaste e agregação
Local de Produção:	
UF:	País:
RJ	BRASIL

Título:	'PARATY'
Autor:	

Procedência:			
Coleção:	ARTESANATO	Data de Produção:	<input type="checkbox"/> Desconhecida

Localização no Museu:	2º PISO - SALA DE ARTESANATO		
Data de Aquisição:	0 / 0 / 0	Forma de Aquisição:	

Estado de Conservação:	REGULAR
------------------------	---------

Descrição do Objeto:
Representação de barco pesqueiro com guindastes e duas cabines. Possui roda de proa robusta, popa atorada e elementos geométricos de plástico colorido sobre a cabine principal. Apresenta carena vermelha, costado azul claro com detalhe branco, cinta cor de rosa, borda branca com peitoril azul. Convés e cabines brancos.

Dimensões	
Comprimento: 71	Boca:
Pontal:	Calado:
Contorno:	Altura: 49
Espessura:	Largura: 57
Escala: 1:	

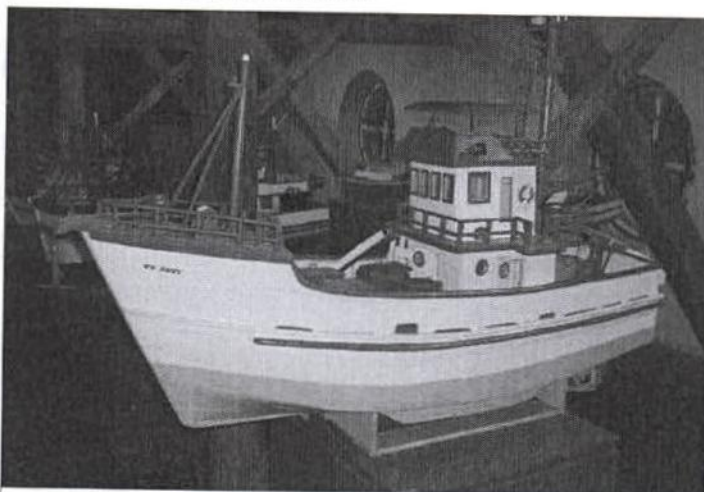
Outras informações a cerca do objeto
Não possui redoma.

INTERVENÇÕES:	
Por:	Data:

Registrado por: André Luis de Lima

Em: 11/3/2010

254 TRANEIRA



Número de Inventário:

Número de Catálogo:

MNM.VIII.074

Outros Números:

Técnicas/Materiais:

madeira/ cavername e agregação

Local de Produção:

PENHA

UF: País:

SC BRASIL



Título: 'VÔ DAVI' [Itajaí - SC]

Autor: João Quirino de Souza

Procedência:

Coleção: ARTESANATO

Data de Produção:

 Desconhecida

Localização no Museu: 2º PISO - SALA DE ARTESANATO

Data de Aquisição: 0 / 0 / 0

Forma de Aquisição

Estado de Conservação: REGULAR

Descrição do Objeto:

Representação de embarcação de pesca com cabine central em três andares e terraços. Possui dois mastros, guincho na popa e alçapões sobre o convés.

Apresenta convés de proa elevado, varanda a boreste na popa, hélice, leme e âncora.

Trás carena azul claro, costado e bordas brancos, faixa azul e parapeito também azul. Internamente bordas e cabine brancas, detalhes, coberturas e mastros azuis.

Dimensões

Comprimento: 129

Boca:

Pontal:

Calado:

Contorno:

Altura: 90

Espessura:

Largura: 39

Escala: 1:

Outras informações a cerca do objeto

Não possui redoma.

INTERVENÇÕES:

Por: Mestre Raul [São Francisco do Sul] - 2008

Data:

Tratamento contra cupim.

Registrado por: André Luís de Lima

Em:

10/3/2010



255 TRINEIRA



Número de Inventário:	
Número de Catalogação:	MNM.VIII.075
Outros Números:	
Técnicas/Materiais:	madeira/ cavename e agregação
Local de Produção:	PENHA
UF:	SC
País:	BRASIL

Título: 'SÃO MANUEL' [Itajaí - SC]
Autor: João Quirino de Souza

Procedência:
Coleção: ARTESANATO **Data de Produção:** Desconhecida

Localização no Museu: 2º PISO - SALA DE ARTESANATO

Data de Aquisição: 0 / 0 / 0 **Forma de Aquisição:**

Estado de Conservação: REGULAR

Descrição do Objeto:
 Representação de embarcação pesqueira com guindastes, guinchos cabos e redes. Possui convés de proa elevado e com guarda-corpo vazado, abrindo espaço para janelas tipo escotilha no casco logo abaixo dele. E cabine na proa. Apresenta popa elevada e atorada, hélice, leme e âncora na proa. Trás carena vermelha, costado branco, cinta vermelha e bordas brancas com peitoril azul. Internamente convés branco, cabine branca com cobertura amarela, guindastes amarelos e guarda-corpo do convés superior em azul.

Dimensões	
Comprimento: 72	Boca:
Pontal:	Calado:
Contorno:	Altura: 53
Espessura:	Largura: 25
Escala: 1:	

Outras informações a cerca do objeto
 Não possui redoma.

INTERVENÇÕES:
Por: Mestre Raul [São Francisco do Sul] - 2008 **Data:**
 Tratamento contra cupim.

Registrado por: André Luís de Lima **Em:** 10/3/2010

257 TRANEIRA



Número de Inventário:

Número de Catalogação:

MNM.VIII.077

Outros Números:

Técnicas/Materiais:

madeira/ cavename e agregação

Local de Produção:

PENHA

UF: País:

SC BRASIL



Título:

Autor: João Quirino de Souza

Procedência:

Coleção: ARTESANATO

Data de Produção:

 Desconhecida

Localização no Museu: 2º PISO - SALA DE ARTESANATO

Data de Aquisição: 0 / 0 / 0

Forma de Aquisição

Estado de Conservação: REGULAR

Dimensões

Descrição do Objeto:

Representação de embarcação pesqueira de pontal baixo. Possui cabine mais a vante e jirau na popa. Possui também guincho e leme, proa elevada e popa atorada. Apresenta casco azul com detalhe vermelho na proa, cinta verde e bordas brancas com peitoril azul. Internamente convés vermelho e branco e borda azul, cabine branca com requadros azuis e coberturas vermelhas.

Comprimento: 77

Boca:

Pontal:

Calado:

Contorno:

Altura: 46

Espessura:

Largura: 75

Escala: 1:

Outras informações a cerca do objeto

Não possui redoma.

INTERVENÇÕES:

Por: Mestre Raul [São Francisco do Sul] - 2008

Data:

Tratamento conta cupim.

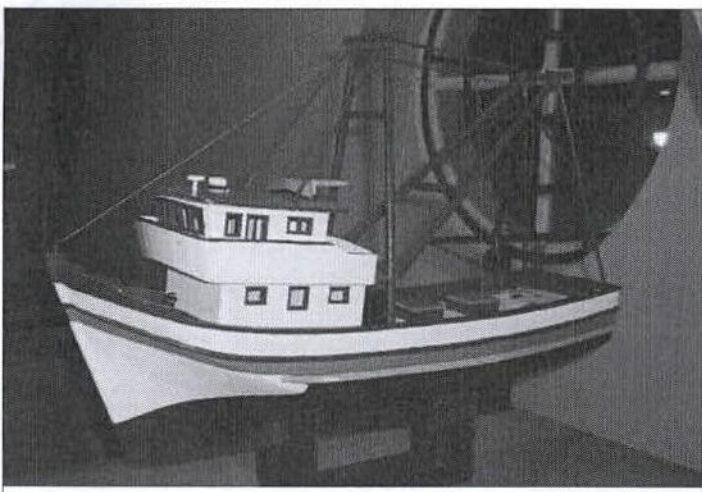
Registrado por: André Luís de Lima

Em:

10/3/2010

1794
11
Rubrica

259 TRANEIRA



Número de Inventário:	2116 FCC
Número de Catalogação:	MNM.VIII.079
Outros Números:	08-T
Técnicas/Materiais:	madeira/ desbaste e agregação
Local de Produção:	
UF:	País:
RJ	BRASIL

Título:

Autor:

Procedência:

Coleção: ARTESANATO **Data de Produção:** Desconhecida

Localização no Museu: 2º PISO - SALA DE ARTESANATO

Data de Aquisição: 0 / 0 / 0 **Forma de Aquisição:**

Estado de Conservação: REGULAR

Descrição do Objeto:
 Representação de embarcação pesqueira com popa atorada, proa elevada e guindastes. Possui cabine mais a vante em dois andares e com terraço, hélice e alçapões de acesso aos porões. Apresenta carena marrom, costado laranja com faixa amarela e proa branca, cinta verde e borda branca com peitoril verde. Internamente convés e cabine brancos com detalhes e mastros verdes. Cobertura da cabine e alçapão vermelhos.

Dimensões	
Comprimento: 64	Boca:
Pontal:	Calado:
Contorno:	Altura: 48
Espessura:	Largura: 17
Escala: 1:0	

Outras informações a cerca do objeto
 Não possui redoma.

INTERVENÇÕES:

Por: Mestre Raul [São Francisco do Sul] - 2008 **Data:**

Tratamento contra cupim.

Registrado por: André Luís de Lima

Em: 11/3/2010

260 TRANEIRA



Número de Inventário:

2114 FCC

Número de Catálogo:

MNM.VIII.080

Outros Números:

16-T

Técnicas/Materiais:

madeira/ desbaste e agregação

Local de Produção:

UF: País:

RJ BRASIL



Título:

Autor:

Procedência:

Coleção: ARTESANATO

Data de Produção:

 Desconhecida

Localização no Museu: 2º PISO - SALA DE ARTESANATO

Data de Aquisição: 0 / 0 / 0

Forma de Aquisição

Estado de Conservação: REGULAR

Dimensões

Descrição do Objeto:

Representação de embarcação pesqueira com popa atorada, proa elevada e dois mastros. Possui cabine mais a ré em dois andares, hélice e leme, guinchos e alçapão de acesso aos porões. Apresenta carena marrom, costado amarelo e proa branca, cinta azul e borda branca com peitoril azul. Internamente convés e cabine brancos com detalhes e mastros azuis. Cobertura da cabine e alçapão vermelhos.

Comprimento: 65

Boca:

Pontal:

Calado:

Contorno:

Altura: 48

Espessura:

Largura: 16,5

Escala: 1:

Outras informações a cerca do objeto

Não possui redoma.

INTERVENÇÕES:

Por: Mestre Raul [São Francisco do Sul] - 2008

Data:

Tratamento contra cupim.

Registrado por: André Luís de Lima

Em:

11/3/2010

1750
11

248 TRINEIRA



Número de Inventário:	21260FCC
Número de Catálogo:	MNM.VIII.068
Outros Números:	
Técnicas/Materiais:	madeira/ cavername e agregação
Local de Produção:	ITAJAÍ
UF:	País:
SC	BRASIL

Título: 'SANTA FÉ' [Itajaí - SC]
Autor: Pedro José da Costa (TÊCA)

Procedência:
Coleção: ARTESANATO **Data de Produção:** Desconhecida

Localização no Museu: 2º PISO - SALA DE ARTESANATO
Data de Aquisição: 0 / 0 / 0 **Forma de Aquisição:**

Estado de Conservação: REGULAR

Descrição do Objeto:
 Representação de embarcação pesqueira com cabine de proa em dois andares, sobreposta a convés elevado e mastro central com vigia. Apresenta popa reta e proa com roda saliente e janelas circulares. Trás hélice, leme, guinchos, bote auxiliar, cabos, redes e alçapões sobre o convés.
 Tem a carena vermelha e a proa branca, o costado verde com faixas amarelas e as bordas brancas com peitoril verde. Internamente tem o convés e a cabine em cinza, e as coberturas da cabine vermelhas.

Dimensões	
Comprimento: 96	Boca:
Pontal:	Calado:
Contorno:	Altura: 66
Espessura:	Largura: 37
Escala: 1:	

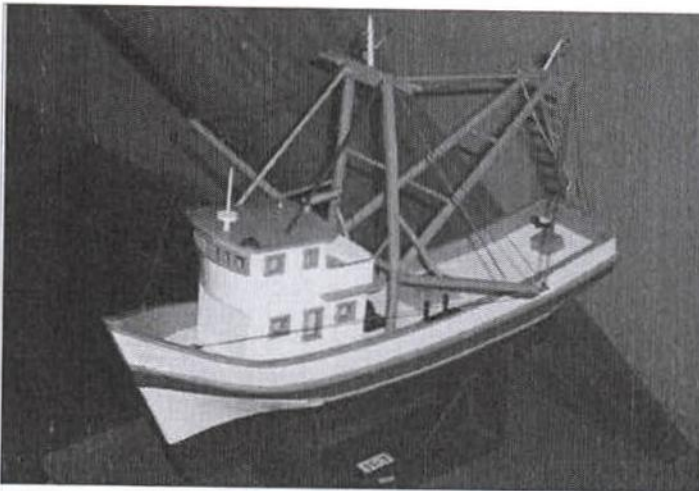
Outras informações a cerca do objeto
 Não possui redoma.

INTERVENÇÕES:
Por: Mestre Raul [São Francisco do Sul] - 2008 **Data:**
 Tratamento contra cupim.

Registrado por: André Luis de Lima

Em: 10/3/2010

263 TRANEIRA



Número de Inventário:
2117 FCC

Número de Catálogo:
MNM.VIII.083

Outros Números:
11-T

Técnicas/Materiais:
madeira/ desbaste e agregação

Local de Produção:

UF: País:
RJ BRASIL



Título:

Autor:

Procedência:

Coleção: ARTESANATO Data de Produção: Desconhecida

Localização no Museu: 2º PISO - SALA DE ARTESANATO

Data de Aquisição: 0 / 0 / 0 Forma de Aquisição

Estado de Conservação: REGULAR

Descrição do Objeto:
 Representação de barco pesqueiro com guindastes, guinchos, cabine de proa, alçapões de acesso aos porões e leme. Possui proa lançada e popa atorada. Apresenta carena marrom, costado branco com faixa vermelha e detalhes em amarelo, cinta azul e borda branca. Internamente convés e cabine brancos com detalhes azuis. Coberturas da cabine em vermelho.

Dimensões	
Comprimento: 48	Boca:
Pontal:	Calado:
Contorno:	Altura: 41
Espessura:	Largura: 42
Escala: 1:0	

Outras informações a cerca do objeto
 Não possui redoma.

INTERVENÇÕES:

Por: Data:

Registrado por: André Luís de Lima

Em: 11/3/2010

224 VASILHA DE VIDRO COM DESENHO DE AREIA



Número de Inventário:	2155 FCC
Número de Catálogo:	MNM.VIII.045
Outros Números:	
Técnicas/Materiais:	vidro e areia colorida
Local de Produção:	
UF:	País:

Título:

Autor:

Procedência:

Coleção: ARTESANATO Data de Produção: Desconhecida

Localização no Museu: 2º PISO - SALA DE ARTESANATO

Data de Aquisição: 0 / 0 / 0 Forma de Aquisição

Estado de Conservação: BOM

<p>Descrição do Objeto:</p> <p>Artesanato constituído de desenho de paisagem feito com areia colorida depositada no interior de recipiente de vidro.</p>	Dimensões	
	Comprimento:	Boca:
	Pontal:	Calado:
	Contorno:	Altura: 7,5
	Espessura:	Largura: 6,1

Escala: 1:

Outras informações a cerca do objeto

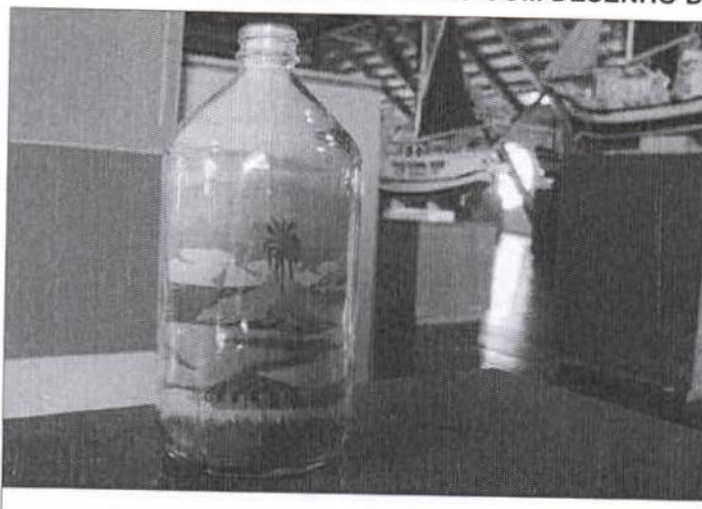
INTERVENÇÕES:

Por: Data:

Registrado por: André Luís de Lima

Em: 6/3/2010

223 VASILHA DE VIDRO COM DESENHO DE AREIA



Número de Inventário:
2154 FCC

Número de Catálogo:
MNM.VIII.044

Outros Números:

Técnicas/Materiais:
vidro e areia colorida

Local de Produção:

UF: País:
CE BRASIL



Título:

Autor:

Procedência:

Coleção: ARTESANATO Data de Produção: Desconhecida

Localização no Museu: 2º PISO - SALA DE ARTESANATO

Data de Aquisição: 0 / 0 / 0 Forma de Aquisição

Estado de Conservação: BOM

Descrição do Objeto:
Artesanato constituído de desenho de paisagem feito com areia colorida depositada no interior de recipiente de vidro.

Dimensões

Comprimento: Boca:

Pontal: Calado:

Contorno: Altura: 17

Espessura: Largura: 8

Escala: 1:0

Outras informações a cerca do objeto

INTERVENÇÕES:

Por: Data:

Registrado por: André Luís de Lima

Em: 6/3/2010



314 VELA DO SUBMARINO BAHIA



Número de Inventário:	
Número de Catálogo:	MNM.VIII.008
Outros Números:	
Técnicas/Materiais:	aço e fibra de vidro/ agregação
Local de Produção:	
UF:	País:

Título: 'E S12'

Autor:

Procedência: MARINHA DO BRASIL

Coleção: EQUIPAMENTO Data de Produção: Desconhecida

Localização no Museu: TRAPICHE DO MUSEU

Data de Aquisição: 0 / 0 / 0 Forma de Aquisição DOAÇÃO

Estado de Conservação: REGULAR

Descrição do Objeto:
Vela de submarino, inteiramente preta. Possui acesso ao seu interior através de porta lateral e escada interna para se chegar ao seu topo.

Na placa:
"VELA DO EX-SUBMARINO 'BAHIA' - (EX USS SEA - LEOPARD) CONSTRUÍDA EM AÇO E FIBRA DE VIDRO, ERA POSICIONADA SOBRE A MASTREAÇÃO DO SUBMARINO DE MODO A, COM SUA FORMA HIDRODINÂMICA, DIMINUIR O ATRITO DOS MASTROS COM A ÁGUA E FACILITAR O SEU DESLOCAMENTO QUANDO EM IMERSÃO. O BAHIA FOI INCORPORADO EM KEY WEST, FLORIDA, U.S.A. EM 27/3/73 E DEU BAIXA EM SERVIÇO ATIVO EM 14/7/93, TENDO OBTIDO:
9.601 HORAS DE IMERSÃO
838 DIAS DE MAR
104 167 MILHAS NAVEGADAS

Dimensões	
Comprimento: 1290	Boca:
Pontal:	Calado:
Contorno:	Altura: S/ ACESSO
Espessura:	Largura: 300
Escala: 1:1	

Outras informações a cerca do objeto

DOAÇÃO DO MINISTÉRIO DA MARINHA
20 AGOSTO 1995"

INTERVENÇÕES:

Por: Data:

--	--

Registrado por: André Luís de Lima

Em: 3/4/2010

66 VELEIRO



Número de Inventário:	-
Número de Catalogação:	MNM.I.066
Outros Números:	-
Técnicas/Materiais:	fibra/ modelagem e agregação
Local de Produção:	-
UF:	-
País:	-



Título:	'DINGUINHO'			
Autor:	-			
Procedência:	DESCONHECIDA			
Coleção:	EMBARCAÇÃO	Data de Produção:	<input checked="" type="checkbox"/> Desconhecida	
Localização no Museu:	1º PISO - AMADRINHADO			
Data de Aquisição:	0 / 0 / 0	Forma de Aquisição	DESCONHECIDO	
Estado de Conservação:	BOM	Dimensões		
Descrição do Objeto: Embarcação construída em pranchas de madeira e revestida com fibra, com local de comando a meia-nau, popa reta, convés de proa e mastro a um terço de vante. Apresenta casco laranja e convés branco. Atividade: lazer. Tipo de propulsão: motor e remo. Área de navegação: mar aberto, baías e rios.	Comprimento:	270	Boca:	126
	Pontal:	20	Calado:	14 (aprox.)
	Contorno:	190	Altura:	-
	Espessura:	-	Largura:	-
	Escala:		1:1	
	Outras informações a cerca do objeto Encontra-se sem o mastro e sem a vela.			

INTERVENÇÕES:

Por:		Data:	

Registrado por: RAFAEL GUTTERRES rp/ALL(-f)

Em: 13/12/2008

86 VELEIRO



Número de Inventário:	-
Número de Catalogação:	MNM.I.086
Outros Números:	-
Técnicas/Materiais:	madeira e fibra/ cavename e agregação
Local de Produção:	FLORIANÓPOLIS
UF:	SC
País:	BRASIL

Título:	'SANTA CATARINA 500'		
Autor:	Roberto Boëll Vaz		
Procedência:	DOAÇÃO - ROBERTO BOËLL VAZ AO MUSEU DO MAR		
Coleção:	EMBARCAÇÃO	Data de Produção:	<input type="checkbox"/> Desconhecida
Localização no Museu:	1º PISO - ESTALEIRO		
Data de Aquisição:	0 / 0 / 0	Forma de Aquisição	DOAÇÃO
Estado de Conservação:	BOM		
Descrição do Objeto:	Dimensões		
	Comprimento: 790	Boca: 300	
<p>Embarcação constituída de cavename de madeira recoberto por chapas de compensado naval revestidas de fibra de vidro, com convés alto, proa em lança e popa vincada, fundo chato, cabine a meia-nau e mastro a um terço de vante. Em vista superior desenha um losango com arestas atoradas.</p> <p>Possui leme, quilha saliente, guarda-corpo metálico na proa, alçapão, e interior forrado com material reciclável (garrafas pet). Apresenta carena azul, costado amarelo revestido por notícias de jornal e cinta branca. Convés verde, cabine verde e amarela e detalhes também amarelos.</p>	Pontal: 220	Calado: 30 (aprox.)	
	Contorno: 610	Altura: -	
	Espessura: -	Largura: -	
	Escala: 1:1		
	Outras informações a cerca do objeto		
	<p>Construída pelo eng. Roberto Boëll Vaz em comemoração aos 500 Anos de Descobrimto do Brasil, navegou o litoral catarinense.</p> <p>Mais informações: www.barcodepapel.com.br turhovaz@hotmail.com</p>		

Atividade: lazer e aventura.

Tipo de propulsão: vela e motor.

Área de navegação: mar aberto e baías.

INTERVENÇÕES:

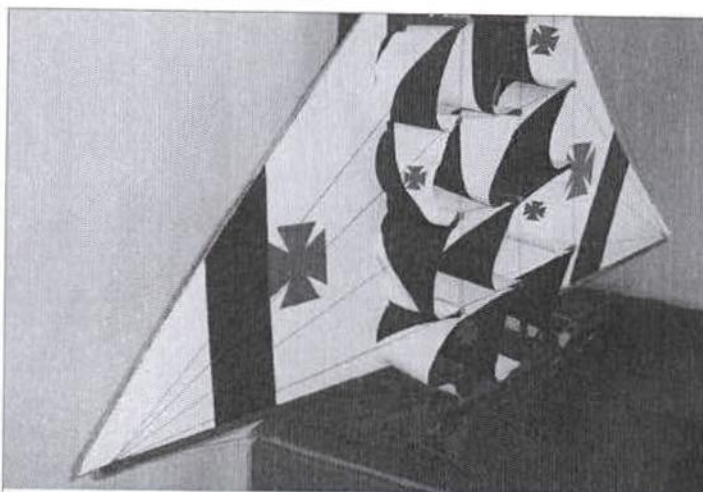
Por: _____ Data: _____

--

Registrado por: RAFAEL GUTTERRES rp/ALL

Em: 13/12/2008

215 VELEIRO



Número de Inventário:
2157 FCC

Número de Catálogo:
MNM.VIII.036

Outros Números:

Técnicas/Materiais:
madeira e papel/ agregação

Local de Produção:

UF: País:



Título: Vasco da Gama

Autor:

Procedência:

Coleção: ARTESANATO Data de Produção: Desconhecida

Localização no Museu: 2º PISO - SALA DO MODELISMO NAVAL

Data de Aquisição: 0 / 0 / 0 Forma de Aquisição

Estado de Conservação: BOM

Descrição do Objeto:
Representação de embarcação a vela, com três mastros, convés de popa e de proa elevados e janelas tipo escotilha no costado. Tem popa reta e côncava no "cadaste" e proa alongada. Possui duas velas principais, uma a vante e outra a ré, doze velas menores a meia nau e duas flâmulas em topos de mastros. Todas bicolores em preto e branco e ostentando a Cruz de Malta, características do Clube Vasco da Gama do Rio de Janeiro. Apresenta guarda-corpo em todos os conveses e casco revestido por palitos de fósforo envernizados.

Dimensões

Comprimento: 145 Boca:

Pontal: Calado:

Contorno: Altura: 76

Espessura: Largura: 20

Escala: 1:

Outras informações a cerca do objeto
Não possui redoma.

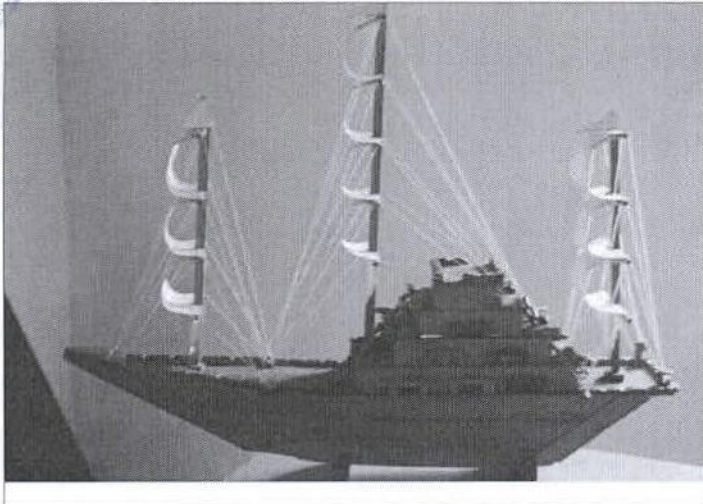
INTERVENÇÕES:

Por: Data:

Registrado por: André Luís de Lima

Em: 6/3/2010

214 VELEIRO



Número de Inventário:	2158 FCC
Número de Catalogação:	MNM.VIII.035
Outros Números:	
Técnicas/Materiais:	madeira e tecido/ agregação
Local de Produção:	
UF:	País:

Título:	
Autor:	

Procedência:

Coleção: ARTESANATO	Data de Produção:	<input checked="" type="checkbox"/> Desconhecida
----------------------------	--------------------------	--

Localização no Museu: 2º PISO - SALA DO MODELISMO NAVAL

Data de Aquisição: 0 / 0 / 0 **Forma de Aquisição:**

Estado de Conservação: BOM

Descrição do Objeto:
 Representação de embarcação a vela com três mastros, cabine escalonada em quatro andares, proa alongada e popa reta. Possui dez velas, distribuídas em três sequências verticais em "ziguezague" e flâmulas nos topos dos mastros. Apresenta casco em madeira ao natural, contornos nas janelas e escadas interligando os pavimentos da cabine.

Dimensões	
Comprimento: 82	Boca:
Pontal:	Calado:
Contorno:	Altura: 67,5
Espessura:	Largura: 14
Escala: 1:	

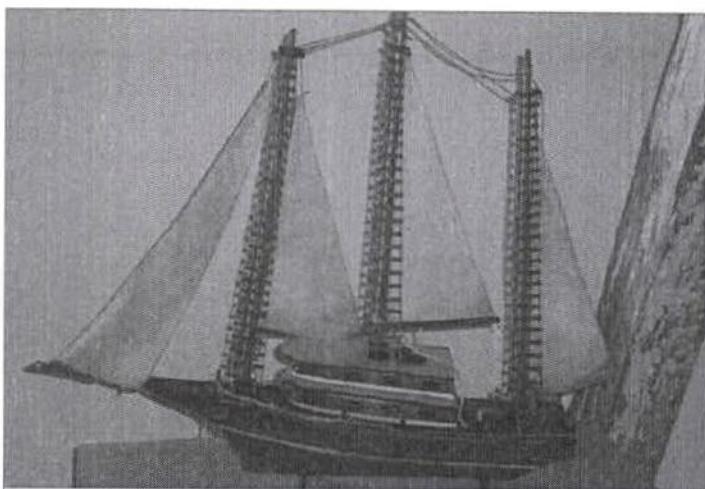
Outras informações a cerca do objeto
 Não possui redoma.

INTERVENÇÕES:

Por:	Data:

Registrado por: André Luis de Lima **Em:** 6/3/2010

211 VELEIRO



Número de Inventário:	2159 FCC
Número de Catalogação:	MNM.VIII.032
Outros Números:	
Técnicas/Materiais:	madeira e tecido/ desbaste e agregação
Local de Produção:	
UF:	País:



Título:	
Autor:	

Procedência:	
Coleção:	ARTESANATO
Data de Produção:	<input type="checkbox"/> Desconhecida

Localização no Museu:	2º PISO - SALA DO MODELISMO NAVAL
-----------------------	-----------------------------------

Data de Aquisição:	0 / 0 / 0	Forma de Aquisição
--------------------	-----------	--------------------

Estado de Conservação:	BOM
------------------------	-----

Descrição do Objeto: Representação de embarcação a vela com três mastros, cabine a meia-nau em dois pavimentos e gurupês. Possui quatro velas e amarras tipo escada em todos os mastros. Apresenta proa lançada e estreita e popa reta, janelas circulares no costado e oblongas na cabine. Todo em madeira envernizada.	Dimensões	
	Comprimento: 82	Boca:
	Pontal:	Calado:
	Contorno:	Altura: 71
	Espessura:	Largura: 16
	Escala: 1:	
Outras informações a cerca do objeto Não possui redoma.		

INTERVENÇÕES:	
Por:	Data:

--

Registrado por: André Luís de Lima

Em: 6/3/2010



280 VELEIRO



Número de Inventário:	
Número de Catálogo:	MNM.II.090
Outros Números:	
Técnicas/Materiais:	
Local de Produção:	
UF:	País: BRASIL

Título: 'AMÉRICA NEW YORK'

Autor:

Procedência:

Coleção: MODELO Data de Produção: Desconhecida

Localização no Museu: 2º PISO - SALA DO MODELISMO NAVAL

Data de Aquisição: 0 / 0 / 0 Forma de Aquisição

Estado de Conservação: BOM

Descrição do Objeto:
Modelo de embarcação a vela com dois mastros verticais e gurupés, três velas principais e uma no topo. Casco estruturado e revestido em madeira, com tratamento especial na carena (abaixo da linha d'água). Branco na carena e madeira natural (envernizada) na borda e no convés.

Dimensões	
Comprimento: 89	Boca: 17
Pontal: 9,5	Calado:
Contorno: 39,5	Altura: 71
Espessura:	Largura:
Escala: 1:	

Outras informações a cerca do objeto

INTERVENÇÕES:

Por: Data:

--

Registrado por: André Luís de Lima

Em: 11/3/2010

35 VELEIRO



Número de Inventário:

-

Número de Catalogação:

MNM.I.035

Outros Números:

-

Técnicas/Materiais:

madeira e fibra/ modelagem

Local de Produção:

-

UF: País:

-

-

Título: 'WAIMEA' (?)

Autor: -

Procedência: DESCONHECIDA

Coleção: EMBARCAÇÃO

Data de Produção:

 Desconhecida

Localização no Museu: 1º PISO - SALA DAS BALEEIRAS PARTE EXTERNA

Data de Aquisição: 0 / 0 / 0

Forma de Aquisição: DESCONHECIDO

Estado de Conservação: BOM

Dimensões

Descrição do Objeto:

BOTE CONSTRUÍDO EM FIBRA, UTILIZADA PARA PRÁTICA DE ESPORTE E LAZER. TIPO DE PROPULSÃO: VELA E REMO. ÁREA DE NAVEGAÇÃO: MAR ABERTO E RIOS.

Comprimento: 440

Boca: 180

Pontal: 40

Calado: 20

Contorno: 205

Altura: -

Espessura: -

Largura: -

Escala: 1:1

Outras informações a cerca do objeto

EMBARCAÇÃO NA COR BRANCA NA PARTE EXTERNA. NA PARTE INTERNA, AMARELO. BORDAS EM AMARELO.

INTERVENÇÕES:

Por:

Data:

Registrado por: RAFAEL GUTTERRES

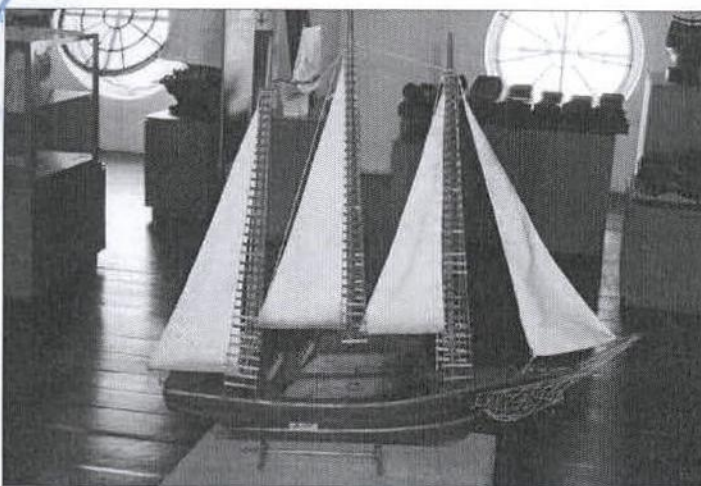
Em:

12/12/2008





212 VELEIRO



Número de Inventário:	2156 FCC
Número de Catálogo:	MNM.VIII.033
Outros Números:	
Técnicas/Materiais:	madeira e tecido/ desbaste e agregação
Local de Produção:	
UF:	País:

Título:	
Autor:	

Procedência:

Coleção:	ARTESANATO	Data de Produção:	<input type="checkbox"/> Desconhecida
----------	------------	-------------------	---------------------------------------

Localização no Museu: 2º PISO - SALA DO MODELISMO NAVAL

Data de Aquisição: 0 / 0 / 0 Forma de Aquisição

Estado de Conservação: BOM

Descrição do Objeto:
 Representação de embarcação a vela com três mastros, cabine a meia-nau em dois pavimentos e gurupês.
 Possui quatro velas e amarras tipo escada em todos os mastros.
 Apresenta proa lançada e estreita e popa reta e em balanço.
 Todo em madeira envernizada.

Dimensões	
Comprimento: 84	Boca:
Pontal:	Calado:
Contorno:	Altura: 80
Espessura:	Largura: 17
Escala: 1:	

Outras informações a cerca do objeto
 Não possui redoma.

INTERVENÇÕES:

Por:	Data:
------	-------

Registrado por: André Luis de Lima Em: 6/3/2010

INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL
Controle de Processos e Documentos - CPROD**TERMO DE ENCERRAMENTO**

Aos 25 dias do mês de NOVEMBRO de 20 10, na PROTÓCOLO,
procedemos ao encerramento deste volume nº II do Processo nº **01450.015061/2010-16**, que se
encerra com a folha nº 181. Para constar, eu
WILLIAM DE CASTRO FEITOSA, _____ subscrevo e
assino.

Carimbo e assinatura

Aristides Lima de Oliveira
Coordenador de Serviços
CSERV/CSLOG/DPA/IPHAN
Matrícula 223864

Data: 25/11/2010 - 11:44:14

Emitido por: RISONIDE DE SOUZA SILVA



**MINISTÉRIO DA CULTURA
INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL
GABINETE DA PRESIDÊNCIA**

SEPS 713/913 Lote D - 5º andar - Brasília/DF - CEP: 70.390-135
Tel: (61) 2024.5500/5502 - Fax: (61) 2024.5514 - E-mail: gabinete@iphan.gov.br

TERMO DE ENCERRAMENTO

Aos 10 dias do mês de maio de 2012, no Gabinete da Presidência, procedemos ao encerramento deste volume nº I do processo 01450.015061/2010-16, que se encerra com folha nº 183, contando com esta, em aditamento ao contido à folha nº 182, tendo em vista erro na numeração, conforme Termo de Renumeração de Folhas (fl. 427). Para constar, eu Rony Oliveira, subscrevo e assino.

Rony Carlos Braga Oliveira
Auxiliar Institucional
Gabinete da Presidência/IPHAN
Mat.: 1811055



SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL

INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL

MINISTÉRIO DA CULTURA
IPHAN



SERVIÇO NACIONAL DE PROTOCOLO - SENAPRO -

INTERESSADO:

**COORDENAÇÃO GERAL DE PESQUISA E DOCUMENTAÇÃO
ARQUIVO CENTRAL DO IPHAN**

ASSUNTO:

PROCESSO DE TOMBAMENTO Nº 1.618-T-10

VOLUME 2

OUTROS DADOS:

"ACERVO DO MUSEU NACIONAL DO MAR, NO MUNICÍPIO DE SÃO FRANCISCO DO SUL, ESTADO DE SANTA CATARINA"

INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO

Controle de Processos e Documentos - CPROD



471687

Nº PROTOCOLO: 01450.015061/2010-16

DATA/HORA ABERTURA: 11/11/2010 - 17:12:02

INTERESSADO:

1 - DEPARTAMENTO DO PATRIMÔNIO MATERIAL E FISCALIZAÇÃO - IPHAN - DF

PROCEDÊNCIA:

DEPARTAMENTO DO PATRIMÔNIO MATERIAL E FISCALIZAÇÃO - IPHAN - DF

ASSUNTO/DESCRIÇÃO:

Abertura de Processo de Tombamento/Tombamento do "Acervo do Museu Nacional do Mar, em São Francisco do Sul, Santa Catarina".

06				06			
07				07			
08				08			
09				09			
10				10			
11				11			
12				12			
13				13			
14				14			
15				15			

AS MOVIMENTAÇÕES DEVERÃO SER COMUNICADAS AO PROTOCOLO

ANEXOS:



MINISTÉRIO DA CULTURA
INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL
GABINETE DA PRESIDÊNCIA

SEPS 713/913 Lote D - 5º andar - Brasília/DF - CEP: 70.390-135
Tel: (61) 2024.5500/5502 - Fax: (61) 2024.5514 - E-mail: gabinete@iphan.gov.br

TERMO DE ABERTURA

Aos 10 dias do mês de maio de 2012, no Gabinete da Presidência, procedemos à abertura deste volume nº II, processo 01450.015061/2010-16, que se inicia com folha nº 184, em aditamento ao contido à folha nº 185, tendo em vista erro na numeração, conforme Termo de Renumeração de Folhas (fl. 427). Para constar, eu Rony Oliveira, subscrevo e assino.

Rony Carlos Braga Oliveira
Auxiliar Institucional
Gabinete da Presidência/IPHAN
Mat.: 1811055

INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL
Controle de Processos e Documentos - CPROD



TERMO DE ABERTURA

Aos 25 dias do mês de NOVEMBRO de 20 10, na PROT 0020,
procedemos à abertura deste volume nº III do Processo nº **01450.015061/2010-16**, que se inicia com a
folha nº 182. Para constar, eu WILLIAM DE CASTRO FEITOSA,
_____ subscrevo e assino.

Carimbo e assinatura

Aristides Lima de Oliveira
Coordenador de Serviços
CSERV/CSLOG/DPA/IPHAN
Matricula 223864

Data: 25/11/2010 - 11:43:46

Emitido por: RISONIDE DE SOUZA SILVA

Patrimônio Naval Brasileiro

Dalmo Vieira Filho

Versão em revisão



Índice

Apresentação	3
Introdução	4
Principais tipos de embarcações tradicionais	5
CANOAS	8
JANGADAS	10
BARCOS ENCAVERNADOS – OU COM ESTRUTURA E COSTADO.	11
<i>Embarcações encavernadas em Portugal</i>	12
<i>Barcos encavernados nos primórdios da navegação no Brasil</i>	13
Distribuição Geográfica	16
EMBARCAÇÕES LITORÂNEAS DA TRADIÇÃO NORTE	16
<i>Amapá</i>	17
<i>Pará</i>	18
<i>Maranhão</i>	18
Cúter do Maranhão ou Canoa Costeira	19
Igaritês	20
Bianas	20
Boião	20
ÁREA DE TRANSIÇÃO NORTE/NORDESTE	21
<i>Costa Nordestina</i>	22
<i>Piauí</i>	23
<i>Ceará</i>	24
Botes do Ceará	24
Jangada de tábuas	25
<i>Rio Grande do Norte</i>	26
Jangada do Rio Grande do Norte	27
Botes do Rio Grande do Norte	28
<i>Paraíba</i>	28
A canoa paraibana	29
Baïteras da Paraíba	29
Jangada de dois mastros	30
<i>Pernambuco</i>	31
Baïteras de Pernambuco	31
Canoas de grande porte	32
Canoas Pernambucanas	33



Patrimônio Naval Brasileiro

Dalmo Vieira Filho

Versão em revisão



Alagoas	34
Canoas alagoanas	35
Jangada de tábuas	35
Jangada de paus	36
Rio São Francisco	36
Canoa de Tolda	38
Chatas	39
Canoas do São Francisco	39
Barco do São Francisco	39
Barcos de travessia	40
Sergipe	40
Barcos de Sergipe	41
Canoas do Rio Real	41
Botes de São Cristóvão	42
Bahia	42
Saveiro	43
Jangadas da Bahia	45
Canoas baianas	46
Canoas de calão	49
REGIÃO SUDESTE	50
Espírito Santo	50
Canoas do Espírito Santo	51
Caíque do Espírito Santo	51
Rio de Janeiro	51
Canoas do Litoral Norte do Rio de Janeiro	53
Canoas de Borda Alta	53
Canoas da Baía da Ilha Grande	55
Traineiras do Rio de Janeiro	55
Baleeiras do Rio de Janeiro	56
São Paulo	56
Canoas de São Paulo	57
REGIÃO SUL	57
Paraná	57
Canoas do Paraná	58
Santa Catarina	59
Baleeiras de Santa Catarina	60
Canoas Bordadas do norte de Santa Catarina	62
Canoa Bordada de Santa Catarina	62
Canoas de borda lisa	63
Botes de Santa Catarina	64
Rio Grande do Sul	65
Os botes do sul	67
Canoa de Pranchão	67

Patrimônio Naval Brasileiro

Dalmo Vieira Filho

Versão em revisão



Apresentação

“...e alguns deles se metiam em almaadias duas ou tres que hy tijham as quaaes ã sam feitas como as que eu já vy, soomente sam tres trues atadas juntas e aly se metiam iijj ou b ou esers que queriam ã se afastando casy nada da terra...”¹”

A primeira descrição de barco tradicional brasileiro foi do escrivão-mor da frota de Pedro Álvares Cabral, Pero Vaz de Caminha. No extraordinário documento, verdadeira certidão de nascimento do Brasil, com a vivacidade e riqueza de detalhes que fez com que Jaime Cortesão² considerasse as narrativas de viagem como “o mais rico gênero da literatura portuguesa”, Caminha compara as *almaadias* com os barcos já conhecidos dos portugueses: “Não são feitas como as que já vi...” Certamente tinha em mente as canoas da costa da África, os barcos utilizados em Portugal e nas Ilhas Atlânticas, além das possíveis descrições das Índias – trazidas por Vasco da Gama³. Não é improvável que as notícias da frota de Colombo, dando conta dos barcos do Caribe, também fossem conhecidas dos marinheiros experientes, dos pilotos e dos *línguas* da frota. Caminha conclui que os barcos observados na Terra de Santa Cruz eram diferentes, inaugurando assim, o estudo da diversidade e das tipologias dos barcos fabricados no Brasil.

A diversidade dos barcos tradicionais no Brasil não encontra paralelo em nenhum outro país do mundo. Como explicar tamanha variedade, registrada nos quatro cantos do território, que, somada à expressividade plástica e à funcionalidade, forma um dos mais extraordinários contextos do patrimônio cultural brasileiro?

Para responder a essa indagação, é preciso considerar alguns fatores principais: a preservação, no Brasil, de conhecimentos náuticos da longa tradição naval portuguesa, adquiridos no convívio com todos os continentes entre os séculos XVI e XVIII; a soma das contribuições étnicas presentes na configuração do povo brasileiro, com a predominância indígena, negra e europeia, todas detentoras de saberes navais que encontraram espaço para expressar-se no Brasil; a criatividade e adaptabilidade típicas da cultura popular e que parece inata aos brasileiros, praticada para adequar os conhecimentos pré-existentes às variadas condições histórico-geográficas do Brasil.

¹ CORTESÃO, Jaime. A Carta de Pero Vaz de Caminha. Edições Livros de Portugal Ltda. Rio de Janeiro, 1943.

² “A Carta de Caminha não é caso único. Pertence a um gênero, o mais vivo, próprio e original da literatura portuguesa: as narrativas de viagem”. Idem

³ De volta de sua primeira viagem, Colombo aportou primeiro em Lisboa, para depois ir até a Espanha.

Patrimônio Naval Brasileiro

Dalmo Vieira Filho

Versão em revisão



Interagindo as necessidades decorrentes das díspares condições aquáticas brasileiras, com os conhecimentos trazidos de todas as regiões do planeta e adaptados nos lentos aperfeiçoamentos dos cotidianos, estabeleceu-se, no Brasil, um contexto único, repositório de parte significativa do saber náutico acumulado pela humanidade. Para surpresa do mundo – e dos brasileiros – guardaram-se aqui, no saber de pessoas humildes que trabalham em barrancas de rios e beiras de praia, práticas sofisticadas, derivadas do acúmulo de conhecimento das numerosas gerações que se sucederam nas atividades de navegação, da carpintaria naval, da pesca e do transporte, na totalidade do amplo espaço geográfico que chamamos de Brasil.

Como resultado, subsistem inúmeros núcleos de ocorrência de embarcações tradicionais, formados por centenas de milhares de marinheiros e pescadores que tiram seu sustento da tênue interação da terra com a água, nos extensos recortes do litoral e nos inúmeros recantos do interior do país.

O patrimônio embutido nesses núcleos, material e imaterial, constitui um importante atributo da nação brasileira e abre um leque enorme de questões cruciais, como: quais os remanescentes dos antigos conhecimentos náuticos vindos da Europa, África, Ásia ou existentes na própria América pré-colombiana e quais as adaptações implementadas pela criatividade local, detectáveis nas embarcações tradicionais brasileiras? Como explicar a diversidade de tipos, buscar e compreender suas origens e transformações? Como impedir o progressivo desaparecimento dessas embarcações?

Conhecer especificidades, valorizar práticas e saberes, proporcionar melhores oportunidades e padrões de vida aos detentores do patrimônio naval são os objetivos gerais de trabalhos como esta publicação. Propõe-se aqui, uma organização básica da ocorrência e variação tipológica das embarcações tradicionais no litoral do Brasil, procurando mapear os núcleos principais, investigar dados quantitativos e qualificativos, cadastrar modelos mais significativos, reconhecendo especificidades, excepcionais e dificuldades do patrimônio naval brasileiro, um dos mais ricos e expressivos, mas também um dos mais ameaçados contextos do patrimônio cultural do Brasil.

Introdução

O motor *empurra* o barco adiante e pode se dar ao luxo de prescindir da antiga necessidade de eficiência hidrodinâmica – fundamental no deslocamento das embarcações à vela. Como consequência, atualmente os cascos simplificam-se, surgem quinas e linhas retas antes inexistentes. Chapas de compensados e peças de madeiras disponíveis no mercado passam a prescindir de instrumentos como os machados e enxós. As restrições ambientais têm inviabilizado a preservação do *saber fazer* canoas e jangadas no Brasil. A evolução nos meios de transporte, fez com que os barcos fossem paulatinamente substituídos em quase todo o Brasil pelos ônibus e pelos caminhões;

Patrimônio Naval Brasileiro

Dalmo Vieira Filho

Versão em revisão



apenas nas grandes bacias hidrográficas do Norte e nos recortes do litoral maranhense, persistem as condições que garantem a sua operacionalidade sustentável como meio de transporte. A pesca industrial não se valeu das formas e dos modelos consagrados e contribui para a diminuição da importância relativa das atividades praticadas artesanalmente.

Entretanto, apesar dessas mudanças, um número considerável de barcos tradicionais ainda particulariza as paisagens do Brasil com seus cascos de desenhos singulares, pintados com cores vivas, muitas vezes acompanhados de enormes mastreações, estaiamento e velames exuberantes. Para conhecê-los melhor, é que se pretende, nesse estudo, sistematizar seu conhecimento atual de duas maneiras complementares: por tipos de embarcações e pela região de ocorrência.

Os tipos principais são os barcos encavernados, as canoas e as jangadas. Na pormenorização geográfica, relacionam-se às quatro regiões litorâneas – norte, nordeste, sudeste e sul - e o litoral de cada um dos estados partícipes da orla atlântica brasileira. Agrupam-se esses estados em quatro regiões que apresentam especificidades tipológicas, aqui apresentados a partir do norte para o sul.

No sentido de sugerir uma estratégia ampla de preservação dos barcos tradicionais brasileiros, prioriza-se a apresentação geográfica dos barcos, buscando estimular sensibilizações e parcerias no âmbito local das comunidades pesqueiras, dos municípios e dos estados brasileiros.

O mar deve ser considerado o cordão umbilical da nacionalidade brasileira. Foi através dele que chegaram os contingentes populacionais que subtraíram aos indígenas a posse da terra, e foi pela combinação da navegação costeira com a fluvial que a fixação no território, as comunicações e as principais vias comerciais se estabeleceram. Os meios de transporte, em um território de dimensões continentais repleto de obstáculos naturais, não podiam ser outros que os predominantemente aquáticos. Até o século XVIII, quando a descoberta do ouro provocou uma importante interiorização do país, incrementando o tropeirismo e abrindo caminhos terrestres por todas as regiões, pode-se afirmar que a comunicação e os transportes no Brasil eram quase exclusivamente aquáticos. Antes, até as grandes Bandeiras, em seus impressionantes desbravamentos para o Centro-Oeste e o Norte, construíam canoas para vencer as largas porções do território que percorreram. Muitas das maiores rotas do interior, como o Caminho do Norte, valiam-se dos rios para acelerar seus deslocamentos. A penetração na Amazônia, o acesso ao Mato Grosso, a longa disputa pelo Prata, tudo relaciona-se com a navegação. Conhecimento acumulado e criatividade se uniram para adaptar a tecnologia aos materiais e a mão de obra disponíveis e às funções necessárias, em um lento processo de interação e inovação que durou séculos.

Principais tipos de embarcações tradicionais

Patrimônio Naval Brasileiro

Dalmo Vieira Filho

Versão em revisão



Do ponto de vista tipológico, uma alternativa para a compreensão do universo dos barcos brasileiros é dividi-los em seus três tipos principais:

- 1) As **canoas**: embarcações originariamente resultantes da flutuabilidade de um único tronco de madeira desbastado;
- 2) As **jangadas**: embarcações originariamente resultantes da flutuabilidade de vários troncos de madeira unidos entre si;
- 3) E os **barcos** propriamente ditos, formados originalmente por embarcações dotadas de estrutura e costado – ou cavername e casco – as embarcações encavernadas.

Ao contrário das canoas e jangadas, os barcos são sempre constituídos por peças de madeira trabalhadas de maneiras diferentes: umas formam tábuas, utilizadas na vedação do fundo e dos costados, e outras peças estruturais, formando o esqueleto que confere resistência ao conjunto da embarcação.

Em um uma visão panorâmica geral, verifica-se que atualmente, canoas e barcos encavernados ainda coexistem na maior parte do litoral do Brasil, embora crescentemente acompanhados pelas diversas variações de traineiras⁴ e das embarcações produzidas industrialmente, de ferro, alumínio ou fibra de vidro.

Na maior parte do litoral do nordeste, canoas, jangadas e barcos encavernados coexistem – ou coexistiam há pouco tempo⁵. No litoral norte, que para efeito do patrimônio naval deve abranger o Maranhão, as canoas rareiam a cada dia, mas os barcos encavernados são abundantes. No sul e no sudeste, canoas e barcos encavernados continuam dividindo o espaço geográfico, atuando em diferentes condições e modalidades, sempre nos contextos da pesca artesanal e quase invariavelmente em processo de involução.

Ainda como cenário geral, pode-se constatar que as canoas – em função das restrições do uso da matérias prima – grandes troncos de madeira - rareiam a cada dia em todo o Brasil e que as jangadas – com seu substitutivo de tábuas - mantém-se relativamente estabilizadas apenas entre Alagoas e o Ceará⁶. O número de traineiras e barcos encavernados motorizados altera-se pouco, enquanto cresce o das embarcações menores fabricadas com alumínio e fibra de vidro.

Aprofundando o quadro da tipologia das embarcações tradicionais no Brasil, pode-se considerar as seguintes variantes e classificações:

1 - Para as **canoas**, existentes em todas as regiões do litoral brasileiro:

a) canoas de borda lisa – embarcações monóxilas - configuradas exclusivamente por um único tronco de madeira escavado e esculpido.

⁴ Barcos mais recentes, construídos em função da motorização - a cada dia mais disponível.

⁵ As canoas verdadeiras praticamente não existem mais no Ceará, no Rio Grande do Norte e na Paraíba.

⁶ As jangadas de pau estão quase extintas. Existem raros exemplares na Bahia e em um único exemplar em Alagoas, na Praia de Lagoa Azeda.

Patrimônio Naval Brasileiro

Dalmo Vieira Filho

Versão em revisão



b) canoas de borda, bordadura, ou bordadas – embarcações monóxilas às quais se acrescentam peças de madeira, aumentando a altura da borda livre e conseqüentemente a possibilidade de enfrentar ondulações e a capacidade de carga das embarcações.

c) canoas com caverna – embarcações monóxilas, com cascos reforçados por cavernas;

d) canoas com emendas longitudinais – embarcações executadas a partir de um tronco escavado e esculpido, cortado longitudinalmente e ampliado transversalmente pela inserção de peça de madeira ao longo do eixo de simetria da embarcação;

e) canoas com convés – embarcações monóxilas de maior porte, quase sempre reforçada com cavernas e com a seção *ampliada pela inserção de peça de madeira longitudinal*, apresentando a boca vedada pela confecção de convés, sobre o qual normalmente se acrescenta cabine.

2- Para as **jangadas**, existentes em quase todo o litoral da região nordeste do Brasil, entre o Piauí e Sergipe:

a) jangadas de paus, ou de pau de jangada, ou de piúba⁷ – formada pela união de troncos de madeira, perpassadas e unidas por cavilhas também de madeira..

b) jangadas de tábuas, ou pacote – cuja flutuabilidade é proporcionada por casco de madeira dotado de cavername, ou engradado, preenchido ou não por material flutuante.

c) catraias – espécie de balsas, formada por casco engradado, recheado de material flutuante, desprovida de mastreação e dos demais componentes da *jangada brasileira*.

d) balsas – plataformas flutuantes utilizadas em transporte, com poucas especificidades náuticas, já que vencem pequenas extensões de água – quase sempre fluviais. São confeccionadas em metal ou madeira.

3. Para os **barcos com estrutura e costado, ou encavernados**

a) grandes ou pequenos – em graduações que oscilam entre os barcos até aproximadamente 7 metros, considerados pequenos; os médios, entre 7 e 12 metros; e os grandes, com comprimento acima de 9 metros;

b) com ou sem convés – segundo tenham ou não a boca fechada por convés;

c) com ou sem cabines – dependendo de estarem ou não dotados de cabines.

⁷ Armando Gonzaga relaciona uma série de diferentes denominações populares da Piúba:



Patrimônio Naval Brasileiro

Dalmo Vieira Filho



Versão em revisão

Os barcos podem ser divididos, também, de acordo com seus meios de locomoção (vela, remos, varejões, ou motores), suas funções (pesca, transporte, passeio ou misto), seu material de construção (de madeira, fibra, metal, etc) e ainda segundo o meio em que atuam, (barcos de mar aberto, de rios, de lagoas, etc)

Canoas

Ao contrário dos barcos encavernados, de origem predominantemente europeia, as canoas brasileiras, em especial as do norte e do nordeste, derivam principalmente de modelos indígenas e africanos.

Na arte de navegar, segue-se a canoa como segundo estágio da construção naval. Existe desde tempos imemoriais, em todos os recantos do mundo...Ela foi a primeira embarcação a singrar as águas da Terra, pois não é possível, no puro sentido da palavra, chamar jangada de navio.⁸

Pode-se dividir em três as maiores tradições de confecção de canoas no litoral do Brasil: as do Norte, de desenho e confecção marcadamente de tradição indígena e que pela diversidade resultante da vastidão amazônica, podem ser subdivididas em várias tipologias diferenciadas entre si; as do Nordeste, baseadas em modelos de canoas africanas; e as do Sul/Sudeste, onde linhas européias prevalecem, talvez adaptadas em modelos originariamente indígenas.

Vale destacar a síntese: no norte as canoas derivam de modelos indígenas, no nordeste de africanos e no Sudeste/Sul de formas européias.

A diversidade de soluções e, mais uma vez, a expressividade de formas e cores, excepcionaliza as canoas brasileiras diante de suas congêneres em todo o mundo. De um modo geral, as canoas do Norte são baseadas em modelos lastreados no interior da Amazônia, essencialmente derivados de barcos indígenas; apresentam proa e popa em escudo, borda baixa, curvatura acentuada e boca larga. No Nordeste, a característica principal reside no lançamento da proa e da popa, alçadas a partir do fundo chato – marca das canoas nordestinas. Particularizam-se pelo esmero construtivo e navegabilidade – chegando a portar duas grandes velas latinas. Expressivas na forma, normalmente são sóbrias nas cores, usadas com parcimônia, sendo freqüente a utilização do preto - no fundo e em parte do costado. Só no Rio São Francisco é que predominam as pinturas com cores vivas variadas, tradição que se estende até Sergipe. Canoas com características marcadamente nordestinas foram encontrados pouco ao norte da Baía da Guanabara, seu provável limite sul de ocorrência em passado recente.

No Sudeste e no Sul, as canoas são coloridas, freqüentemente pintadas de branco arrematado por cores vivas, e adquirem formatos que lembram os modelos

Patrimônio Naval Brasileiro

Dalmo Vieira Filho

Versão em revisão

ocidentais de embarcações, com acentuado plano de simetria, fundos arredondados e maiores diferenças no desenho de proas e popas.

Deve-se frisar que há em todo o país, um rápido processo de substituição de canoas por embarcações de alumínio e fibra, em grande parte fruto de restrições ambientais, acenando para um rápido cenário de extinção dessas embarcações, em vias de consumir-se em poucos anos.

Várias canoas merecem distinção especial dentre as embarcações tradicionais brasileiras, destacando-se, do norte para o sul:

- No litoral Norte, paradoxalmente onde estão as maiores florestas do país, as canoas já estão virtualmente inexistentes, tendo sido substituídas por congêneres atualmente fabricadas com estrutura e costado.

- Provavelmente nunca foram confeccionadas, ou desde há muito deixaram de ser fabricadas canoas nas áreas de pouca vegetação de porte, como é o caso do litoral do Piauí, Ceará e Rio Grande do Norte.

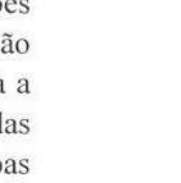
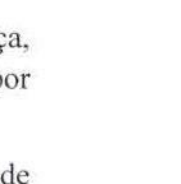
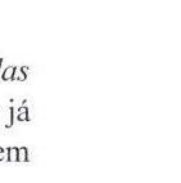
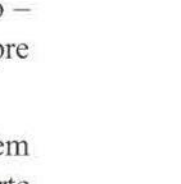
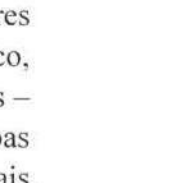
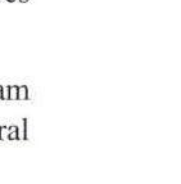
- Ainda do Norte para o Sul, surgem na Paraíba os primeiros exemplares de canoas da tradição nordeste, hoje reduzidos a poucos exemplares. Em Pernambuco, registram-se canoas de grande interesse, de variados tamanhos, com e sem bordaduras – a cada dia mais raras. Em Alagoas ocorre uma das mais belas dentre tantas canoas brasileiras: as canoas alagoanas, de desenho esbelto, elaborado com requintes formais incomuns – na proa e na popa. Navegam com velas de espicha pelas lagoas da região – em especial na de Mundaú. São raras as que se deslocam para atuar – sempre transitariamente - nas praias de mar aberto.

No Rio São Francisco, as preciosas taparicas, ainda mais sofisticadas em desenho e no preciosismo dos detalhes de proa, configuram-se como um capítulo à parte no contexto das canoas brasileiras.

A Bahia é a terra das canoas que Alves Câmara considerava as *rainhas das canoas brasileiras*, as especialíssimas *canoas baianas*, que avançavam até o Sudeste: já não existem no Espírito Santo, mas preservam-se alguns exemplares dispersos em Saquarema e Maricá – nas proximidades da Baía da Guanabara.

Deve ser ressaltado que no litoral sul da Bahia, com centro em Valença, ocorrem as *canoas de calão* marcadas pela proa fálca e pelo acréscimo da borda por tabuado que alteia o casco dessas canoas excepcionais.

- No Sudeste, a partir de Cabo Frio, destaca-se outra modalidade importante de canoa: as *canoas bordadas do Sul/Sudeste*, que com pequenas variações estendem-se até o Rio Grande do Sul, com expoentes em Arraial do Cabo, Parati, São Sebastião, Ilhabela, Iguape, Cananeia, Paranaguá, Guaratuba, Barra Velha e em toda a região adjacente da Ilha de Santa Catarina. Nessa área, é onde se encontra algumas das mais belas e esmeradas embarcações brasileiras, destacando-se as leves canoas bordadas, feitas de cedro ou guarapuvu, especializadas na *pesca da tainha*.





Patrimônio Naval Brasileiro

Dalmo Vieira Filho



Versão em revisão

Jangadas

“Minha jangada de vela

Que vento queres levar?

- De dia, vento da terra:

De noite, vento do mar!⁹

A jangada comum, popular e típica, é de *seis paus*. De fora para dentro, duas *mimburas*, dois *bordos* e dois *meios*. Os *bordos* são de madeira mais grossa e fazem marcada saliência em baixo da embarcação. Os *meios* são os mais delgados. As *mimburas*, pouco mais encorpadas que os *meios*¹⁰.

(Extraído de *Jangada – Uma pesquisa etnográfica*, de Luís da Câmara Cascudo)

A jangada brasileira é reputada como uma das embarcações tradicionais mais importantes do mundo. Infelizmente, a jangada de pau, de piúba ou pau de jangada, deve ser considerada virtualmente extinta¹¹, tendo sido substituída pela jangada de tábuas, também conhecida como pacote no Ceará. A área de ocorrência dessa notável embarcação estendia-se - até há pouco - do Ceará ao sul da Bahia, sempre confeccionadas com *piúba*. A jangada de *piúba* ou *pau de jangada* é toda confeccionada com amarrações e encaixes em madeira, empregando diversas espécies diferentes para o casco, cavilhas, bancos, bolinas, toletes, mastros, retrancas e os remos. Não são utilizados nem pregos, nem parafusos:

Somente os anzóis, o arpão e o bicheiro são os metais existentes numa jangada, escreveu Selling¹²

Atualmente, o universo das jangadas é composto quase que exclusivamente pelas jangadas de tábuas, que parecem nunca se terem introduzido no litoral baiano e sendo hoje em dia muito raras no sergipano, restringindo-se portanto, do norte do Rio São Francisco, em Alagoas, até pouco a leste de Camocim, no Ceará.

Dentre os barcos tradicionais brasileiros, talvez sejam as jangadas as que mais se ressentem das restrições de matéria prima para a sua construção. Na opinião do navegador Amyr Klink, a jangada é um dos barcos mais sofisticados que se conhece. Trata-se de embarcação totalmente adaptada ao seu meio. O casco e todos os seus componentes são confeccionados com madeira natural da região; é insubmersível e em

Patrimônio Naval Brasileiro

Dalmo Vieira Filho

Versão em revisão



caso de adernagem, as *mimburas* podem ser retiradas, facilitando o reaprumo da jangada. As *velas* são totalmente adaptadas ao regime de ventos constantes do Nordeste brasileiro; a relação da *enora* com os *furos de vela* permitem a regulagem fina do ângulo do mastro com a direção do vento, otimizando a navegação e facilitando atingir o rumo desejado. A *bolina removível* também é utilizada de acordo com o vento e o rumo buscado: é recolhida nos ventos folgados, quando se navega sobre arrecifes e na proximidade da praia; usa-se toda a sua profundidade nos ventos de proa. A plataforma flutuante, formada pelos troncos moles da piúba, é ideal para vencer as barreiras de recifes e para resistir ao desgaste das chegadas diárias nas praias. A manutenção e os consertos que a embarcação requerer são procedidos com técnicas simples e executados pelo próprio jangadeiro. A confecção do casco, do mastro e dos dispositivos de apoio, como o *banco de vela*, é de extremo requinte, utilizando-se encaixes e amarrações que prescindem de pregos, parafusos ou qualquer ferragem. A capacidade de carga é compatível com os materiais disponíveis, com os apetrechos necessários, com as técnicas utilizadas na pesca e com a quantidade de pescado existente na região. Os mastros, emendados segundo técnicas milenares, vergam-se, evitando adernagens excessivas, otimizando a navegada contra e a favor do vento. Está equipada com leme e bolina. É barco barato, fácil de construir, manter e consertar. A matéria prima é local. Sabendo-se navegar, é seguro e confiável. Em sua sábia simplicidade, a jangada é *máquina de navegar* eficiente, econômica e de fácil manutenção. Um precioso instrumento de trabalho, extremamente prático e funcional: verdadeira obra prima da inventiva popular.

As jangadas de tábuas, que substituíram as jangadas de piúba em toda a sua antiga área de ocorrência, preservam todos os dispositivos náuticos das antigas, modificando apenas a plataforma flutuante e introduzindo um leme fixo, semelhante ao dos botes. Algumas das plataformas são estanques, mantidas em seco, servindo inclusive de abrigo ao jangadeiro – que utiliza o espaço reduzido para dormir. Na maior parte do litoral, entretanto, os cascos são preenchidos com isopor, não havendo preocupação quanto ao ingresso da água na plataforma flutuante.

Barcos encavernados – ou com estrutura e costado.

Enquanto, no Brasil, as jangadas representam solução autóctone – baseada provavelmente na adaptação de modelos vindos da Europa, da África e do Oriente¹³ – e os modelos de canoas derivam de embarcações indígenas ou africanas no Norte/Nordeste¹⁴ e de formas européias no Sul/Sudeste, os barcos encavernados apresentam origem mais diversa. Suas formas podem decorrer de antigas canoas¹⁵ ou de soluções predominantemente oriundas do continente europeu¹⁶, em especial as portuguesas, ocasionalmente em interação com soluções holandesas e, a partir do século XIX, inglesas. Existem divergências, como no caso dos saveiros, em que Lev Smarcevski afirma predominar a influência indiana.

Patrimônio Naval Brasileiro

Dalmo Vieira Filho

Versão em revisão



Qualquer que seja sua origem, entretanto, constata-se que os barcos estruturados dotados de cavername, costado e quase sempre de quilha, ocorrem em todas as regiões do Brasil, no interior e no litoral. Pode-se afirmar que vários de seus representantes são depositários das técnicas mais tradicionais de construção naval luso-brasileira, decorrentes das soluções desenvolvidas no Ocidente desde tempos muito remotos. Tome-se como exemplo o detalhe anotado pelo pesquisador catarinense Armando Gonzaga, segundo o qual, *alefriz* é o nome de origem fenícia dado ao corte longitudinal que se executa ao longo da quilha, onde o tabuado do casco é engastado – ainda presente na nomenclatura popular e na carpintaria naval em boa parte do Brasil.

Embarcações encavernadas em Portugal

“Atlântico por posição e Mediterrâneo por vocação” – o dizer de Alexandre Herculano define com perfeição a forte influência latina que marca, até os dias de hoje, a tradição portuguesa. No campo do patrimônio naval, os conhecimentos derivados do Mediterrâneo e aperfeiçoados na Antiguidade por fenícios, gregos, cartaginenses e romanos foram levados ao atual território português e assimilados no decorrer dos quatro séculos que o império perdurou na região¹⁷. Após o colapso romano, as técnicas de construção naval foram preservadas na Idade Média, mantendo-se no Ocidente diversos pontos de excelência na construção naval, na Catalunha, na Itália, na França e em Bizâncio. No norte da Europa, controlado o temido domínio *viking*, desenvolveu-se, paralelamente, uma importante escola náutica, base do comércio de Antuérpia, e da Liga Hanseática, interligando portos desde o Báltico até o canal da Mancha, incrementando cidades costeiras e instalando novamente o comércio continental.

Os contatos dessas duas grandes escolas náuticas do Ocidente foram intensificados após a Cruzada dos Reis¹⁸, quando cresceu o intercâmbio entre os navios dos mares do norte com o mundo latino centralizado pelo Mediterrâneo, nessa época marcado pela forte tradição árabe, de onde provinha a vela latina – adotada pelas galeras de Constantinopla e Veneza e mais tarde pelos navios dos descobrimentos portugueses.

A crescente importância da ligação marítima entre o norte da Europa e o Mediterrâneo, aliada ao desenvolvimento do comércio baseado nos produtos trazidos da África, valorizou os portos portugueses, tornados escalas de importância no momento em que as rotas marítimas iniciavam sua consolidação como as principais vias de escoamento de riquezas do planeta. Logo se tornou evidente que era do mar que se podiam prever novos horizontes para o povo rude, formado majoritariamente por pescadores e pequenos agricultores, até aquela época afastados dos principais acontecimentos histórico-econômicos do mundo. As embarcações desse período precisavam de reparos e ajustes constantes, exigindo a existência de vasta infraestrutura náutica de abastecimentos e reposição (inclusive de tripulantes) ao longo de suas escalas. O contato com as embarcações *de alto bordo*, acostumadas às duras condições

Patrimônio Naval Brasileiro

Dalmo Vieira Filho

Versão em revisão



do Mancha, do Báltico e do Mediterrâneo, foi importante na consolidação dos conhecimentos utilizados na evolução de embarcações portuguesas, até torná-las apropriadas – mais do que quaisquer outras – às grandes viagens oceânicas. O trabalho dos especialistas em navegação e construção naval, contratados desde as iniciativas do Infante Dom Henrique, a reserva das madeiras nobres para a construção naval e os aprendizados resultantes de expedições sempre mais longas acabaram por dotar a frota portuguesa do final do século XV das condições necessárias para enfrentar os mares “nunca dantes navegados”. Parte fundamental dessa capacitação residiu na habilitação de toda uma classe de mareantes, formada por cosmógrafos, cartógrafos, comandantes, tripulantes, carpinteiros – inclusive de bordo, etc.

Em 1415, o reino lançara-se em sua primeira grande aventura marítima: baseados em barcas e galeras, parte delas alugada e tripulada por mercenários, mas onde eram numerosas as embarcações lusitanas, Portugal ocupa a cidadela de Ceuta, no norte da África, perseverando no projeto marítimo personalizado na figura do Infante Dom Henrique e pontificado mais de meio século depois pelas viagens históricas de Bartolomeu Dias e Vasco da Gama.

Os frutos vieram ao longo do século XVI, inaugurado pela viagem de Pedro Álvares Cabral. Em menos de 50 anos depois de cruzado o Cabo da Boa Esperança, os lusitanos haviam percorrido extensos caminhos marítimos, tomando contato com a América do Sul e do Norte, com a África ocidental e oriental, com o Oriente próximo e distante. Durante esse breve período, as naus lusitanas mapearam rotas da Ibéria às Índias, passando pelo Brasil, do Mar Vermelho até o Japão, passando pela China e pela Indonésia; havia possessões e cidadelas portuguesas em lugares tão distantes quanto Marrocos, Açores, Índia, China, Japão, Mar Vermelho, Brasil, Timor, Angola, Moçambique e Guiné.

O ponto de partida das grandes viagens dos descobrimentos havia sido o cuidadoso aperfeiçoamento da arte de construir embarcações e de navegar. Instrumentos e conhecimentos tanto construtivos quanto náuticos haviam sido apurados, tripulações treinadas estavam disponíveis, bases nas ilhas atlânticas e no litoral africano estabelecidas. No campo da construção naval, os objetivos haviam sido dirigidos para proporcionar solidez, capacidade de carga e navegabilidade às embarcações. A somatória desses fatores permitiu as longas travessias oceânicas – distanciadas da costa, em pouco tempo espalhadas pelos mares do mundo.

Barcos encavernados nos primórdios da navegação no Brasil

Voltado para as Índias, foi só depois das expedições de reconhecimento¹⁹, seguidas pelas guarda-costas²⁰, e das primeiras tentativas de comércio de madeiras que Portugal passou a ocupar-se efetivamente do Brasil. A fundação de São Vicente, em 1532, na extraordinária viagem dos irmãos Martim



Patrimônio Naval Brasileiro

Dalmo Vieira Filho

Versão em revisão



Afonso e Pero Lopes de Souza²¹, inaugurou novo período – o das Capitánias Hereditárias, aprofundado pelo Governo Geral, instituído em 1549.

No bojo do desafio de ocupar, desbravar e explorar a imensa “América Portuguesa”, tornou-se vital a capacidade de construir embarcações adaptáveis às diferentes configurações da costa e às diversas funções, valendo-se da mão de obra (escassa nos primórdios) e dos materiais disponíveis (apenas a madeira abundava). Para fazer frente ao desafio, os portugueses se valeram de sua peculiar adaptabilidade, aproveitando-se do amplo repertório de conhecimentos e possibilidades que sua inata maneira de convívio com o mundo lhes permitiu.

Traziam como suporte sua base latina, posta em demorado contato com a árabe e aperfeiçoada durante o século XIV, incluindo-se a relação constante com navios mediterrâneos e norte-europeus. As peripécias na África acrescentaram recentes lições a este legado, às quais não demoraram a se somar os aprendizados nas Índias e no Extremo Oriente. Esses conhecimentos vitais, configurados na época como tecnologia de ponta, eram tratados como segredo de Estado²², mas subsistiam no saber fazer dos mestres e mareantes que os aplicavam no desempenho cotidiano de suas funções²³. Nada mais natural que aplicá-los no Brasil assim que os primeiros contingentes populacionais se fixaram aqui. Para saber que configuração teriam essas embarcações, é preciso tecer conjeturas e buscar comparações.

As frotas que alcançaram – quase no meio do mar oceano – as Ilhas dos Açores venceram o Bojador, encontraram as florestas africanas contornando o litoral árido e arenoso do Saara (feito que assinalaram denominando a região de Cabo Verde), alcançaram a Guiné e finalmente o limite sul do continente eram compostas predominantemente pelas caravelas, navios de pequenas dimensões, pouco calado e grande navegabilidade, entremeados mais tarde com embarcações maiores, que transportavam mantimentos, mercadorias e passavam a atuar nas rotas comerciais que se abriam a cada viagem.

Foi com essas embarcações menores que os portugueses procuraram subir os rios da África Negra, à procura de Trombucutu, encontrando não o ouro das caravanas, mas os rinocerontes e hipopótamos da selva equatorial. Foi do convés de pequenas naus, ligeiras e manobráveis, dotadas de velas latinas, que divisaram o Cruzeiro do Sul e que supuseram, pela diminuição gradativa do volume de água dos rios, que se aproximavam da extremidade sul do continente negro. Quase certamente, foram variáveis dessas embarcações versáteis e ligeiras, galeras e bergatins dentre elas, usadas para pescar e vencer pequenas distâncias - as primeiras a serem construídas no Brasil.

Todos os primeiros relatos falam da construção de embarcações pequenas, mas capazes de navegar pela costa – inclusive as narrativas decorrentes de naufrágios²⁴.

Patrimônio Naval Brasileiro

Dalmo Vieira Filho

Versão em revisão



Resultado de lentas transformações e adaptações, os barcos construídos com estrutura e costado, grandes e pequenos, com e sem convés, são os herdeiros diretos das lendárias embarcações portuguesas do passado, que protagonizaram algumas das mais belas páginas da história marítima mundial. A essas embarcações se incorporaram, no transcorrer do tempo, adaptações locais e saberes assimilados pelos portugueses nos quatro grandes continentes. Detalhes da quilha, das rodas de proa, da estruturação do cavername, do corte e justaposição do tabuado do costado, do calafate, da fixação e confecção do mastro, da enora e da carlinga, dos formatos, dos cortes e das costuras das velas, dos variados tipos, encaixes e amarrações das retrancas, espichas e caranguejas, da confecção de poitas, âncoras e fateixas, tudo descende da longa tradição marítima portuguesa, acrescida, tanto das influências assimiladas em seus múltiplos contatos nos mares distantes, quanto das adaptações necessárias ao seu uso no Brasil.

Essa maneira de construir, primeiro o esqueleto e depois o seu fundo e costado de tábuas topo a topo, assim como o corte transversal em U na altura da caverna mestra, permitem identificar aqui uma tradição mediterrânea tardia.²⁵

A totalidade dos modelos originais, diretamente ligados ao período das navegações, desapareceu ao longo dos séculos, acelerando-se o processo de supressão e substituição muito recentemente – com as enormes transformações do final do século XX –, quando as condições socioeconômicas em que os barcos se inseriam mudaram radicalmente, em especial com o advento da motorização, da rodoviarização e a decadência da pesca artesanal. Como conseqüência, hoje são dramaticamente poucos os barcos tradicionais de estrutura e costado, em especial os dotados de convés e cabine e movidos predominantemente a vela.

Podem-se listar alguns dos principais barcos encavernados ainda em uso no litoral brasileiro, do Norte para o Sul:

No extremo norte, no enorme estuário do Amazonas, preponderam as tradicionais *gaiolas*, acompanhadas de embarcações baixas e compridas, quase certamente derivadas de antigas canoas. No litoral, já predominam as traineiras, de desenho mais recente. No Maranhão preservam-se os *cúteres* e seus congêneres menores, quase sempre sem cabines: *boiões*, *igarités* e *bianas*. As *canoas de quilhas*, dominam o cenário da foz do Parnaíba, no Piauí, e se estendem adiante da divisa do Ceará. No conjunto do litoral nordestino, predominam os botes, do Ceará até a divisa com a Bahia, com destaque para a extraordinária flotilha dos *botes bastardos* de Camocim. No Baixo Rio São Francisco, dono de uma importantíssima especificidade de embarcações, subsistem apenas três *canoas de tolda* ou *sergipanas*, das quais apenas duas navegam ao longo do rio. Barcos, de desenho mais recente - derivados de canoas - predominam em paisagens como a de Piaçabuçu, Penedo e Indiaroba. As embarcações do São Francisco guardam tradições específicas de construção naval, sobre as quais ainda pouco se conhece. Na Bahia estão os *saveiros de vela de içar*, acompanhados de seus congêneres menores - os *saveiros de pena* ou *crista de galo*. No sudeste e no sul,

Patrimônio Naval Brasileiro

Dalmo Vieira Filho

Versão em revisão



atualmente os barcos maiores estão todos adaptados para a motorização, e embora os variados formatos de cascos sejam, em sua maioria hidro-dinâmicos - denotando que na origem navegavam a vela - desde há muito estão desprovidos de mastros, apresentando - quase invariavelmente - cabines - muitas delas herdadas das traineiras. As baleeiras de Santa Catarina, também conhecidas como lanchas, as bateiras e os botes, inclusive o singular bote do sul, originário da Lagoa dos Patos, embora podendo atingir proporções consideráveis - acima de 10 metros -, são sempre desprovidos de conveses e raramente cabinados.

Distribuição Geográfica

Embarcações litorâneas da tradição Norte

Para efeito de estudo dos barcos tradicionais, a costa norte deve estender-se até o Maranhão. Embora esse estado esteja politicamente incorporado à região nordeste, e não faltem correlações com embarcações nordestinas, o fato é que as principais manifestações náuticas de seu riquíssimo patrimônio naval estão preponderantemente ligadas à Amazônia. Assim, para efeito desse estudo, consideramos como sendo a área de ocorrência da *tradição norte* das embarcações brasileiras, a faixa litorânea compreendida entre o norte do Amapá e o limite leste do Maranhão.

A costa norte distingue-se pela presença de elementos amazônicos na grande maioria de suas embarcações: os barcos são dotados de largura proporcionalmente maior do que em outras regiões - são veleiros feitos para navegar sem bolinas, com pouca quilha e quase sempre sem lastro; as proas e popas em escudo ou chinelo repetem soluções próprias de antigas canoas da região amazônica - originalmente fabricadas com cascas de grandes árvores. Os velames são característicos, marcados pelo mastro curto e pelas dimensões avantajadas das caranguejas (armada quase verticalmente) e das retrancas que avançam para além da extremidade posterior das embarcações.

Os elementos caracterizadores das embarcações do litoral norte são notados do Amapá até o Maranhão, fazendo-se notar ainda em uma larga faixa de transição - onde mesclam-se com a tradição nordeste - que abarca todo o litoral do Piauí, estendendo-se pouco a leste de Jericoaquara, mais precisamente, até a Barra de Mundaú, no Ceará.

As maiores embarcações tradicionais da costa são as vigilengas no Pará - atualmente motorizadas - e os cúters do Maranhão - conhecidos popularmente como *canoas costeiras*. Os boiões, as bianas e os igarités completam o quadro principal. As correntes, a tortuosidade dos rios, as calmarias, os baixios e obstáculos, induziram a

Patrimônio Naval Brasileiro

Dalmo Vieira Filho

Versão em revisão



uma rápida motorização e atualmente o número de barcos à vela é reduzido no Amapá, são raros na foz do Amazonas e minoria em todo o litoral do Pará.

Na extensa costa que se estende do Amapá até o Piauí, as peculiaridades da geografia mantiveram os barcos como veículos indispensáveis ao cotidiano de milhares de famílias. As florestas, os mangues, os rios, as ilhas e os profundos recortes do litoral impediram que o caminhão ocupasse o lugar das embarcações de transporte, como aconteceu em tantos outros locais. Em especial na Baía de São Marcos, no Maranhão, as especificidades da orla, os ventos constantes e a abundância da pesca vem garantindo a subsistência dos veleiros – ainda utilizados no transporte de cargas e passageiros e na pesca artesanal. Nessa área, os barcos continuam indispensáveis e toda a cadeia de tradições e conhecimentos náuticos – embora ameaçada pela motorização crescente - está preservada. A imensidão geográfica da Amazônia aliada à sua diversidade étnica, tem impedido, até o presente, estudos conclusivos sobre o rico painel de suas embarcações – onde predominam as formas derivadas de modelos indígenas. No extremo norte do litoral, no Amapá e no Pará, os estudos são incipientes. No Maranhão, ao contrário, o patrimônio naval mereceu primoroso registro encabeçado pelo estudioso Luiz Phelipe Andrés. Como panorama geral merecem destaque as grandes gaiolas, marcadas por suas cabines de diversos pavimentos, responsáveis pelas principais alternativas de transporte e comunicação das populações ribeirinhas em todo o norte brasileiro. Entre os pesqueiros, quase todos motorizados, já predominam os “proas de risco”, ao invés das tradicionais proas e popas “de escudo”, que são mais numerosos no Maranhão. É na confecção das pequenas embarcações que preservam-se melhor as linhas amazônicas, com suas características boca larga, borda baixa e proas e popas em escudo.

Amapá

No Amapá, primeiros estudos apontam para um acervo quase todo motorizado – onde a vela já tornou-se rara. Entretanto, as condições geográficas reservam para as embarcações um papel insubstituível na pesca e principalmente no transporte, tanto de mercadorias quanto de passageiros. É por essa razão que a atividade construtiva mantém grande vitalidade. No notável núcleo urbano de Elesbão, próximo à Macapá, toda a localidade, construída em madeira e sob palafitas, vive da carpintaria naval. Inúmeros estaleiros confeccionam e reparam barcos dos mais variados tipos e tamanhos. As proas de risco preponderam do modo absoluto dentre os barcos maiores – invariavelmente motorizados e dotados de cabine e convés. Os mastros curtos subsistentes servem apenas para operar os aparelhos de pesca. É nos barcos menores que preservam-se as principais características dos barcos tradicionais do norte do Brasil - derivados de embarcações indígenas. No Amapá transparece a particularidade das embarcações originalmente construídas com a “casca” – ou com a borda externa do tronco das grandes árvores da região. Mesmo a construção atual, que se vale de madeira

Patrimônio Naval Brasileiro

Dalmo Vieira Filho

Versão em revisão



já beneficiada e lâminas de compensado, preserva a forma das embarcações derivadas do anel externo dos troncos amazônicos. Proas e popas de escudo, borda baixa e boca larga complementam o quadro das embarcações de pequeno porte do Amapá. Destaque para o remo – curto, por vezes dotado de empunhadreira e de pá que tende à forma circular – também de origem indígena e majoritário em toda a Amazônia.

Pará

As correntezas, a sinuosidade de rios e igarapés, somadas aos largos períodos de pouco vento, são os fatores responsáveis pela pouca ocorrência atual de barcos tradicionais a vela no Pará. No Mercado Ver-o-Peso, os barcos são motorizados, cabinados e dotados de convés. Ao longo dos igarapés e dos rios da região a constante se repete, notando-se a grande predominância de “proas de risco” em toda a região da foz do Amazonas. Entre as embarcações menores, as características amazônicas estão sempre presentes, com seu tradicional repertório derivado de modelos indígenas: boca larga, borda baixa, proas e popas em escudo. Algumas dessas embarcações preservam o uso da vela, quase sempre de espicha e retranca – que se estende para além da popa. No estudo dos barcos paraenses, deve ser notada, dentre a variedade de modelos diferenciados, a presença de embarcação estreita e comprida, dotada de convés corrido, da proa à popa e de tabuado - que faz as vezes de cordão de borda interno ao convés - delimitando uma espécie de poço, que abriga a tripulação. A popa é preponderantemente redonda – (com variações ortogonais inclinada *em rampa, do convés até a linha d'água*). A proa é alteada e inclinada para avante. Veloz, está presente em todos os núcleos de embarcações de Belém e dos arredores.

Maranhão

No Maranhão, as especificidades da orla, os ventos constantes e a abundância da pesca vêm garantindo a subsistência dos veleiros – utilizados fartamente no transporte de cargas e passageiros e na pesca artesanal. Nessa área, os barcos continuam indispensáveis e toda a cadeia de tradições e conhecimentos náuticos – embora ameaçada pela motorização crescente – está preservada.

As formas das velas, as cores e as linhas dos cascos são diferenciais dos barcos maranhenses. No casco, destacam-se a boca avantajada e as já mencionadas proas, e as popas em escudo. Derivam, segundo Kelvin P. Duarte, dos barcos indígenas, que confeccionavam suas embarcações com cascas extraídas de grandes árvores, por complexo procedimento que utilizava fogo e valia-se de cunhas de madeira. O casco assim produzido tinha fechadas as duas extremidades com pranchões - resultando nas atuais popas e proas de *escudo*.

Patrimônio Naval Brasileiro

Dalmo Vieira Filho

Versão em revisão



Os formatos das mastreações e dos velames variam, mas o dinamismo de suas formas e desenhos é sempre constante, assim como a variação da tonalidade das velas, tingidas em cores variadas, onde predominam azul, verde, e marrons – vermelhos, amarelos e laranjas. As cores dos cascos - alegremente pintados, em contrastes de amarelo, azul, vermelho e verde, sempre em tonalidades vivas e marcantes - variam entre extremos: ou fartamente coloridos ou completamente desprovidos de cores, mantendo a madeira aparente ou pintando de o fundo e o costado. Mesmo parados no porto, quase sempre em grupos, enquanto aguardam as cheias das grandes marés maranhenses, estas embarcações parecem ansiar pela movimentação da velejada, tal a quantidade de mastros, vergas e retrancas, que se confundem com estais, adriças, escotas, moitões e cabos diversos.

É no Maranhão que a atividade naval baseada em barcos a vela mantém-se particularmente intensa e os artesãos navais continuam na ativa. Os velhos segredos da arte de construir, conservar e navegar, permanecem válidos e utilizados no cotidiano. O Maranhão é o primeiro estado do Brasil onde o ofício de construir e reparar barcos tradicionais está sendo ensinado no ensino formal, no extraordinário projeto piloto do Estaleiro Escola, instalado no antigo Sítio Tamancão. Segundo Luiz Phelipe Andrés “O mestre carpinteiro, o calafate, o pintor e o veleiro guardam na sua memória a ciência e a arte da construção naval, as quais vêm sendo transmitidas de pai para filho pela tradição oral desde os tempos coloniais. Os barcos tradicionais não são estáticos: a partir de suas especificidades, introduzem novos elementos, se renovam e se adaptam aos novos tipos de pesca, motores e usos: evoluem.”²⁶ No inventário chefiado por Phelipe Andrés entre os anos de 1980/1990, contou-se 521 profissionais atuando na construção naval maranhense.

Cúter do Maranhão ou Canoa Costeira

Popularmente conhecido como *canoa costeira*, esta maravilhosa embarcação há muito deixou de ser confeccionada em um único tronco e atualmente é construída com tabuado e cavername. Trata-se de um dos maiores barcos tradicionais do Brasil. O convés é fechado, arrematado por cabine rasa. Na proa há um alongado gurupés (pau de giba) e a bita (frade), que usualmente apresenta forma de cabeça humana. Os estais (cabos que sustentam o mastro) são fartos. O mastro é inclinado para ré. Destaque para as cores vivas, o leme, a verga (carangueja) e a retranca – enormes. O formato da vela é dado pela forte inclinação da carangueja, que, visualmente, converte sua forma quadrada em triangular. Quando navegam, essas belas embarcações impressionam: inclinam-se suavemente com o vento, deitando sobre o mar, deslizando silenciosas pelas águas escuras do norte, enquanto colorem a Baía de São Marcos com as diferentes tonalidades de seus cascos e de suas velas. O cúter do Maranhão é um dos barcos tradicionais mais belos, eficientes, expressivos e importantes do planeta.

O cúter tem o casco composto por tábuas colocadas no sentido longitudinal que são justapostas e calefetadas por estopa de algodão. Ainda hoje é

Patrimônio Naval Brasileiro

Dalmo Vieira Filho

Versão em revisão



possível encontrar exemplares que possuem o fundo do casco constituído por uma peça única, à qual são acrescentadas outras tábuas que dão forma final ao modelo; porém esta prática foi abolida por escassez de árvores, junto à costa, de tamanho e qualidades adequados. As cavernas, importantes peças da estrutura interna, onde são presas as tábuas do costado, são formadas preferencialmente por curvas naturais, encontradas na própria configuração de galhos ou raízes".²⁷

O formato do casco segue as linhas gerais das embarcações da costa norte: a boca é avantajada, a borda relativamente baixa e proa e popa com formato "em espelho". A quilha apresenta seção quadrangular.

Igarités

Um dos mais tradicionais barcos maranhenses apresenta fundo arredondado, ausência de quilha e caverna formada com três paus. A vela normalmente é de espicha, sem retranca. A proa e a popa, em escudo. O leme, seguindo a regra maranhense, pode ser regulado, atuando em diversas profundidades de fundo. A cana de leme é curva, adaptando-se às várias posições do leme.

Bianas

Segundo a tradição, apesar de seu casco com proa e popa de espelhos, as bianas foram introduzidas por pescadores cearenses, que pouco a pouco assimilaram aspectos da tradição maranhense. Originalmente pequenas e de construção simplificada, hoje atingem dimensões acima de 10 m de comprimento. O casco é confeccionado com cavernas – estruturadas com três paus. A proa é lançada e a mastreação variada – quase sempre de espicha com retranca comprida, que se estende além da popa. Pode ser aberta – configuração mais comum – ou apresentar convés. O leme, para navegar em locais baixos, pode ser adaptado para diversas profundidades. A cana de leme é curva, tradição registrada apenas no litoral do Maranhão. A seção do casco é quadrada, com fundo chato e marcado pela forte quilha – herança das canoas de quilhas do litoral do Ceará. Quilha, fundo plano, casco arqueado e armação da vela são as principais diferenças das bianas e dos igarités. Segundo Luiz Phelipe Andrés²⁸, parece estar havendo preferência pelas bianas: os pescadores as consideram mais seguras e velozes do que as igarités - que estão rareando no Maranhão.

Boião

Descendem das tradicionais igarités, denominação que muitas vezes ainda acompanha os boiões, embora difiram deles pelo tamanho e maior largura da boca. A seção do casco é arredondada, assim como o fundo: o boião

Patrimônio Naval Brasileiro

Dalmo Vieira Filho

Versão em revisão



também não tem quilha. A configuração do casco, leme e velame é tal, que permite a esse excepcional veleiro navegar a todo pano, mesmo com ventos fortes, sem quilha e sem lastro. Confeccionado de modo espartano, é comum que seja desprovido de pintura. O leme, como nos demais barcos maranhenses, pode ser graduado para diferentes profundidades – dispositivo importante se considerada a grande variação de marés no Maranhão. O velame varia de configuração, sendo mais comuns as longas caranguejas, com mastro curto e as velas de espicha. Os boiões são usualmente utilizados na pesca em mar aberto e estão se tornando relativamente raros.

Área de transição norte/nordeste

Entre duas das principais tradições náuticas brasileiras, a norte e a nordeste, ocorre uma estreita zona de transição, que se estende do Delta do Parnaíba, no Piauí, até a Barra do Mundaú, no Ceará. Por apresentar soluções específicas - quase sempre mesclas das duas tradições – essa área merece análise e classificação em destaque. Pela significância de seu porto e pela exuberância do patrimônio naval, deve-se considerar Camocim como o centro dessa singular área que congrega as técnicas norte e nordeste de embarcações tradicionais no Brasil.

Nessa região, os cascos permanecem fiéis à tradição norte, com proas e popas de escudo, silhueta e estruturação do casco características, mas mastros e velas assumem os modelos típicos do nordeste: são as canoas de quilha das quais descendem as bianas maranhenses. É possível que a diminuição das árvores de porte no nordeste brasileiro, seja o fator responsável pela preservação de técnicas muito antigas, que consistem na confecção de mastros e retrancas nos modelos consagrados pelas jangadas, com peças de madeira curtas, cuidadosamente emendadas em meia madeira e unidas – antigamente com cabos finos de sisal e atualmente com fios de nylon. Esta solução de emendas dos componentes da mastreação, documentada desde a antiguidade, foi utilizada nos navios do descobrimento e permanece em uso apenas em alguns poucos lugares do planeta, como no Mar Vermelho, no Oriente Próximo e no nordeste brasileiro.

Não é só nos cascos, mastros e velames das canoas de quilha que a área de transição entre as tradições norte e nordeste, centralizada por Camocim, apresenta singularidades. Na costa oeste do Ceará, na Barra do Mundaú, ocorre uma curiosa transição entre as técnicas e as soluções de estrutura das embarcações do Norte e do Nordeste brasileiros. Os barcos tradicionais no Brasil quase sempre são armados a partir da quilha, salvo em alguns casos na região Norte. A peça que forma a proa ordinariamente é encaixada e pregada sobre a quilha no sentido longitudinal: com o maior lado da seção no sentido proa/popa. (INSERIR DESENHO) Na Barra do Mundaú, essa peça se inverte, tornando-se transversal à quilha, de modo a formar um

Patrimônio Naval Brasileiro

Dalmo Vieira Filho

Versão em revisão



arremedo dos espelhos característicos da região Norte. A popa é cortada à maneira dos botes nordestinos, assim como as linhas gerais do casco. Os barcos que representam essa simbiose hoje resumem-se a poucas unidades, restritas à Barra do Mundaú e proximidades.

No porto pesqueiro de Camocim, localiza-se a maior concentração de barcos tradicionais de pesca a vela do mundo – segundo opina o navegador Amyr Klink.

Dentre inúmeras canoas de quilha, avultam algumas dezenas dos botes do Ceará conhecidos na região como botes bastardos. É a embarcação tradicional de maior porte da região, usada na pesca em alto mar. Algumas jangadas esparsas já são notadas desde o Piauí, embora sua área de ocorrência atual deva ser demarcada entre a Barra do Mundaú, na costa oeste do Ceará, e o sul de Alagoas – já que, infelizmente, essas embarcações se encontram praticamente extintas na Bahia, em Pernambuco, no Rio Grande do Norte e em Sergipe. Ainda na área de transição, pouco a leste da Barra do Mundaú, na Praia de Trairi, nota-se outra singularidade: as canoas paquetas, que são como que jangadas de tábuas, com proas de risco, chamadas na região de paquetes, dotadas de bordas, fazendo com que se assemelhem a botes toscos. Esses barcos também se resumem a poucas unidades - existentes na extremidade oeste do Ceará.

Costa Nordeste

O litoral nordestino abriga a maior diversidade tipológica de embarcações tradicionais de toda a costa brasileira. Podem ser sintetizadas assim as ocorrências e a distribuição desses barcos:

O litoral que se estende do Piauí, no Delta do Parnaíba até Mundaú, no Ceará, caracteriza-se como área de transição entre as tradições construtivas do Norte e do Nordeste do Brasil. Nessa área preponderam as canoas de risco, de casco semelhante às embarcações maranhenses, com o diferencial de serem - quase sempre - impulsionadas por velas semelhantes às das jangadas nordestinas.

De Camocim, abrangendo toda a extensa área do litoral cearense e do potiguar, nesse último com ênfase em Macau, Galos, Çalinhos e Touros, chegando até Cabedelo, na Paraíba, avultam os *botes do Ceará*, também chamados *botes bastardos*. As jangadas de tábuas, também denominadas paquetes, são encontradas desde o Ceará, até Alagoas. Ocorrem também, as pequenas catraias, desprovidas de mastro e que servem como transporte até as embarcações maiores ancoradas ou para pesca nas proximidades da costa. Em uma única localidade de toda a costa nordestina subsistem alguns poucos exemplares das tradicionais jangadas de paus ou de piúba: em Lagoa Azeda, município de Jequiá da Praia, em Alagoas. Na Bahia, ainda existem alguns poucos núcleos de uma variante das jangadas-de-paus nordestinas – específicas do litoral baiano. São configurados por algumas poucas jangadas - em mau estado de

Patrimônio Naval Brasileiro

Dalmo Vieira Filho

Versão em revisão

conservação e situam-se em três áreas bem definidas: pouco ao norte de Salvador, em Saiupe e em Itacaré.

Tanto as jangadas de tábuas, também chamadas de paquetes, como os botes, variam em dimensões e detalhes de confecção dos cascos. Os botes podem ser divididos entre os motorizados e os veleiros, estes em sua maioria portando velas latinas clássicas (bastardo), ou velames semelhantes aos das jangadas.

Na Paraíba, na região de Pitimbu, registra-se a ocorrência de jangadas de dois mastros, que não encontram equivalente em nenhum outro lugar da costa brasileira.

Na Paraíba, em Pernambuco, Alagoas, Sergipe e na Bahia, existem canoas específicas para cada estado.

De Cabedelo até o sul de Sergipe, há uma série de embarcações sucedâneas de canoas, que preservam suas configurações básicas – e seus apetrechos de navegação – tais como leme, bolina lateral móvel e mastreação. São estruturadas em cavernas e confeccionadas com tábuas no fundo e nos costado: são chamados de baidaras na Paraíba e em Pernambuco, e de barcos em Alagoas e Sergipe, inclusive no Baixo Rio São Francisco. As taparicas do Rio São Francisco e as canoas da costa sergipana diferem dos barcos por manterem o casco monóxilo²⁹ ou preservarem quase que na totalidade o formato e os elementos das antigas canoas da região.

As baidaras da Paraíba e de Pernambuco são dotadas de mastros curtos e velame triangular, mais baixo do que o das jangadas e armados com grandes retrancas.

Na Bahia, existem três tipos principais de barcos: os saveiros, as jangadas e as canoas. Atualmente, quase todos os saveiros estão motorizados e é crescente a substituição desses barcos lendários por traineiras – semelhantes às existentes no Sudeste do Brasil. Os saveiros de velas de içar costumam ter acima de 12 metros de comprimento, enquanto que os saveiros de pena são menores e portam usualmente a vela latina triangular clássica, suspensa por verga ou pendão característico. As canoas baianas foram consideradas por Alves Câmara “as rainhas das canoas do Brasil”. Na Bahia, preservam-se alguns dos últimos núcleos de jangadas de paus ainda existentes no Brasil.

Piauí

O Piauí é o único dos estados litorâneos brasileiros a ser povoado do interior para o litoral. Como consequência, a tipologia das embarcações existentes no curto litoral e também no Delta do Parnaíba apresenta poucas características próprias, mesclando influências maranhenses com cearenses.

No litoral do Piauí, a grande maioria das embarcações é composta pelas canoas de risco, preponderando a tradição nortista na confecção do casco. A quilha, na verdade, é dada por um friso, que marca longitudinalmente o eixo do fundo das



Patrimônio Naval Brasileiro

Dalmo Vieira Filho

Versão em revisão



embarcações. As velas são de espicha, quase sempre quadradas, sem o pique das maranhenses nem o mastro formado por peças emendadas – como no Ceará. Velas triangulares, com ou sem retrancas, também são comuns.

Alguns botes bastardos, sediados principalmente em Luiz Correa, completam o elenco dos barcos tradicionais a vela litorâneos do Piauí, aí compreendido o Delta do Paranaíba, até a cidade de mesmo nome. Um número relativamente reduzido de traineiras, além de alguns botes cabinados, também deve ser registrado.

Não foram localizadas canoas verdadeiras (monóxilas) no litoral, e as raras jangadas são oriundas do vizinho Estado do Ceará.

Ceará

O litoral do Ceará é formado por praias abertas, muitas delas cercadas por dunas. Existem pouquíssimos abrigos, com exceção das barras de rios como o Ceará e o Coruaú, em Camocim. A linha de recifes acompanha praticamente toda a orla. Como decorrência do litoral aberto e dos fortes ventos, os barcos devem ser puxados cotidianamente (jangadas) ou permanecem atracados longe das praias – botes.

Em todo o extenso litoral do Ceará, preponderam as jangadas de tábuas, localmente chamadas de paquetes. Os botes estão presentes em muitos dos núcleos pesqueiros, assim como as catraias.

Os botes do Ceará são notáveis pela preservação do uso de grandes velas latinas. Conhecidos como botes bastardos, ocorrem principalmente em Camocim, na Barra do Ceará, e nas proximidades de Aracati.

As catraias – simples flutuantes – no mais das vezes rústicos engradados recheados de isopor, são desprovidas de mastro ou de vela, sendo movidas por remos e varejões. Atuam exclusivamente próximo da costa, como plataformas flutuantes para pesca ou na ligação com botes e jangadas ancoradas ao largo das praias.

Botes do Ceará

Em um universo dominado por jangadas e catraias, os botes são, em toda a costa cearense, as únicas embarcações dotadas de porão, cabines e convés. Por essa condição, a maioria dos botes nordestinos, inclusive no Ceará, foi motorizada, apresentando cabine baixa, levantada na popa para proteção do tripulante que maneja o leme.

No Ceará, muitos botes preservam suas condições de veleiros. Os que utilizam as velas latinas clássicas são os *botes bastardos*, existentes principalmente em Camocim - também conhecidos como *Botes do Ceará*. Existem botes que ostentam velames semelhantes aos das jangadas, com corte triangular e retranca. Possuem como

Patrimônio Naval Brasileiro

Dalmo Vieira Filho

Versão em revisão



centro de ocorrência o extraordinário porto pesqueiro de Camocim, estendendo-se no sentido leste, até a Paraíba.

Os botes bastardos são um dos barcos tradicionais mais importantes do patrimônio naval brasileiro, em especial pela configuração do enorme velame, similar, em desenho e área vélica, aos utilizados nas caravelas portuguesas do período dos descobrimento. Tanto as jangadas quanto os botes cearenses apresentam mastros, retrancas e vergas formados por sucessivas emendas. Nos mastros, essas emendas são efetivadas em intervalos menores à medida que se aproxima do tope, permitindo uma curvatura da parte superior da vela - que atua na otimização da sua capacidade de orça³⁰. Este dispositivo complexo, preservado no Ceará, testado na vivência cotidiana de jangadeiros e mestres de botes e jangadas, só recentemente foi incorporado pelas nos modernos veleiros de regatas, cujos mastros podem mudar ligeiramente de posição e de curvatura, otimizando o rendimento - de acordo com o rumo das embarcações e a direção do vento.

Os botes do Ceará são embarcações movidas exclusivamente a vela, quase sempre latinas, dotadas de longa verga, que, quando armadas, se estendem da proa até a popa, assumindo o clássico desenho “rabo de galo”. Há botes que navegam com mastreação de jangada, portando vela triangular e retranca. A configuração do casco altera-se consideravelmente, evidenciando a existência de pequenas variações e de diferentes modelos - ainda insuficientemente pesquisados. Normalmente, a proa é inclinada para avante e o convés - ligeiramente arqueado - é corrido, cortado apenas pela cabine rasa, que abriga com grande precariedade a tripulação pesqueira. Na frente da cabine, o alçapão que abre para o porão, onde se deposita o gelo e o pescado. Segundo depoimento local, a autonomia dos botes é dada pelo limite da durabilidade do gelo que conserva o pescado: pouco mais de 20 dias. No desenho, varia a boca, a borda e a configuração da popa. O casco, pregado em cavernas, é formado por tabuado estreito. Usualmente, os botes são dotados de frades³¹ junto à proa - simples cepos torneados, raramente esculpidos com feições humanas - por onde se passa o cabo de atracação, ou o a amura da grande vela latina. O conjunto do leme, em especial a cana de leme, é tratado com simplicidade e praticidade surpreendente - resultando em peça curta, inclinada em relação ao convés e presa diretamente no leme.

Jangada de tábuas

As jangadas de tábuas derivam diretamente das jangadas de pau, a embarcação tradicional brasileira mais conhecida no Brasil e no exterior. Câmara Cascudo³² acredita, depois de apurado estudo, que as jangadas se formaram, com todas as características atuais, apenas em meados do século XIX, depois de lenta evolução iniciada ainda no século XVI. Pero Vaz de Caminha, quando descreve as almadias utilizadas pelos índios da atual Porto Seguro, fala que “apenas são três traves, atadas juntas...”. As jangadas de pau ou de piúba, são as clássicas jangadas brasileiras, orgulho da navegação tradicional, obra-prima da engenhosidade popular, outrora parte

Patrimônio Naval Brasileiro

Dalmo Vieira Filho

Versão em revisão

indissociável das paisagens praianas do Nordeste e hoje virtualmente extintas em todo o Brasil. As jangadas são embarcações extremamente adaptadas às condições da pesca e do mar no litoral nordestino. Aparentemente rústicas, na verdade são extremamente seguras, sólidas e dotadas de sofisticado aparato de navegação.

As jangadas de tábuas ocorrem atualmente em todo o litoral cearense, de Camocim a Aracati. Podem apresentar cascos de diferentes tamanhos, mas as variações de equipamentos e velames são pequenas, notando-se diferenças na altura dos mastros e no número dos encaixes dos paus que formam mastros e retrancas. No Ceará, a maioria das jangadas preserva o casco estanque, sendo o pequeno compartimento interno utilizado para guardar o gelo e o pescado e até como precário abrigo para descanso dos tripulantes.

Nas jangadas de tábuas, a flutuabilidade proporcionada pelos troncos da tradicional piúba foi substituída pela de um casco fechado, quase uma caixa achatada, baixa e retangular, mais larga no centro, levemente alteada, dotada de um pequeno alçapão e da fresta por onde passa a bolina. A construção inicia pela estrutura e segue pelo fechamento do casco e do convés, sobre o qual se instala os mesmos equipamentos presentes nas jangadas de piúba. A plataforma flutuante, assim confeccionada, proporciona maior conforto aos tripulantes do que a executada com as toras de piúba, diminuindo consideravelmente a incidência da água, que, passando entre os paus, molhava continuamente a equipagem. As jangadas de tábuas são mais velozes, já que o atrito com o mar é menor; conseqüentemente, tornaram-se também mais manobráveis. Além do casco, mudou o leme, que na jangada de paus, o leme é dado por um característico remo alongado, apoiado na popa da embarcação – como em vários barcos da Antiguidade. Na jangada de tábuas, o leme foi copiado dos botes, adaptando-se ao casco raso: é pouco profundo e bastante largo; funciona como em qualquer embarcação: é removível e fixado por pinos metálicos que giram em torno de um anel também de metal, preso ao casco, manejado através da cana de leme. Todo o aparato de vela da jangada de paus é mantido na jangada de tábuas, preservando-se toletes, banco de vela, vela, tranca, bolina, espeques e banco de governo. Os calçadores, embora não tenham mais a função de apoio ao remo do leme, foram mantidos e estão sempre presentes nas jangadas de tábuas cearenses. O banco de vela é equipamento notável, confeccionado com encaixes e amarras. A relação da enora com os furos da carlinga – chamados de furos de vela – permite mudar a posição do mastro, evidenciando que a jangada deve ser manejada com sutileza, aproveitando-se de regulagem fina para melhor rendimento. A confecção de mastros e da vergas, executadas com as emendas já descritas, baseadas em técnicas antigas, também merece destaque. Usualmente, as jangadas no Ceará são dotadas de cuia, que serve para molhar a vela, ampliando a vedação do tecido ao vento e – conseqüentemente – conferindo maior velocidade à embarcação.

Rio Grande do Norte

Patrimônio Naval Brasileiro

Dalmo Vieira Filho

Versão em revisão

Tanto quanto no Ceará, no litoral potiguar preponderam as jangadas e os botes. As jangadas de paus ou de piúba, já não foram encontradas no litoral do Rio Grande do Norte. Restam as jangadas de tábuas, que apresentam ligeiras diferenças em relação às existentes nos estados circunvizinhos. As catraias também ocorrem em toda a costa e não diferem, em sua rusticidade, das encontradas na faixa do litoral nordestino que vai do Ceará até Sergipe. A maioria dos botes encontra-se motorizada, mas preservam-se os cascos com formas sinuosas, só explicáveis por terem sido, originariamente, movidos a vela. Em Natal e em diversos outros portos pesqueiros, ainda se observam botes bastardos movidos a vela, de diversos tamanhos, portanto velas triangulares, semelhantes às das jangadas, ou a vela latina clássica, com pendão. Touros, Galos, Galinhos e Caiçara do Norte, são portos de pesca artesanal dos mais expressivos do Brasil, com numerosos botes a vela, dotados de cascos mais baixos e desenhos mais hidrodinâmicos do que no Ceará. Entre o Rio Grande do Norte e Sergipe, deve-se notar uma tradição que merece estudo específico: junto da proa, o tabuado da borda é dotado de um desenho individualizado – diferente em cada embarcação! Trata-se de uma espécie de “assinatura”, criativa e singular, observada esporadicamente no sul e no sudeste, fazendo pensar em tradição importada de outras paragens – preservada principalmente nesse extenso trecho da costa.

Jangada do Rio Grande do Norte

As jangadas do Rio Grande do Norte diferem, em alguns detalhes, de suas congêneres do Ceará.

A principal diferença está na travessa superior do banco de vela, por onde passa o mastro – a enora – que é o orifício atravessado pelo mastro até alcançar a base de apoio – a carlinga. Enquanto no Ceará (e nos demais estados nordestinos), a enora resume-se a um furo circular na travessa superior do banco de vela, no Rio Grande do Norte, o orifício é maior e de forma retangular - com os cantos arredondados - e o envolvimento do mastro é dado por uma peça separada - denominada calço. Esse dispositivo, exclusivo do Rio Grande do Norte, é demonstrativo da criatividade posta a serviço da funcionalidade: permite variar a inclinação do mastro sem a necessidade de erguê-lo – como ocorre em todos os demais estados nordestinos. Como consequência, é comum, nas jangadas do Rio Grande do Norte dotadas de *calço* na *enora*, que haja apenas um único furo de vela na carlinga – já que muda-se a inclinação, alterando-se a posição do calço e não mudando a base de apoio do mastro para diferentes *furos de vela*.

A inclinação do mastro para avante parece ser pouco mais acentuada no Rio Grande do Norte e no Ceará e as peças emendadas que configuram aos mastros parecem dar-se em diferentes posições: no Ceará é usual confeccionar o mastro com a emenda de pelo menos três peças, sendo as intermediárias, menores, servindo de transmissão entre os dois componentes maiores das extremidades. No Rio Grande do Norte, o mastro quase sempre é formado pela emenda de apenas duas peças, de





Patrimônio Naval Brasileiro

Dalmo Vieira Filho

Versão em revisão



tamanhos quase equivalentes, sendo a superior consideravelmente maior do que a utilizada no Ceará.

No Rio Grande do Norte, as jangadas normalmente navegam com uma pequena buja - fixada em apoio fixo de madeira, existente junto à proa e inexistente na maioria das jangadas cearenses, onde prende-se a base da vela em uma espécie de grampo metálico fixado na proa da embarcação. Muitos dos cascos são estanques, como é comum no Ceará - mas o que parece ser uma degradação da embarcação - outros configuram *engradados* que encerram blocos de isopor responsáveis pela flutuação. O fundo apresenta uma espécie de quilha na popa, sendo comum a presença de duas aletas, formadas por ripas, nas laterais da proa.

Botes do Rio Grande do Norte

Os botes do Rio Grande do Norte ocorrem em número maior e apresentam mais diversidade de tipos de cascos do que no Ceará. Navegam com *vela de pena* e com *velas de jangada*. Em Touros, nota-se uma particularidade sem similar no Brasil: botes nos quais se adaptaram *bancos de velas*, idênticos aos das jangadas. Esses botes são motorizados, mas não abriram mão de tirar partido das ótimas condições de vento da região.

No Rio Grande do Norte, os botes existem em praticamente todos os portos, convivendo com as jangadas. Onde adquirem maior singularidade e onde muitos deles ainda navegam exclusivamente a vela em grande número é na costa oeste, entre Galos, Galinhos e Macau. Cascos sinuosos, alteados à proa, dotados de convés e mastros altos, iguais aos das jangadas, montando a vela co retranca. Os desenhos afinam-se abruptamente próximo às proas e as popas são retas, em meia lua.

Paraíba

Botes, baidaras e jangadas predominam dentre os barcos tradicionais do litoral da Paraíba, ocorrendo algumas poucas canoas remanescentes, localizadas em Cabedelo, principalmente.

As canoas paraibanas já são muito poucas e caracterizam-se pelo cavername duplo, disposição do banco de vela e pelo formato da confecção da proa. O fundo é plano, como na maioria das canoas nordestinas.

Os botes merecem um estudo a parte: embora a maioria navegue atualmente sem os aparelhos de vela, preserva-se um número considerável de veleiros que portam velas triangulares assemelhadas às das jangadas ou latina - com a verga clássica. A grande maioria dos modelos de cascos mantém as formas tradicionais dos antigos barcos à vela. O litoral da Paraíba é um dos locais que preserva a tradição de desenhos geométricos personalizados no tabuado da borda - junto à proa. Variam cores

Patrimônio Naval Brasileiro

Dalmo Vieira Filho

Versão em revisão



(predominam o preto, o azul e o verde) e formas, formando um variadíssimo conjunto de diferenças sutis – que identifica – qual assinatura - cada um dos botes da região.

As baiteiras também são ocorrem em número considerável no litoral da Paraíba, formando núcleos expressivos de pesca a vela.

Na região de Pitimbu, verifica-se uma ocorrência notável: a jangadas de dois mastros, que não existe em nenhum outro lugar do Brasil.

A canoa paraibana

Algumas poucas canoas encontradas na Paraíba, em especial em Cabedelo, confirmam a subsistência das últimas unidades das canoas paraibanas. Pode-se dizer que apresentam perfis próprios, com resultado plástico pouco elaborado, baseados no maior tosamento longitudinal em relação a suas congêneres nordestinas, notado principalmente na popa. Nesse particular, aproximam-se das silhuetas alagoanas, longas e esbeltas, embora falte nas paraibanas o preciosismo de suas congêneres de Alagoas. As canoas da Paraíba são encavernadas, a proa tende a ser arredondada e frisada. Em Cabedelo existem várias destas canoas – algumas já abandonadas –, e praticamente todas estão bastante desgastadas pelo uso. Não há nenhuma evidência de que ainda estejam sendo fabricadas, sendo mais provável que a confecção tenha cessado já há algum tempo. É importante pesquisar os poucos exemplares desses barcos ainda existentes na Paraíba – todos aparentemente na fase final de sua vida útil.

Tanto quanto em todas as outras regiões, a dificuldade em obter matéria-prima foi apontada como a principal razão do abandono da confecção de novas canoas na Paraíba.

Baiteiras da Paraíba

Na Paraíba também existem as “baiteiras” derivadas diretamente de antigas canoas existentes na região – e que se estendem até pelo menos o norte de Pernambuco. As baiteiras compõem o grupo de embarcações atualmente construídas com tábuas e dotadas de cavername, mas que guardam todas as linhas e o aparato vélico de antigas canoas existentes em suas áreas de ocorrência. É assim com as “taparicas” do Rio São Francisco, as “canoas” do Amapá, ou os “barcos” de Sergipe. As baiteiras preservam, portanto, as formas das canoas que existiram na região – marcadas pela borda baixa, comprimento acentuado e tosamento incrementado à ré, resultando na destacada horizontalidade dessa embarcação. O fundo chato, o velame e seus apetrechos, incluindo mastro, retranca, bolina lateral e o leme – dado por remo de pás alongadas assemelhado ao das jangadas de piúba que existiam na Paraíba e em Pernambuco – derivam das canoas ancestrais. Quando navegam, acentua-se a horizontalidade das baiteiras, pois o mastro é curto e a retranca grande e estende o “pano” bem adiante da popa. Com ventos frescos é necessário que um dos tripulantes atue no contrapeso.



Patrimônio Naval Brasileiro

Dalmo Vieira Filho

Versão em revisão



Atualmente as baiteiras são construídas com tábuas e até com pranchas de compensado e existem em número considerável em Cabedelo, Pitimbú, Acaú na Paraíba e Itapissuma, Itamaracá e Carne de Vaca, dentre outras localidades pesqueiras em Pernambuco.

Na Paraíba, também existem as baiteiras derivadas diretamente de antigas canoas existentes na região. Guardam, assim como as taparicas do Rio São Francisco e as canoas do Amapá, todas as formas e, inclusive, o velame e demais apetrechos de suas ancestrais – as canoas – mas já são confeccionadas com tábuas e internamente reforçadas com cavernas.

Jangada de dois mastros

As jangadas de dois mastros e, conseqüentemente, de dois bancos de velas, existentes nas praias próximas de Pitimbú, configuram-se como a maior singularidade do patrimônio naval da Paraíba e representam um importante diferencial no universo das jangadas brasileiras. Essas incríveis embarcações não estavam relatadas e foram encontradas apenas em curta faixa litorânea no sul da Paraíba. Seu número resume-se a poucas dezenas de exemplares e a origem parece remontar apenas há algumas poucas décadas. Nos modelos observados, o banco de vela frontal é fixado junto à proa da embarcação, impedindo a fixação de tolete ou qualquer outro equipamento, fazendo com que esse tipo de jangada não possa usar a buja – sempre presente no Ceará e no Rio Grande do Norte. O fundo do casco é confeccionado sem a preocupação de ser estanque: é composto por um engradado de ripas que deixa aparente blocos de isopor – que garantem a flutuabilidade. Apresentam uma pequena quilha na popa. Os pescadores informaram que a vela de proa costuma ser menor e que é arriada quando o vento refresca – informação não confirmada na observação in-loco, que constatou um número maior de velas centrais arriadas quando o vento aumenta. Na maior parte dos barcos observados, entretanto, o banco frontal é apenas ligeiramente mais baixo do que o central (proporção que corresponde ao tamanho dos mastros e das velas – pouco maiores do que os frontais). Os dois bancos apresentam furos de velas em número variável. Na maior parte dos casos, os furos são mais numerosos no banco do centro da embarcação, mas existem jangadas em que o número é o mesmo, e algumas com furos mais numerosos na proa.

A jangada de dois mastros é ocorrência de grande significância no contexto do patrimônio naval brasileiro, somando ao ineditismo do equipamento a beleza plástica resultante das formas concordantes do par de velas em ação. Do ponto de vista náutico, a corrente formada entre as duas velas deve conferir um considerável acréscimo de velocidade às jangadas de Pitimbu. Por outro lado, a soma da área vélica resultante, deve ser resultado da predominância de ventos moderados, folgados em relação aos rumos cotidianos de ir e voltar das pescarias. De qualquer modo, observa-se que os jangadeiros locais mantém o par de velas mesmo com ventos consideráveis – mar encarneirado - arriando uma das velas apenas quando as rajadas se tornam efetivamente fortes, e sopram na direção contrária ao rumo navegado.

Patrimônio Naval Brasileiro

Dalmo Vieira Filho

Versão em revisão



Pernambuco

O litoral pernambucano é marcado por barras de rios que formam estuários e manguezais importantes, intercalados com praias abertas, tipicamente nordestinas. A grande Ilha de Itamaracá cria abrigos e ecossistemas específicos. Em um deles, situa-se o núcleo pesqueiro de Itapissuma, onde preservam-se várias canoas pernambucanas, que podem ser divididas entre grandes ou pequenas.

As praias ao sul de Pernambuco atualmente apresentam intensa atividade turística. Como conseqüência, existem relativamente poucos barcos tradicionais: baiteiras, catraias, jangadas de tábuas e barcos ou botes, cabinados ou não. Os botes foram, sem exceção, motorizados e quase todos adaptaram abrigos altos junto às popas, complementando a cabine original, (rasa e comprida, com teto pouco acima do convés), buscando proteger os timoneiros da chuva e dos respingos do mar.

Em Pernambuco, é comum que a existência das jangadas esteja associada ao turismo. Essa relação precisa ser convenientemente estudada, pois encerra aspectos positivos e negativos na preservação do patrimônio naval. As jangadas de paus, ou piuba, observadas no início dos anos 1990, já não existem em Pernambuco. Atualmente, predominam as velozes baiteiras, em especial em Itamaracá e em Carne de Vaca. As catraias estão por toda a parte e parecem ser confeccionadas cada vez com menor requinte. Em várias praias, já são comuns as catraias construídas com tubos de PVC.

Merece destaque a tradição anotada em Carne de Vaca: um brinquedo singelo, que consiste em miniatura rústica de baiteira, dotada de leme, vela e contrapeso, de modo que crianças possam entreter-se, adaptando o velame à direção do vento e ao rumo que desejam dar para o barco de brinquedo. A grande velocidade confere animação ao brinquedo e sem dúvida estimula futuras velejadas.

Baiteiras de Pernambuco


As baiteiras de Pernambuco assemelham-se às as Paraíba e descendem de antigas canoas, das quais preservam as formas do casco e os velames. São confeccionadas com fundo e costado de tábuas, unidas por cavernas duplas reforçadas por cinta³³ larga, fixada na borda da embarcação. Como especificidades, uma série de travessas, utilizadas para prender o cabo da escota³⁴. A relação com as canoas é reforçada pelo fundo chato, confeccionado a partir de uma tábua central. É freqüente que as cavernas ainda sejam confeccionadas com curvas naturais de galhos de árvores, o que atesta que desde há muito as baiteiras estão incorporadas aos barcos tradicionais de Pernambuco. A junção do fundo com o costado é dada por uma peça curva, a tinga, característica das baiteiras³⁵ - certamente herdada das antigas canoas e que evidencia os cuidados com que são construídas e as ótimas condições de navegação dessa



Patrimônio Naval Brasileiro

Dalmo Vieira Filho

Versão em revisão



embarcação. As baiteiras navegam com bolina lateral e pano triangular, acentuadamente horizontal, dado pelo mastro curto e pela retranca alongada que pode se estender bem além da popa. O mastro é normalmente composto por duas peças emendadas de madeira – como nas jangadas. O velame das baiteiras também é assemelhado ao das jangadas, mas distingue-se pelo fato da retranca definir a amura: nas jangadas, a retranca arma a vela, a amura se estende livre até o pé do mastro, onde prende-se o punho. O mesmo leme de governo das antigas jangadas de piúba, de cabo curto e pás retangulares alongadas, mantém-se em uso nas baiteiras, que são muito comuns em Pernambuco, e estendem-se, com pequenas adaptações, à Paraíba e ao Rio Grande do Norte.

Canoas de grande porte

Até recentemente, a ocorrência das grandes canoas pernambucanas não estava relatada na bibliografia existente sobre o patrimônio naval brasileiro. Foram anotadas inicialmente na Barra do Sirinhaém, por pesquisa empreendida em 2005, quando se constatou a existência de alguns poucos exemplares nos arredores da Ilha de Itamaracá. Posteriormente, trabalho de pesquisa e monitoramento, efetivado pela regional do IPHAN em Pernambuco, acrescentou novas e importantes canoas pernambucanas de porte. Tanto quanto as canoas paraibanas, não existem indícios de que as canoas pernambucanas, de grande ou mesmo de pequeno porte ainda estejam sendo fabricadas.

Suas características gerais podem ser assim descritas: são grandes embarcações monóxilas, com borda ampliada pela adição de tabuado. As bordas são compridas e apresentam aspecto robusto; proa e popa são arredondadas, pouco lançadas e pouco alteadas; apresentam bordaduras rasas, com a forquilha de proa adaptada de modo visível – quase rudimentar; o casco é reforçado por cavernas e o banco de vela é reforçado – confeccionado de modo peculiar. A popa é reta. Algumas dessas canoas merecem destaque e estão em processo de monitoramento pela Regional do IPHAN em Pernambuco. Na Praia do Pilar, na Ilha de Itamaracá havia uma embarcação de porte avantajado, muito antiga, a “Bonita” na qual toda a evolução das canoas pernambucanas transparece: da forquilha que configura a proa até a tábua que dá o acabamento de popa. Essa canoa continuou em atividade até 2007 quando morreu seu proprietário. Segundo Petrônio, o pescador que a manejava no verão de 2005, já não existia mestre que soubesse reparar embarcações daquele tipo. Impossibilitada de manter a embarcação, que exigia restauro completo e encontrava-se muito deteriorada, a viúva doou a canoa ao acervo do Museu Nacional do Mar, em São Francisco do Sul. A segunda canoa diferenciada que atuava na Praia de Carne de Vaca, a “Barreta”, mais uma antiga e extraordinária canoa pernambucana de grandes dimensões, depois de abandonar a pesca, entrou igualmente em processo de degradação e como último recurso, foi também incorporada ao Museu Nacional do Mar. A proa, arredondada à moda pernambucana, é formada por forquilha que complementa a bordadura lateral. A popa é formada por uma tábua atravessada que originalmente deveria apoiar o leme. A

Patrimônio Naval Brasileiro

Dalmo Vieira Filho

Versão em revisão



Barreta navegava com bolina lateral, como as baiteiras e leme fixado à popa - semelhante ao dos botes e das jangadas de tábuas.

Canoas Pernambucanas

Além das canoas grandes, uma variante menor pode ser caracterizada como pernambucana. São puramente monóxilas, sem bordas nem inserção de tabuado no eixo de simetria do casco. O formato geral do casco assemelha-se aos das canoas grandes de Pernambuco: a proa é arredondada, a forquilha de proa é facilmente percebida, o casco é reforçado por cavernas e o banco de velas é de mesma configuração. Essas canoas parecem ser, atualmente, extremamente raras, existentes apenas entre a nas proximidades da Ilha de Itamaracá e o sul da Paraíba. Uma dessas canoas, integrante do núcleo pesqueiro de Itapissuma, fronteiro à Ilha de Itamaracá, apresenta diferenciais dignos de monta. É menor, provavelmente mais nova, e não apresenta bordadura nem a profusão de encaixes e emendas evidenciados nas canoas pernambucanas maiores. Chama-se “Jararaca”, embora seu nome não esteja pintado no casco. Além das proporções, do esmero construtivo e da conservação cuidadosa, merece atenção a composição do banco de vela, dotado de dispositivo único ainda não registrado em nenhuma outra canoa, barco, bote ou bateira de todo o Brasil: os furos de vela. Trata-se de uma regulagem fina, existente apenas nas jangadas e que só faz sentido em embarcações extremamente sensíveis ao vento. Os furos de vela, escavados na carlinga, permitem mudar ligeiramente a inclinação do mastro – otimizando o aproveitamento do vento. Esse dispositivo era tido como específico das jangadas nordestinas, e sua ocorrência transforma a Jararaca em um caso único - dentre todas as demais canoas pesquisadas no Brasil. É famosa em toda a região pelo seu desempenho nas regatas que reúnem embarcações de pesca no mês de janeiro, depois da procissão que vai de Nova Cruz até Itapissuma (segundo informação coletada em Igarapé).

Há outra canoa pernambucana que merece registro especial: a canoa de Camaragibe, assim chamada por ter sido localizada nessa praia de Alagoas. Muito antiga e confeccionada com rusticidade, essa canoa foi encontrada, repleta de remendos, na Barra de Camaragibe, em Alagoas. Pesquisas posteriores confirmaram a procedência pernambucana. Trata-se de verdadeiro ancestral das canoas nordestinas, em especial das fabricadas ao norte do Rio São Francisco. Os elementos mais importantes dessa canoa estão na confecção da proa redonda, no cavername e no banco da vela. A proa é formada por forquilha, sobreposta ao tronco escavado que forma o casco da canoa propriamente dita. Esse dispositivo aparentemente simples tem raízes antigas e várias explicações práticas. A principal delas é a grande resistência à compressão (choques) proporcionada pela forquilha, já que nela todas as fibras da madeira acompanham o formato da peça. A iconografia da e a arqueologia demonstram que essa solução estava presente em alguns dos barcos mais antigos que se conhece, inclusive em primitivas embarcações de guerra mediterrâneas. O cordão que envolve a proa das canoas do Rio São Francisco e de Alagoas e, principalmente, as de Pernambuco e da Paraíba, deriva da



Patrimônio Naval Brasileiro

Dalmo Vieira Filho

Versão em revisão



solução da forquilha sobreposta ao casco escavado, encontrado em estado bruto na canoa de Camaragibe. Assim, esse barco aparentemente singelo adquire significado único: ele explica a gênese de um número considerável das variáveis de embarcações encontradas no Nordeste brasileiro. A canoa de Camaragibe, depois que entrou em desuso, foi integrada ao acervo do Museu Nacional do Mar, em São Francisco do Sul, Santa Catarina.

Alagoas

Nas praias do sul de Alagoas, núcleos pesqueiros de grande vitalidade utilizam embarcações que denominam “barcos”, que guardam as lições de construção naval e da arte de navegar aprendidas nas antigas canoas do Rio São Francisco. Peba é o protótipo desses núcleos, mantendo as tradições de lugares como Piaçabuçu, situados ainda nas margens do grande rio, principalmente nas proximidades da foz. Antigamente, a área de ocorrência da jangada nordestina clássica, construída de *piúba* ou *pau de jangada*, iniciava-se em Sergipe (as jangadas de paus da Bahia apresentam especificidades próprias que as distinguem bastante de todas as demais), mas atualmente é só entre Alagoas e o Ceará que se preservam as jangadas nordestinas de tábuas, estando praticamente extintas as de piúba. Em Alagoas, as jangadas de tábuas ocorrem em número considerável, especialmente em Maceió, onde com algumas adaptações, são utilizadas para o turismo. Em Lagoa Azeda, encontra-se o sítio onde está, talvez, a última jangada de piúba, (ou *jangada de pau*), em atividade no Brasil. Preponderam, entretanto, em todo o litoral alagoano, as jangadas de tábuas, que se estendem, com algumas variações, até a fronteira oeste do Ceará.

As catraias - como já se disse simples plataformas flutuantes manejadas a remos ou varejões - ocorrem em grande número e em toda a costa alagoana

Ainda existem em número considerável as formosas canoas alagoanas, típicas das lagoas do estado, mas que ocasionalmente pescam em praias e baías do litoral.

Em Maceió, existem alguns exemplares de um barco pouco conhecido: o caíque, que se assemelha às jangadas de tábuas na boca, no perfil e na altura da borda, mas é dotado de proa semelhante aos barcos do São Francisco. Navega como uma jangada e é praticamente a mesma embarcação que no Rio Grande do Norte chamam de “janga”. No Ceará, próximo à Camocim, existe adaptação semelhante.

Nas praias de Porto de Pedras, observa-se a coexistência rara de canoas e jangadas.

Os botes são abundantes, todos motorizados, dotados de cabines recentes, alteadas para proteção da popa. Pela proximidade de formas, deve-se aventar a hipótese de ter havido uma único tipo de bote, veleiro que atuava com variações de

Patrimônio Naval Brasileiro

Dalmo Vieira Filho

Versão em revisão



pequena monta do Ceará à Alagoas, confrontando ao norte com os cúteres maranhenses, e ao sul, com os saveiros baianos.

Canoas alagoanas

São canoas especiais pelas linhas suaves de seu desenho e são das que apresentam as formas mais refinadas do Brasil. A boca³⁶ estreita, a forma esguia e o grande tosamento no sentido longitudinal, proporcionam uma delicada silhueta, arrematada por peça em forma de forquilha, com friso na face superior que envolve e proporciona acabamento à proa – verdadeira obra de arte, cuidadosamente esculpida com arrufo³⁷ característico. A popa é extremamente alteada³⁸, como as do Rio São Francisco, permitindo que o barco seja impulsionado por um único remador posicionado à ré da embarcação. O fundo é chato e a esfericidade do tronco é mantida no tosamento interno e externo do casco. É comum que a carlinga seja esculpida do próprio tronco de que se origina a embarcação. O fundo - como em todas as canoas nordestinas – é chato.

Embora definhem na Lagoa de Mundaú e nas proximidades de Maceió, as canoas alagoanas ainda são abundantes nas lagoas ao sul, em especial em Marechal Floriano.

Muitos desses barcos estão em más condições de conservação, verificando-se o corte freqüente da extremidade posterior para encaixe de roçadeiras improvisadas como motores de popa. É comum, também, que naveguem portando velas confeccionadas com plásticos baratos utilizados na construção civil. São dados sintomáticos da problemática de conservação desses barcos especiais, resultantes da progressiva deterioração dos contextos socioeconômicos que preservaram – até hoje – essas canoas singulares.

Jangada de tábuas

As jangadas de tábuas ocorrem em toda a extensão do litoral de Alagoas, com uma particularidade em relação a suas congêneres nordestinas: preservam o tradicional remo de jangada – com pás compridas, e que faz as vezes de leme, nas jangadas de piúba. As jangadas de Alagoas não tem quilhas, o que dificulta a adoção do leme adotado nas demais jangadas nordestinas: são dotadas de duas aletas laterais que evitam a deriva. Os mastros apresentam as tradicionais emendados amarradas – aproximadamente à meia altura - assim como as retrancas – estas últimas formando as *mãos de retranca* – nas proximidades do mastro – por vezes separada por uma segunda emenda. Todos os demais equipamentos das jangadas tradicionais são preservados em Alagoas, notadamente em Barra do Camaragibe – um dos mais importantes núcleos de jangadas e jangadeiros da região. O número e a disposição dos *furos de vela* varia muito, oscilando entre três (Maceió, Coruripe) a 12 furos (Barra do Camaragibe). É

Patrimônio Naval Brasileiro

Dalmo Vieira Filho

Versão em revisão



recorrente a solução de dois *furos* centrais (ou um único *furo* central) ladeados por fileira inclinada de outros três *furos* (ou dois) de cada lado, perfazendo de 6 a 8 *furos de vela*. Em Maceió, encontra-se um dos maiores núcleos de jangadas destinadas ao turismo. Essas jangadas alteram-se pouco para servir à atividade turística e algumas ainda intercalam os *passeios* com pescas eventuais. As pinturas – mais detalhadas e coloridas – e a introdução de bancadas à meia nau, são as principais adaptações notadas, além das velas – que quase invariavelmente ostentam propagandas comerciais.

Jangada de paus

Na Praia de Lagoa Azeda, no norte de Alagoas, vive o mestre Valdemar, construtor de jangadas de piúba (madeira ali conhecida como “jangada”). Pescador e jangadeiro desde menino, proprietário, talvez, da única jangada desse tipo que subsiste completa e atuante em todo o litoral do nordeste acima de Salvador, Valdemar, além das histórias do pai e do avô, com quem diz ter aprendido tudo sobre jangadas, guarda retratos como os do tio-avô que teria ido de jangada até o Ceará³⁹. Em frente à sua casa está o raro exemplar completo da “jangada de troncos” e obteve-se a informação (não comprovada) de que em São Miguel dos Campos, devem existir outras jangadas desse tipo. As jangadas de paus confeccionadas ao norte da Bahia diferem das baianas em três aspectos principais: os paus de piúba são mais regulares na proa, sem as sinuosidades freqüentes nas jangadas baianas; o mastros apresentam emendas; a carlinga é formada por vários “furos de vela”.

Na jangada de lagoa Azeda, que é típica do modelo que se estendia de Sergipe até o Ceará, deve-se notar a diferença da mimbura⁴⁰, dos bordos⁴¹ e das meiocas (meios)⁴², os vários pares de paus – todos diferentes entre si – que formam o casco da jangada. Notar, também, o mastro emendado, a ausência de pregos, o remo de leme, a bolina e a carlinga – onde estão os furos de vela, que permitem ajustar a inclinação do mastro, otimizando a força do vento. Esse precioso exemplar, e os conhecimentos do Sr. Valdemar, devem servir de mote para projeto de reintrodução das jangadas de piúba no Brasil.

Rio São Francisco

Notável por seus aspectos históricos, culturais e paisagísticos, o Baixo Rio São Francisco é também um dos principais núcleos de ocorrência de embarcações tradicionais no Brasil. O preciosismo dos arremates de proa, a armação do cavername, o modo de confecção dos tabuados do fundo e do costado, são algumas das soluções presentes nas embarcações grandes e pequenas do São Francisco, sem equivalentes em qualquer outra paragem do litoral ou do interior brasileiros.

No Médio e Alto São Francisco, também existem modelos característicos, formando um universo ainda por ser mais bem conhecido. Os mais

Patrimônio Naval Brasileiro

Dalmo Vieira Filho

Versão em revisão

famosos desses barcos eram as barcas que por muito tempo se desincumbiram do transporte de cargas e de passageiros, interligando cidades e povoados ribeirinhas do Médio São Francisco. As barcas foram cuidadosamente estudadas por Paulo Pardal, um dos precursores do estudo do patrimônio naval do Brasil, autor do memorável estudo intitulado *Carrancas do São Francisco*⁴³.

As embarcações da foz do São Francisco apresentam quase sempre dois mastros – um deles junto à proa – solução típica da área de influência do São Francisco. As velas normalmente assumem a forma retangular, tendendo ao quadrado, por ação da espicha (embora existam também as triangulares que abrem com retrancas). O barco característico é a taparica, originalmente delicada canoa e atualmente quase sempre embarcação que preserva formas antigas, mas já é confeccionada com casco e cavername. As proas são pouco alteadas, e tendem ao redondo. A popa se curva amplamente para cima, para receber o remo de zinga. A proa é tratada com esmero singular: envolvida e arrematada por uma espécie de gancho de madeira, sobreposto externamente, na extremidade do qual é confeccionado um característico acabamento arrufado.

As embarcações do São Francisco são coloridas, inclusive seus panos, comumente tingidos com variados pigmentos. Formam uma família de embarcações próprias, com personalidade e configuração específica, já bastante diversa tanto das baianas, quanto das pernambucanas – e mesmo das alagoanas -, embora guardem relações importantes com o conjunto das canoas nordestinas: os fundos, chatos, as proas lançadas e a proa assinalada por arrufos.

Os “barcos” integram a família das baiteiras do nordeste, mas adquirem especificidades na região do São Francisco e de fato, são taparicas simplificadas construídas com tábuas. Preservam excelentes condições de navegabilidade a vela.

As embarcações maiores do São Francisco, como as canoas de tolda (ou sergipanas) e as chatas, derivam de antigas formas específicas de confecção de barcos, efetivadas a partir da inserção de uma prancha de madeira fixada no eixo longitudinal, criando um fundo plano e largo. Essa lógica específica, não encontra similar em nenhum outro lugar do Brasil e deve originar-se de técnicas transplantadas de outro continente que não o americano. Fabricadas as cavernas (muitas vezes valendo-se de curvas naturais de galhos de árvores selecionadas), a construção do fundo inicia, portanto, pela fixação de uma tábua central, chamada de rumo mestre. A peça seguinte é fixada na borda, e a partir dessas duas balizas, prega-se o restante do costado, com tábuas de diferentes desenhos, comprimentos e larguras, sendo que a disposição geral do tabuado tende ao vertical/oblíquo na proa e horizontal no fundo e nas laterais do costado. Esse é apenas um dos muitos aspectos a ser estudado nesse contexto tão extraordinário quanto ameaçado que é o Rio São Francisco: um dos universos de patrimônio naval mais importantes do mundo.



Patrimônio Naval Brasileiro

Dalmo Vieira Filho

Versão em revisão

Canoa de Tolda

As Canoas de Tolda ou Canoas Sergipanas, são específicas do Rio São Francisco e derivam de antigas canoas de grandes dimensões, há muito desaparecidas do “Velho Chico”.

Julgamos ser ela um legado da ocupação holandesa. Podemos também sentir a sua influencia, tanto em suas linhas gerais, semelhantes às das embarcações usadas nos canais da Holanda, como em sua bolina que, com a sua forma de sola de sapato, é usada nos dois bordos, característica das embarcações usadas lá.⁴⁴

Atualmente, existem apenas três exemplares, sendo que duas delas navegam no Rio São Francisco e a outra integra o acervo do Museu Nacional do Mar. Há poucos anos, esses barcos pontilhavam a paisagem do rio, às dezenas, com suas velas coloridas, transportando pessoas e mercadorias, entre as cidades interligadas pelo Velho Chico, em Sergipe e Alagoas.

As *Canoas de Tolda*, que podem alcançar quase 15 metros de comprimento, apresentam inúmeras características específicas. São dois mastros, um deles muito próximo à proa (característica do Rio São Francisco) e outro à meia-nau. Portam velas trapezoidais armadas com caragueja e retranca. Como marca registrada, a pequena tolda, onde viajavam passageiros ilustres, senhoras, proprietários do barco, ou mesmo mercadorias especiais – “o rico anda na tolda” diz o ditado ainda vigente na região. A tolda pode ser revestida de madeira ou com placas de metal – antigamente ripados cobertos com palha - e lembram elementos congêneres, comuns em barcos chineses, especialmente de Macau. O fundo é chato, como convém a uma embarcação que navega entre freqüentes baixios. Pela mesma razão – a baixa profundidade, a profundidade de leme é rasa, compensando com o comprimento na horizontal - “saia longa” - não descendo além do plano do fundo da embarcação. A larga bolina é lateral, presa na borda, funcionando a partir de eixo pivotante e deriva de embarcações holandesas, segundo Theodor Selling: lembrar que o Baixo São Francisco esteve sob o domínio da Holanda durante o período de Nassau, no início do século XVII. O casco é vedado com peças de madeira pregadas e encaixadas segundo técnica específica do Rio São Francisco. A pintura é sempre alegre e colorida, normalmente desenvolvidas a partir de fundo branco. As madeiras utilizadas na confecção, segundo depoimento do mestre Pedro Aristides, eram principalmente o pau dárco, braúna, aroeira, massaranduba, cedro e jaqueira. A lembrança dessas canoas é motivo de lendas e histórias ao longo do rio: a beleza de: suas formas, navegando com duas grandes velas e as histórias de marinheiros e remeiros, ainda são contadas. As paradas nos inúmeros pequenos portos representavam verdadeiro acontecimento, com a chegada ou partida de amigos, parentes, mercadorias, correspondências, novidades etc

Patrimônio Naval Brasileiro

Dalmo Vieira Filho

Versão em revisão



Chatas

Dentre os barcos significativos do Rio São Francisco, as chatas são muito importantes. Guardam todas as especificidades da rica carpintaria naval do grande “rio da integração nacional”, repleta de soluções únicas na tradição construtiva dos barcos brasileiros. Sinuosas, estreitas e compridas, algumas dessas belas embarcações ainda são construídas nas margens do rio, normalmente para serem prontamente motorizadas. São os últimos exemplares dos velhos saberes que guardam as especificidades da construção naval desse fabuloso contexto patrimonial que é o Rio São Francisco.

Atualmente, as chatas também já são raras no Velho Chico. Nota-se que muitos dos barcos motorizados, dotados de altas cabines, propícias ao transporte de passageiros, permanecem atuando na interligação das margens opostas. Adaptaram os cascos de antigas chatas, e mesmo de canoas de tolda, concebidos para serem movidos à pano, preservando-os e mantendo em atividade os mestres incumbidos da construção e reparo.

Canoas do São Francisco

São conhecidas como taparicas. Essas canoas, na origem, eram exclusivamente monóxilas (construídas em um só tronco); atualmente, na maioria dos casos, são estruturadas com cavernas e o costado é confeccionado com tábuas de corte irregular – engenhosamente encaixadas – tendo como base a tábua do fundo, chamada “rumo mestre”. O fundo é plano (chato).

Atualmente, são raras as canoas verdadeiras, sendo conhecidas como taparicas apenas os barcos encavernados que preservam as linhas e os equipamentos das antigas canoas. A forma é esbelta e hidro-dinâmica, notando-se que as cavernas, de curvas côncavas à meia-nau, tornam-se convexas nas proximidades das proas. São, provavelmente, as canoas construídas com maior apuro e esmero técnico em todo o Brasil. Leves e velozes, navegam comumente com até dois mastros. A vela é quadrada – de espicha (loló), ou triangular (latim). O tratamento da proa é único, configurando-se como obra-prima da arte popular aplicada na construção de embarcações tradicionais: uma espécie de gancho (chamado de *borda*) envolve a extremidade do casco, terminando com delicado ornato arrufado, típico do Rio São Francisco. O mastro é confeccionado em peroba ou sapucaia, conforme informação oral. As pinturas são coloridas e alegres, como a vida nesse rio, cheia de luz, surpresas e de contrastes.


Barco do São Francisco

São embarcações simplificadas, fabricadas mais recentemente, nos moldes das antigas canoas e taparicas do São Francisco – que hoje se tornaram raras. Os barcos, embora construídos com tábuas, guardam das canoas as linhas gerais do casco,

Patrimônio Naval Brasileiro

Dalmo Vieira Filho

Versão em revisão



toda a mastreação, a popa alteada e, muitas vezes, o acabamento de proa - marca registrada do São Francisco. Existe atualmente grande quantidade de barcos, no rio e nas localidades litorâneas próximas da foz. O acabamento do casco é muito menos sofisticado do que o das taparicas, notando-se a simplificação das linhas do casco e a quina reta na junção do fundo com o costado. Os barcos são predominantemente construídos para atuar na pesca e, apesar do acabamento simplificado, mantêm todo o aparato vélico tradicional do São Francisco, navegando com segurança com os dois panos, sob o regime de ventos variáveis da região. Normalmente portam duas velas, quase sempre quadradas, com espicha e retranca, sendo a frontal menor e posicionada junto à proa, na clássica configuração do Rio São Francisco. Observam-se também velas triangulares, abertas por retranca flexível, muitas vezes também utilizadas em dupla. A bolina, estreita e comprida, é amarrada na borda - lateralmente. O leme da embarcação é dado por remo comprido, manejado à ré, podendo ser apoiando na fenda cortada no centro da popa alteada.

Barcos de travessia

Com relação ao Rio São Francisco é importante registrar as barcas que fazem a travessia do rio ou que continuam a interligar as comunidades ribeirinhas, transportando pequenas cargas, animais e passageiros. Além de exercerem função social indispensável, quase todas resultam de uma adaptação das chatas e até das canoas de tolda, conservando no casco todas as suas particularidades construtivas, incluindo a confecção do costado, a exuberância das cores e o característico arremate de proa. Infelizmente, quebrando a tradição, já se localizam barcas mais novas, desvinculadas das embarcações tradicionais do Rio São Francisco. Se não for por medida emergencial, capaz de impor-se com a devida urgência, em breve essas versões simplificadas se tornarão absolutas no Baixo São Francisco e na região da foz, o que se consubstanciará em mais uma perda a somar-se aos dissabores náuticos e ambientais do Velho Chico.

Sergipe

Da foz do Rio Real, que marca a divisa da Bahia com Sergipe, para o norte, as embarcações tradicionais apresentam mudanças significativas. Diluem-se as características baianas e surgem elementos novos que configuram barcos diferentes, cujo foco de irradiação provavelmente foi o Rio São Francisco. Do conjunto dos barcos tradicionais sergipanos atualmente existentes, pode-se destacar como mais antigas as canoas, já raras na foz do São Francisco e aparentemente em vias de extinção nas poucas localidades do litoral sul sergipano, onde ainda podem ser encontrados. Indiaroba (principalmente) e São Cristóvão são dois dos núcleos pesqueiros onde existem canoas diferenciadas - tanto do Rio São Francisco quanto da Bahia, configurando uma tradição própria - sergipana - independente da baiana e, embora mais

Patrimônio Naval Brasileiro

Dalmo Vieira Filho

Versão em revisão



próxima, distinguindo-se também das alagoanas. A área de ocorrência dessas canoas vai do Rio São Francisco até Indiaroba, limitando-se portanto, ao litoral de Sergipe.

Barcos de Sergipe

No município de Estância, pouco ao norte da Bahia, já foram encontrados *barcos* e algumas *taparicas* remanescentes. Em Aracaju e no norte de Sergipe, as canoas praticamente deixaram de ser confeccionadas e vêm sendo substituídas pelos *barcos*.

Os barcos são abundantes em Sergipe, inclusive em São Cristóvão – onde existe um tipo específico – e em Aracaju, onde são tratados com especial esmero. As proas são trabalhadas com grande cuidado e as popas, triangulares, formam base para os remos de *zinga* (um só remo movimentado a embarcação a partir de movimentos centrados na popa). Além do preciosismo na confecção, esses barcos destacam-se pela criatividade das pinturas geométricas do costado e, principalmente, das popas – marca registrada do patrimônio naval de Sergipe.

Canoas do Rio Real

Além das embarcações do Rio São Francisco, cuja influência se estende por todo o litoral sergipano, não há dúvida de que se pode falar de uma Canoa de Sergipe – como se disse rara – que surge no rio Real e já não existe nas lagoas alagoanas. O centro de ocorrência dessas embarcações foi o Rio São Francisco, onde atualmente predominam os *barcos* sobre as poucas *taparicas*; as canoas propriamente ditas, que foram a base das embarcações da região e hoje em dia já são difíceis de serem avistadas.

As Canoas de Sergipe, cuja ocorrência é maior no sul do estado e muito menor no Rio São Francisco (limite norte do estado), se distinguem amplamente das *taparicas*, são rústicas, muito longas, dotadas de cavername e estão preparadas para navegar principalmente nos rios e manguesais do sul do estado, enfrentando correntes contrárias e as freqüentes mudanças de rumo – necessárias para acompanhar os meandros sinuosos dos cursos d'água locais. Nessas condições, o remo impõe-se como principal força motriz: o número e a forte presença das toleteiras particularizam essas importantes canoas. A “Rio Real” e algumas congêneres, observadas em Indiaroba e em São Cristóvão, impressionam pelo comprimento grande, boca diminuta e borda rasa; deve-se notar, ainda, a presença do tabuado que configura a borda, e os arremates de proa – que derivam de uma forquilha – e a popa pouco menos alçada do que a das canoas alagoanas e dos barcos e *taparicas* do rio ao Francisco. De um modo geral, os aparelhos vélicos são os mesmos do Rio São Francisco, com duas velas – quadrangulares de espicha ou triangulares com retrancas – armadas junto da proa e à meia nau. Os cascos são totalmente distintos das canoas baianas e das alagoanas. Não

Patrimônio Naval Brasileiro

Dalmo Vieira Filho

Versão em revisão

apresentam as proas longas e lançadas para avante, lembrando nesse particular as grandes canoas encontradas em Pernambuco, cuja origem e área influencia ainda precisa ser delimita. As canoas do sul de Sergipe encontram-se em extinção e a cada ano seu número torna-se menor, não existindo registro de reposição do estoque atualmente subsistente – composto quase exclusivamente por embarcações já bastante envelhecidas.

Botes de São Cristóvão

Na importante cidade histórica de São Cristóvão, cuja praça central é reconhecida pela UNESCO como patrimônio da humanidade, no pequeno porto pesqueiro quase abandonado, subsiste um número considerável de barcos, canoas esporádicas e alguns *barcos* largos e alongados, movidos a remos e panos, desempenhando os papéis que até há pouco era exclusivo das canoas. Estes barcos, com capacidade de carga e – por serem feitos de tábuas de madeira - contando com facilidades construtivas maiores do que as canoas, adquiriram configuração específica, constituindo-se em uma espécie de síntese dos barcos do litoral sergipano com as canoas do Rio Real. Infelizmente, a decadência da pesca artesanal na região parece indicar que a sobrevivência dos botes - e mesmo dos barcos sucedâneos das canoas - encontra-se atualmente fortemente ameaçada.

Bahia

De norte ao sul, o vasto litoral da Bahia é caracterizado por recortes que proporcionam abrigo a embarcações das mais diversas naturezas. Na Baía de Todos os Santos, no Recôncavo, em Itaparica, Mangue Seco, Morro de São Paulo, Baía de Camamu, Ilhéus, Belmonte, Porto Seguro e Caravelas, dentre muitos outros, é riquíssimo o patrimônio naval, principalmente entre Salvador e o extremo sul do estado. Além de variados, os barcos baianos são plasticamente muito expressivos, mesclando cores e formas singulares, fazendo com que sua mística tenha sido sempre apropriada nas obras dos grandes artistas baianos de todos os gêneros. Fato a destacar na Bahia é o número expressivo núcleos pesqueiros ativos que subsistem, compondo uma frota numerosa e farta tripulação de marinheiros profissionais - principalmente no sul do estado.

As afamadas canoas baianas, consideradas pelo Almirante Alves Câmara como as rainhas das canoas brasileiras⁴⁵, existem – com variações sutis - em todo o extenso litoral da Bahia. A variedade mais importante ocorre na área de Valença – as canoas de calão – cada vez mais raras, com pouca reposição do estoque, verificando-se que a maioria dos exemplares encontra-se em fase intermediária ou final de vida útil.

Patrimônio Naval Brasileiro

Dalmo Vieira Filho

Versão em revisão



Os saveiros, tanto os de velas de içar, quanto os *saveiros de pena*, existem ainda, em pequena quantidade, sendo que os primeiros - desde há muito - praticamente deixaram de ser fabricados.

As traineiras, segundo modelos predominantes no sul/sudeste do Brasil já se constituem em maioria nos barcos motorizados, e prevalecem nos núcleos pesqueiros do sul do estado, como Caravelas e Belmonte.

As escunas, barcos recentes, derivados dos saveiros e fabricados preferencialmente em Valença, são fartamente utilizadas na atividade turística, e a partir dos últimos anos, passaram a dominar as paisagens marítimas de todo o litoral da Bahia. Muitas ainda preservam os cascos de saveiros, marcados pelas características *rodas de proa* em semicírculo, salientadas pelos avantajados *capelos* - os mais proeminentes dentre todos os barcos tradicionais brasileiros.

Em que pese a significância, deve-se salientar a crítica situação atual dos barcos tradicionais da Bahia: a pequena quantidade de saveiros subsistentes apontava até há pouco para seu desaparecimento; a extinção das jangadas de piúba, ou pau de jangada da orla de Salvador, e o pouco número extremamente restrito das jangadas remanescentes na região de Ilhéus e Sauípe. O empobrecimento cultural das embarcações que compõe as ricas colônias de pesca do estado, inclusive em Salvador, na Praia da Barra, no Rio Vermelho e em Itapoã, onde as *canoas baianas* e os barcos tradicionais em geral, já são exceção. Imperam embarcações metálicas, confeccionadas em fibra de vidro, ou toscamente fabricadas em madeira, inclusive com chapas de compensado.

Se não forem tomadas medidas urgentes, em pouco tempo as praias e enseadas baianas não contarão mais com o diferencial extraordinário de suas embarcações típicas.

Saveiro



Na Bahia, subsistem cerca de 20 exemplares íntegros dos míticos saveiros de vela de içar. Modelos maiores e de dois ou mais mastros e velame variado, descritos por Alves Câmara⁴⁶, Theodor Selling Jr.⁴⁷, Pedro Agostinho⁴⁸, e Lev Smarcevski⁴⁹ dentre outros, desapareceram nas últimas décadas e subsistem apenas na memória dos seus marujos, nas músicas de Caymi, Edu Lobo, Gilberto Gil e Caetano Veloso, páginas de Jorge Amado, nas imagens de Pierre Verger e nos desenhos de Carybé.

O aparelho vélico dos *saveiros de vela de içar* não conhece similar no Brasil. Os mastros são formados por tronco de madeira única - não estaiados - apesar de usualmente medirem entre 12 e 15 metros. A *sucupira*, *pau d'óleo*, *beriba*, *conduru*, *inhabi*, ou *capaúba vermelha*⁵⁰ - madeiras preferencialmente utilizadas - apresentam tortuosidades características próximas ao tope, ampliando em muito as singularidades

Patrimônio Naval Brasileiro

Dalmo Vieira Filho

Versão em revisão



dessa notável embarcação. Invariavelmente, os *saveiros de vela de içar* atuam com *vela grande* alta e estreita, alçada por pequena carangueja e desprovida de retranca, além de pequena giba (buja) de proa, cuja configuração e principalmente o apoio da amura também é inédito, fixado na ponta do *pau de giba*, que por sua vez, é amarrado no *capelo* ou nos *cabeços* – duas das especificidade dos saveiros dentre o conjunto dos barcos tradicionais brasileiros. Os *capelos* dos saveiros, os maiores dentre os barcos brasileiros, prolongando as *rodas de proa* – executada em arco de círculo - arrematam de maneira airosa a composição, configurando uma solução plástica e funcional sem paralelo. Os dois *cabeços* – outra especificidade dos grandes saveiros – reforçam as particularidades do *saveiro da Bahia*,

Os *saveiros de vela de içar* apresentam diferentes tamanhos, mas a maioria mede entre 12 a 14 metros de comprimento, por aproximadamente 4 metros de boca. No Rio Paraguaçu, ainda existem duas unidades dos saveiros de *dupla proa* ou *rabo de peixe* - como são localmente conhecidos - que o estudioso Kelvin Duarte considerava extintos.

Os saveiros formam na primeira linha dos grandes barcos tradicionais do Brasil e do mundo. São embarcações de porte avantajado para o padrão dos barcos tradicionais brasileiros, bordos altos, casco redondo, marcados pelo *capelo* (arco de proa) em semi-círculo. O leme, de grandes dimensões, é manejado por cana de leme, esculpida com pequeno bulbo na extremidade e encaixada diretamente na parte superior do leme. Foram detalhadamente estudados pelo arquiteto, artista, navegador e pesquisador ucraniano radicado no Brasil, Lev Smarchewski, que defende a tese de ser o saveiro uma embarcação de acentuada origem indiana⁵¹, anotando também, influências chinesas: “no saveiro, com o prolongamento da cinta e *contra-cinta*, o mesmo processo usado no junco chinês foi feito: uma plataforma de trabalho usada nos lanchões, chamada de xapite”.⁵² A forma da popa é apresentada como sendo adaptação posterior, tendo ocorrido, segundo sua interpretação, no Recôncavo, durante a ocupação holandesa: “... influência *européia* e holandesa, que não é tutelada pelo graminho.”⁵³

Atualmente, os saveiros baianos apresentam sempre um único mastro e podem ser divididos entre os saveiros de velas de içar, encontrados predominantemente no Recôncavo - vez por outra ainda chegam ao cais do mercado Modelo em Salvador - e os saveiros de vela de pena, sempre de menor tamanho, encontrados também no Recôncavo, e mais comumente em Itaparica ou Salvador.

Restam, portanto, poucos saveiros de vela de içar completos – íntegros. A maioria retirou o convés e o tijupá⁵⁴ – cabine baixa, em duas águas – para trabalhar com maior comodidade no transporte de materiais de construção, principalmente na retirada e no transporte de areia, ao longo do Rio Paraguaçu, onde essas majestosas embarcações como que desfilam, podendo ser apreciados em grupo a cada oscilação das marés⁵⁵ - que ocultam e descobrem os bancos de areia. Espetáculo digno de admiração é quando, por ocasião da regata João das Botas, saveiros de todas as procedências do

Patrimônio Naval Brasileiro

Dalmo Vieira Filho

Versão em revisão

Recôncavo acorrem a Salvador, proporcionando – antes e durante a competição - um colorido atualmente raro à paisagem marítima da primeira capital do Brasil.

Atualmente, os saveiros de vela de pena – assim chamados por portarem a vela latina clássica, armada içando-se a verga longa armada na diagonal - de proa à popa – são menores do que os de vela de içar, e não se conhece nenhum que tenha preservado convés ou tijupá. O mastro é curto e a verga quando alçada, confere a silhueta característica desses barcos, utilizados sempre na pesca, com ênfase no Recôncavo, mas presentes em todo o litoral da Bahia. Preservam a característica proa em arco, mas não apresentam os dois cabeços laterais. O casco é redondo, com quilha pronunciada – que associa a função de bolina. A popa é semelhante – em menor dimensão – à dos *saveiros de vela de içar*.

Jangadas da Bahia

Um dos registros inquietantes acerca da situação atual do patrimônio naval brasileiro é o rápido caminho para a extinção das jangadas baianas. Em pesquisa realizada pelo IPHAN em 2005, foi localizado apenas um exemplar, já sem a mastreação, em um dos núcleos de pescadores do Rio Vermelho, em Salvador. Também na região de Ilhéus, em Itacaré, pouco ao norte de Salvador e em Porto do Sauípe, apenas um punhado de núcleos, com pouquíssimas jangadas, ainda subsistem.

Dentre essas *jangadas de pau* remanescentes, as do sul são maiores, mas elas dividem suas especificidades mais importantes. Invariavelmente são formadas por seis *paus de jangada*, unidos por cavilhas fixadas em furos abertos por *puas* manuais. Esses barcos são construídos, mantidos e reparados por seus próprios usuários: os pescadores que cotidianamente se lançam ao mar na faina da sobrevivência. Toda a matéria prima é extraída da região, excetuando o algodão com que se corta e costura a vela e, atualmente, os cabos de manejo da vela – escotas e adriças⁵⁶ – da âncora e das redes e linhas de pesca. Predominam as *velas de pena* (velas latinas clássicas), levantadas por vergas construídas de madeira fina e extremamente resistentes. O mastro, mais baixo do que o das demais jangadas nordestinas, também é formado por uma única peça, igualmente de grande resistência. Existe um único *furo de vela*, na carlinga, mas várias dessas embarcações apresentam a *enora* folgada, permitindo inclinar o mastro, fixado no ângulo desejado por uma espécie de cunha.

Todos os componentes das jangadas tradicionais estão preservados nessas jangadas de pau remanescentes do litoral da Bahia: *banco de vela, mastro, verga, velas de algodão*. Os *toletes* são diferentes das demais jangadas – formados por pequenas forquilhas encavilhadas no casco.

*A amura e a escota da vela grande fixam em forquilhas com o vértice para cima e cravados nos papus, a vante e a ré do mastro, e são chamadas de cabichos.*⁵⁷



Patrimônio Naval Brasileiro

Dalmo Vieira Filho

Versão em revisão



As jangadas são governadas por *remo de vela*, que se maneja apoiando em entalhes confeccionados para esse fim na popa da embarcação. Muitos deles apresentam cuidadosos entalhes ornamentais, esculpidos entre a pá e o cabo. A *bolina* é uma tábua comprida, descida à meia nau, no interstício central entre os paus de jangada que formam o casco. As *fateixas*, chamadas também de *chaço* ou *tanaçu*⁵⁸ mantém-se como a ancora mais utilizada.

O maior diferencial das jangadas de paus da Bahia, porém, é a forma irregular que alguns dos *paus de jangada* apresentam na popa e principalmente, na proa. Essa curiosa tradição pode passar por desleixo para os mais desavisados, mas trata-se de opção cultural (possivelmente de motivação estética, já que são desconhecidas eventuais vantagens ou implicações funcionais) que preserva no Brasil a memória de soluções que se sabe existir na África.

Assim, essas embarcações raras - apenas aparentemente toscas - reúnem um sem número de recursos técnicos que as equiparam às mais importantes ocorrências do patrimônio naval brasileiro.

Até poucos anos as pequenas jangadinhas de vela de pena eram abundantes na orla da capital e não se diria que em poucos anos haveriam de desaparecer completamente. Hoje subsiste um único exemplar preservado, distante da Bahia, integrado ao acervo do Museu Nacional do Mar, em São Francisco do Sul, Santa Catarina. A jangada soteropolitana selecionada pelo pesquisador Pedro Agostinho da Silva, em 1992 é de pequenas dimensões, confeccionada em piúba e equipada com a vela latina clássica: mastro curto e - no caso do exemplar do museu - verga de bambu. O leme obedece à tradição das jangadas nordestinas: uma espécie de remo, de pás longas, manejado à ré da embarcação, de modo a formar momento com a vela e a quilha, permitindo controlar a direção de deslocamento da embarcação. O problema principal para a preservação das jangadas na Bahia é a obtenção da matéria prima. Selling já relata que em meados do século XX, *tornando-se o pau-de-jangada escasso e excessivamente caro, no Norte do Estado, os jangadeiros de Açú da Torre vão a Itacaré, no Sul do Estado, na jangada velha, onde conseguem a madeira mais barata e com mais facilidade. Abandonam a velha jangada na praia, compram o material e fazem a nova; em madeira, em 1950, custava 500 cruzeiros velhos e com a mão de obra uma jangada ficava por 2.000 cruzeiros. De volta a Praia do Forte traziam madeira para uma segunda jangada.*⁵⁹

Canoas baianas

As canoas baianas foram chamadas por Antônio Alves Câmara de “rainhas das canoas brasileiras”. Configuram-se como uma das mais belas embarcações tradicionais do país: são verdadeiras esculturas, talhadas com preciosismo invulgar, em um único tronco de madeira, seguindo modelo diretamente derivado de canoas da costa ocidental da África.

Patrimônio Naval Brasileiro

Dalmo Vieira Filho

Versão em revisão



Parece-nos que devemos buscar a forma de seu casco em África, e para a Bahia trazida pelos escravos. Uma litografia do Congo, vimos uma canoa muito semelhante, no seu formato, às da Bahia⁶⁰.

O fundo é chato, no costado percebe-se a esfericidade do tronco (exceção dentre as canoas brasileiras litorâneas), proa e popa são lançadas bem adiante da linha de flutuação.

A canoa baiana tem o costado boleado e o fundo plano, ostentando à popa e à proa uma espécie de plataforma projetada, esculpida no mesmo trono da canoa.⁶¹

Longitudinalmente, o casco desenvolve-se entre duas linhas planas e paralelas: o fundo e a borda (existem também as levemente arqueadas e as acentuadamente arqueadas). As canoas baianas são armadas com diferentes configurações de velas latinas: triangulares dotadas de *vergas* (latina clássica) ou *retrancas* (vela grande ou mestra) e quadrangulares ou trapezoidais - armadas com *espichas*. De Camamu até Valença, são mais comuns as velas de espicha - quadradas, dotadas de retranca flexível, ocorrendo também as triangulares - que se armam apenas com retrancas. No Recôncavo Baiano, algumas dessas canoas ainda são dotadas de até duas grandes velas latinas⁶². Neste caso, navegam com bolina lateral - denominada *espadela* - e necessitam, quando em orça⁶³ - de pelo menos dois tripulantes (um em cada mastro) para o contrapeso. O leme é dado por um remo grande, manejado à ré. São utilizadas na pesca, no transporte e também em concorridas competições locais.

No Recôncavo, há uma pintura de costado característica: mantém-se a madeira crua em todo o interior da embarcação, enquanto no exterior cobre-se com piche o fundo, e apenas parte do costado - as duas extremidades e o centro da embarcação, deixando portanto, três áreas escuras, que encerram como que duas faixas claras. Embora predomine essa composição, baseada na tonalidade natural da madeira e no preto, as canoas também podem ser pintadas de vermelho, de amarelo e mais raramente de verde ou azul.

A pintura é típica, e somente usada nas da Bahia, principalmente em Salvador: pixam o fundo até pouco acima da linha d'água e cerca de um metro da proa e da popa, e no canto, em pouco mais da largura de uma bancada, pixam-na até a borda, o que dá um cunho sui-generis à pintura⁶⁴.

Nota-se que esse motivo tradicional vem sendo rapidamente substituído por pinturas menos elaboradas, quase sempre baseadas em uma única cor. As canoas baianas são construídas de pinduíba-branca, vinhático, cedro, louro, catruz ou jequitibá.

As Canoas baianas ainda existem em bom número entre Camamu e o Recôncavo, mas, nas demais regiões, rareiam a cada dia. A esmagadora maioria apresenta más condições de conservação, em especial em Salvador, onde quase já não há reposição desses barcos. Muitas das grandes canoas de Itapuã ou Rio Vermelho estão, hoje, esquecidas nas praias e servem apenas para - eventualmente - guardar as redes e os apetrechos de pesca.

Patrimônio Naval Brasileiro

Dalmo Vieira Filho



Versão em revisão



Atentando para as especificidades e variações do desenho das canoas ao longo da extensa costa baiana, observa-se que suas características - à primeira vista homogêneas - apresentam como que graduações de diversos elementos constitutivos.

A mais importante variação de desenho é dada no tratamento do eixo de simetria dessas embarcações: o eixo pode ser marcado por delgados de proa e popa, ou apenas assinalado por frisos, e em alguns casos inexistente. Do sul para o norte da Bahia, torna-se mais tênue a marcação do plano vertical de simetria, reduzido a um simples friso que desaparece no fundo das canoas. Entre Caravelas, Alcobaça, Porto de Areia e Prados, o eixo longitudinal de simetria das canoas ainda está muito bem marcado delgados de proa e popa, tornando-se sempre menos perceptíveis - reduzindo-se a friso sutilmente entalhado - à medida que se sobe a costa para o norte.

Quanto ao comprimento e lançamento, nota também registram-se variações, notando-se que no litoral sul da Bahia, as canoas são mais baixas, menores e com proas e popas menos lançadas do que no Recôncavo. As de Camamu constituem quase que um modelo próprio: predominam as canoas longas, estreitas e rasas, além de quase nunca apresentarem pinturas coloridas.⁶⁵ O fundo tende ao redondo no sul e torna-se perfeitamente plano (fundo chato) em Salvador.

Entre Camamu e Salvador está a principal área de ocorrência das canoas baianas. São baixas, compridas e com extremidades lançadas e alteadas. A seção transversal dessas canoas destaca o tratamento levemente arredondado do costado, tornando perceptível a esfericidade do tronco (a boca é menor do que a largura máxima da embarcação) - aspecto exclusivo das canoas da Bahia. No tratamento interno, nota-se o primoroso encaixe do banco de proa. O escavado interno é ortogonal na popa (perpendicular ao costado) e circular na proa. Muitas dessas canoas navegam com velas latinas clássicas, de jangadas (retranca) ou espicha, esta última com variantes que fazem o formato do velame oscilar do retângulo ao quadrado. Armada ou não de velame, as canoas baianas apresentam a silhueta inconfundível, formando um dos barcos tradicionais mais interessantes do planeta.

A beleza e expressividade não vem impedindo que estas embarcações notáveis caminhem para a extinção. Em Salvador, observando-se toda a orla urbana, inclusive a *rampa do Mercado Modelo*, verifica-se que os modelos existentes são antigos e, na maior parte vezes, mal conservados. Muitos estão abandonados, inclusive a maioria das grandes canoas de Itapoá e Rio Vermelho, esquecidas nas praias e servindo apenas para guarda de redes e apetrechos de pesca ou praia. No sul, as canoas baianas encontram-se imersas em um universo náutico onde já predominam barcos de modelos mais recentes, muitas vezes confeccionados em fibra de vidro ou alumínio.

A situação não é diferente em Porto Seguro e, inclusive, em Ilhéus (onde foram localizadas importantes - e raras - canoas dotadas de tabuado estreito acrescentado na borda). As canoas ainda existem em bom número entre Camamu e no Recôncavo, mas nas demais regiões, rareiam a cada dia.⁶⁶

Patrimônio Naval Brasileiro

Dalmo Vieira Filho

Versão em revisão



Durante a pesquisa efetuada em 2005 ao longo do litoral da Bahia, foram localizadas algumas canoas excepcionais – quer pela dimensão, quer pelo esmero construtivo.

O maior dos exemplares recenseados em Itapoã, no ano de 1973, tem 13,74m de comprimento por 0,66 de boca, e o menor 4,88m de comprimento e 0,68 de boca. Ali entretanto, são mais freqüentes os comprimentos situados entre os 9,50 e 11,49 metros, com uma ocorrência correspondente a 57,13% das embarcações existentes.⁶⁷

É o caso da grande canoa (sem nome, e encontrada emborcada, em serviços de manutenção), em Caravelas a “Quem Esperar”; dignas representantes das canoas de calão, longas e rasas, com arremate de proa, localizada em Valença e Nilo Peçanha; as despojadas e esguias canoas de Camamu, com aproximadamente sete metros de comprimento; ou o único exemplar avistado de canoa de alto bordo de Ilhéus – cuja forma pode derivar do transporte do cacau para o porto da cidade; as canoas do Rio Paraguaçu e do fundo do Recôncavo Baiano, com sua característica pintura negra contra fundo colorido ou preservando a tonalidade da própria madeira; ou ainda as antigas canoas de Siribinha, que parecem guardar resquícios da tradição indígena mesclada com a africana. Todas são embarcações aparentemente únicas no contexto do patrimônio naval brasileiro. Nenhuma está livre da ameaça de extinção – inevitável sem o envolvimento da sociedade ou a rápida implantação de uma política pública adequada de reconhecimento e salvaguarda.

Canoas de calão

Extraordinária série das canoas baianas, as chamadas *canoas de calão*, encontradas entre Valença e o sul do Recôncavo Baiano, até Camamu (onde já são exceção), apresentam particular interesse. As *canoas de calão* são despojadas - é freqüente que o tratamento do desbaste seja rústico e que não sejam pintadas. Apresentam tabuado acrescido à borda, corrido de proa à popa, de modo a envolver todo o tronco escavado que forma o casco. O tratamento da proa é singular: dado por peça de madeira fixada de forma oblíqua na extremidade da proa e que se sobressai – *em riste* – configurando provável motivação fálica – aspecto comum nas embarcações primitivas – onde os barcos foram sempre relacionados com a masculinidade.

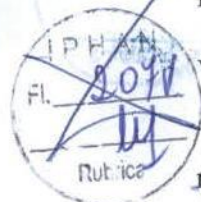
As *canoas de calão* diferem das demais *canoas baianas* essencialmente pelo taboado da borda e pelo arremate de proa. Navegam com mastro curto e vela reduzida, de espicha alta, fixada quase a meio mastro e retranca confeccionada de madeira flexível, dotando a vela de formato trapezoidal e proporcionando particular elasticidade ao conjunto do velame. Quase todas são dotadas de fortes toleteiras – que testemunham o uso freqüente dos remos.

Em Valença, situa-se um dos maiores núcleos de construção e movimentação de barcos do litoral do Brasil. A presença de diversos estaleiros e a

Patrimônio Naval Brasileiro

Dalmo Vieira Filho

Versão em revisão



movimentação constante de saveiros, escunas e traineiras motorizadas, a chegada tranqüila das canoas que chegam da pesca, marcam o braço de rio que configura a verdadeira “avenida central” da cidade.

No cais de Valença, ocorre um dos cotidianos espetáculos da faina marítima no Brasil. As canoas, de volta da pesca, encostam junto à murada do cais, nas proximidades do mercado, onde se realiza a feira livre da cidade. Atracadas, expõem o pescado, previamente arrumado e organizado segundo variedades próprias. Cada canoa tem a seus pesos e a balança e comercializa o fruto do trabalho diretamente com o consumidor. Trata-se de uma modalidade de venda de pescado que existiu em inúmeras cidades brasileiras – Salvador, Florianópolis e Paranaguá são algumas delas - e que hoje se encontra restrito à Valença. Ali, na orla do mercado, balanças e barganhas convivem com manobras de atracação, estórias da pesca e das porfias cotidianas disputadas nas idas e vindas do mar, as novas da terra, as brincadeiras, a arrumação e a separação do pescado e a organização dos apetrechos, criando uma das mais curiosas paisagens culturais das tantas que dinamizam o patrimônio naval do Brasil.

Região Sudeste

Espírito Santo

O litoral do Espírito Santo é dotado de importantes núcleos de pesca – tanto industrial quanto artesanal. No sul, predominam botes e barcos motorizados, e ainda encontram-se raros veleiros. Há notícias do *Arrastão* que pelo menos até 2005 navega com velas latinas. Na praia de Itaoca e Itaipava, há um conjunto de pequenas embarcações que lembram o “saveiro de pena da Bahia” e que portam vela latina – a ocorrência mais ao sul onde essas velas foram encontradas em uso. O formato dessas embarcações lembra o dos saveiros, mas sem a característica roda de proa em arco. Em Itaipava, entre traineiras grandes, existem embarcações que portam velas latinas. Em Anchieta e Guarapari, ainda se encontram os últimos remanescentes das *canoas do Espírito Santo*, embarcação híbrida, que conjuga características de suas congêneres do sul/sudeste com as do nordeste, predominando a segunda. Essas canoas ainda não foram descritas e seu estudo deve merecer aprofundamento: são raras e não estão mais sendo fabricadas.

Em Perocão, já em Guarapari, várias embarcações, mesmo motorizadas, preservam mastros e velas – para situações de emergência, segundo os pescadores. Seus cascos, de desenho esmerado, devem descender de antigos veleiros.

A baía de Vitória, constitui um universo náutico específico, com suas praias de oceano, rios, manguezais e lagoas, cujo patrimônio naval precisa ser melhor conhecido. As pequenas embarcações, conhecidas como caíques, apresentam dupla-proas. Existem registros fotográficos de grande canoas – semelhantes às baianas, em

Patrimônio Naval Brasileiro

Dalmo Vieira Filho

Versão em revisão



Guriri - São Mateus. Atualmente, na ampla praça do mercado, preponderam bateiras rústicas, com curiosas proas e popas alçadas.

Canoas do Espírito Santo

São muito raros os exemplares dessa canoa rústica, comprida e de boca estreita, que conjuga características das canoas nordestinas e das suas congêneres do sul. As maiores particularidades residem na configuração da proa e da popa, onde se nota a forte presença dos *delgados*, inseridos em proas cujas formas, não fora por esse detalhe, seriam classificadas como integrantes da grande escola das canoas baianas. Como a maioria dessas canoas atua a partir de praias, portam pequenas tábuas de borda na proa, facilitando a ultrapassagem da arrebentação. Temos portanto, proas com configuração nordestina, dotadas de bordaduras e onde se inserem *delgados* típicos do sudeste/sul. Nas popas, já prepondera a solução que se estende até o sul, marcada pela forte presença do *delgado* e a profundidade do tosamento, que confere acabamento triangular ao desenho. O corte transversal evidencia a tendência curva do fundo dessas embarcações (o fundo das canoas nordestinas é plano), e o forte desbaste (as canoas nordestinas preservam cascos mais grossos), que poupa apenas a fina espessura do casco, características que aproximam essas embarcações da tradição sul/sudeste. Alguns exemplares tem o casco reforçado por cavernas e a maioria mantém a enora e a carlinga, embora já não possuam mastreação.⁶⁸

Caíque do Espírito Santo

Esses pequenos botes apresentam interesse tanto pelos detalhes de confecção do casco, quanto pelo fato de preservarem, em pleno sudeste do Brasil, a tradição de navegar com as velas *de verga*, *de pena*, ou *de pendão* – as velas latinas clássicas.

A popa é cortada em leque e a proa afilada em risco. A comparação com os *saveiros de vela de pena* outrora tão abundantes na Bahia se impõem, mas existem diferenças visíveis, principalmente no desenho da proa e no caráter maior e mais robusto dos *saveiros* e suas mastreações. O casco é redondo, o fundo tende ao plano sempre marcado pela linha acentuada da quilha – que cumpre também as funções de *bolinas*. Os exemplares encontrados são sempre de *boca aberta*, desprovidos de convés.

Rio de Janeiro

O Rio de Janeiro é um dos estados onde embarcações tradicionais desempenharam importante papel no transporte de passageiros e mercadorias. Entretanto, das *faluas* às *barcas do sal*, dos barcos que faziam a costa, dos que penetravam pelos meandros da Guanabara; das grandes canoas da Ilha Grande, do



Patrimônio Naval Brasileiro

Dalmo Vieira Filho

Versão em revisão

Mamanguá e da Joatinga, transportando bananas, farinhas, cachaça e pescados, nada restou. Por outro lado, a pesca mantém-se ativa e dinâmica, responsável por considerável volume de produção e farto emprego de mão de obra. Do sul, a partir de Paraty e Angra dos Reis, até o norte, na Barra de São João, são numerosos os portos pesqueiros, todos atualmente formados por embarcações motorizadas.

Apenas um número sempre menor de canoas da Baía da Ilha Grande e algumas embarcações – do tipo bateira - confeccionadas com tábuas na Região dos Lagos, em Araruama, ainda locomovem-se à vela no Rio de Janeiro.

As canoas subsistem no estado, embora aparentemente já não sejam construídas entre a cidade do Rio de Janeiro e a divisa com o Espírito Santo. No sul, as canoas com e sem bordas ainda são usuais, principalmente na Baía da ilha Grande. Distinguem-se por serem pouco esculpidas na proa (tosamento curto), pelos delgados de proa e popa bem definidos (característica das canoas do Sul/Sudeste em contraposição às do Norte e Nordeste) e também pelos ganchos de proa e popa, formados por peças de madeira sobrepostas sobre o tronco esculpido – alçando as extremidades a proa e a popa das embarcações. Os ganchos de proa e popa são exclusivos do sul do Rio de Janeiro e do Norte de São Paulo.

Na Baía da Guanabara, as canoas já são muito raras. Na orla da capital, entre várias embarcações confeccionadas em fibra de vidro (que curiosamente mantêm as cores vivas e as pinturas tradicionais dos barcos de madeira), preservam-se dois raros exemplares de canoas com bordas altas, sob as vistas do Forte de Copacabana, em pleno Posto 6.

Ao norte da Guanabara, até o Espírito Santo, as canoas de borda lisa alteram-se radicalmente, assumindo formas típicas das canoas do Nordeste⁶⁹.

Nas lagoas da região de Maricá, em especial na Lagoa de Guarapina, ainda existem algumas poucas canoas antigas, certamente os últimos exemplares de tradições construtivas que se perderam.

Em Saquarema, existem várias canoas que denotam influência de suas congêneres do Nordeste brasileiro, (por sua vez marcadas por formas provenientes da África), evidenciadas pelo tratamento da proa e pela pouca proeminência dos delgados de proa e popa.

Em Arraial do Cabo, existem núcleos de grandes canoas com bordas, marcando o limite norte da ocorrência das *canoas bordadas* ou *de borda alta*, registradas com variações, do Rio de Janeiro até desde o Rio Grande do Sul. Essas canoas desde há muito deixaram de ser fabricadas no Rio de Janeiro, e se não houver uma ação emergencial, em pouco tempo as praias cariocas terão perdido totalmente o diferencial proporcionado por seus belos barcos tradicionais.

Em todas as localidades pesqueiras do Rio de Janeiro existem barcos encavernados, atualmente motorizados, dotados de cabines e desprovidos de

Patrimônio Naval Brasileiro

Dalmo Vieira Filho

Versão em revisão

mastreação. Uma pesquisa acurada vai verificar, entretanto, que muitas dessas embarcações motorizadas ainda guardam os cascos, ou pelo menos as linhas e as técnicas de confecção de antigos veleiros. As formas hidrodinâmicas, os tosamentos de proa e popa, a boca larga, dos botes e lanchas de Cabo Frio, por exemplo, são alguns dos indicativos de que os barcos de hoje preservam os desenhos das embarcações que precisavam valer-se de cada lufada de vento para o deslocamento ao longo da costa.



Canoas do Litoral Norte do Rio de Janeiro

Na longa pesquisa empreendida em 2005, uma das maiores surpresas foi encontrar canoas relacionadas com a tradição nordestina em pleno litoral norte fluminense, mais de 1.000 quilômetros ao sul do limite de ocorrência até então reconhecido.

Essa ocorrência permite supor que outrora a Baía da Guanabara tenha sido o limite sul da *tradição nordestina* - cujo centro de irradiação era a Bahia. Pelos conhecimentos atuais, pode-se considerar como área de ocorrência das canoas confeccionadas dentro da tradição nordestina, a Região dos Lagos, pontuadas na Lagoa de Guarapina, em Maricá e em Araruama.

Em Maricá, há algumas poucas canoas subsistentes, possivelmente bastante antigas, que apresentam modelo específico, formado exclusivamente pelo casco esculpido e que apresentam proeminência fálica esculpida na proa. O tratamento é rude, com o tosamento preservando espessa camada de madeira para o fundo e os costados. Resultam barcos pesados, de desenho bruto, que lembram canoas primitivas. Provavelmente, são exemplares de uma escola construtiva atualmente extinta – percebida apenas nas poucas unidades preservadas.

Qualquer que sejam as hipóteses, deve ser ressaltado que as canoas do litoral norte carioca já são muito muito poucas, dotadas de especificidades importantes e merecedoras de proteção por parte dos agentes locais e de análise aprofundada por parte dos estudiosos do patrimônio naval brasileiro.

Canoas de Borda Alta

Do Rio de Janeiro até o Sul do Brasil, registram-se as canoas de bordas altas, ou *canoas bordadas* (como são chamadas em Santa Catarina), que apresentam configurações diferenciadas ao longo dos diversos trechos da costa. Em Arraial do Cabo, a forma dessas canoas lembra as do Paraná e Santa Catarina; entre a cidade do Rio de Janeiro e a Baía da Ilha Grande, as canoas são estreitas e compridas; proa e popa são acentuadamente alteados e a proa tende ao formato redondo; o tosamento externo é curto; no norte de São Paulo, entre Iguape e o norte de Santa Catarina, as bordas são mais largas e alçadas ao extremo na proa; A partir de Barra Velha – SC, e daí até o extremo sul do país, as bordas são mais estreitas e menos alteadas. As espécies de

Patrimônio Naval Brasileiro

Dalmo Vieira Filho

Versão em revisão

madeira utilizadas também mudam: madeira mole em Santa Catarina (guarapuvu), madeiras nobres (cedro) no Rio de Janeiro.

No Rio, merecem destaque especial várias dessas embarcações.

Os núcleos de grandes canoas de bordas altas existentes em Arraial do Cabo são dos mais significativos do Brasil, pela dimensão das embarcações, expressividade plástica, preciosismo construtivo e pela paisagem formada pelos agrupamentos de canoas.⁷⁰ Atuam na pesca de arrastão, sendo movidas a remo. As proas alteadas, arrematadas pelo pelos capelos e as grandes toleteiras, destacadas por estopas que suavizam o atrito dos remos, particularizam esses barcos.

As bordas são alteadas pelo acréscimo de tabuado - fixado de modo a envolver o tronco que forma a canoa propriamente dita. O dispositivo facilita principalmente o enfrentamento das ondas nas praias e amplia o momento de aplicação da força do remo na água, proporcionando mais força e velocidade à embarcação, além de aumentar o volume interno, utilizado no armazenamento do pescado e das grandes redes de cerco.⁷¹

Essas canoas encontram-se atualmente em franco processo de desaparecimento. Várias delas estão em desuso, e a mão de obra necessária ao reparo desses barcos especiais, aparentemente resume-se a um único artesão. A memória local não guardou a proveniência dessas canoas: diz-se remotamente, que foram adquiridas fora do Rio de Janeiro... talvez no Pará! Considera-se mais plausível que venham do Paraná ou de Santa Catarina - pela similaridade de formas.

Em Copacabana, no chamado Posto 6, subsiste uma pequena Colônia de Pescadores formada - segundo informações dos pescadores - por 21 embarcações. Duas delas são canoas com bordas, típicas da região que vai da Baía da Guanabara até o norte de São Paulo.

São estreitas e compridas, pouco tosadas na proa e na popa, apresentando tabuado sobre as bordas, de modo a ampliar a o espaço interno.

As duas unidades de Copacabana e as - já raras - canoas com bordas do litoral sul, merecem inventário específico, capaz de documentar essas belas embarcações e aventar alternativas de ações que impeçam seu completo desaparecimento das praias cariocas.

No Museu Nacional do Mar, em São Francisco do Sul, guarda-se um importante exemplar das canoas cariocas com bordaduras. A *Cachandoca*, doada ao museu por Amyr Klink, segundo a tradição, fazia regularmente o transporte de frutas e aguardente entre Paraty e Rio de Janeiro e deve ser a mais antiga canoa preservada de todo o litoral sul fluminense.

Patrimônio Naval Brasileiro

Dalmo Vieira Filho

Versão em revisão



Canoas da Baía da Ilha Grande

As características naturais da Baía da Ilha Grande, com suas águas piscosas e o litoral recortado, marcado pelas inúmeras ilhas e reentrâncias, proporcionaram condições ideais para a fixação dos caiçaras – que desenvolveram modos de vida intimamente relacionados com o ambiente aquático. As canoas, com ou sem tabuados de borda, são as embarcações caiçaras por excelência. Fabricadas com madeira nobre, podiam apresentar bordas altas, no caso das maiores, ou nas menores, apenas o tronco escavado e esculpido, com o acréscimo dos ganchos na proa e popa – característicos das canoas do litoral sul carioca.

Essas embarcações principais meios de locomoção da região. Sua simplicidade aparente oculta, na verdade, grande maestria na arte da navegação e no trato da construção naval, elevados ao nível de arte popular na confecção dos remos de Paraty: verdadeiras obras-primas da arte utilitária, unindo a estética da forma com eficiência e resistência, os remos da Baía da Ilha Grande podem ser considerados os mais plásticos de todo o Brasil.

Nas canoas cariocas os delgados de proa e popa ficam evidenciados e, enquanto o fundo tende ao arredondado (ao contrário dos fundos chatos do nordeste), o costado desenvolve-se em plano vertical diferentemente das canoas baianas que mantém a esfericidade do tronco na configuração do costado. O tosamento é caracteristicamente curto, conferindo, muitas vezes, um aspecto “chapado” à proa dessas embarcações. Os *ganchos*, típicos da região⁷², aplicam-se nas *canoas de borda alta* (com tabuado acrescido sobre a borda do troco de madeira que forma o casco propriamente dito) e *borda lisa* (sem o tabuado fixado sobre o tronco de madeira que forma o casco), conferindo-lhes alteamento de proa e popa característicos. São recortados e acrescidos nas extremidades, e sua função, além do lado estético, deve originar-se, nessas canoas rasas, da necessidade de diminuir a entrada de água quando na presença de ondulação.

Traineiras do Rio de Janeiro

O Rio de Janeiro é um dos estados com maior número de pescadores profissionais do Brasil. Parati, Angra dos Reis, Rio de Janeiro, Niterói, Cabo Frio, Macaé e Campos são alguns dos principais portos pesqueiros do Brasil.

Em todos eles, as traineiras são muito numerosas, com cascos variados, mas apresentando sempre as proas altas, os mastros com os guinchos que movimentam as grandes redes de pesca e as cabines retangulares, com vidraça corrida na frente. Normalmente, as cabines apresentam compartimento frontal, com o timão à frente e nos fundos o beliche do mestre - eventualmente dividido com o tripulante ou oficial de bordo que se alterna no leme. Há o compartimento de acesso ao motor, a cozinha e um ou dois outros camarotes com beliches – para a tripulação. Dependendo do tamanho da traineira, não há banheiro. A forma rígida da cabine, fixada sobre o convés, como um *bloco*, contrasta claramente com as formas dinâmicas dos cascos. O contraste evidencia

Patrimônio Naval Brasileiro

Dalmo Vieira Filho



Versão em revisão



que a motorização se deu por inclusão recente dos motores em cascos anteriormente existentes, criados para navegar à vela. Dentre os vários modelos de traineiras, o mais comum apresenta desenho hidrodinâmico de casco, em que a proa é larga e alteada. A popa é mais estreita, normalmente arredondada e bem mais baixa do que a proa. Este formato é também utilizado em embarcações menores, sendo quase sempre chamado "barco" - com ou sem convés.

Baleeiras do Rio de Janeiro

No litoral do Rio de Janeiro, assim como na Bahia e em Santa Catarina, caçavam-se baleias regularmente dos séculos XVII/XVIII até os primórdios do século XX. Como resultado dessa atividade, desenvolveu-se, em cada um desses estados, barcos específicos para esta modalidade de caça. As baleeiras baianas e cariocas não existem mais e as catarinenses estão em vias de desaparecimento. Em Paraty, existem algumas poucas embarcações baixas, de duas proas. Pesquisando sobre a origem desses barcos, constatou-se que derivam de baleeiras trazidas de Santa Catarina. No Rio, estes barcos são construídos de forma mais rudes, confeccionados com tabuado resistente, sem perder, no entanto, as características principais da sua origem de embarcação rápida e manobrável. Apresentam as duplas proas características, a roda de proa tendendo à ao semi-círculo, a borda baixa, a quilha corrida e a silhueta esguia. A configuração típica da proa e o modo de fixação dos bancos mantêm-se preservados.

São Paulo

Também o litoral paulista é rico em atividade pesqueira. No norte, Ubatuba, São Sebastião, Ilha Bela e Bertioga são atualmente municípios turísticos e pólos pesqueiros; na área central, Bertioga e Santos; no sul, Iguape e Cananéia – onde a atividade de pesca ocorre também nos extensos lagamares da região.

Em São Paulo, as embarcações encavernadas, dotadas de convés e cabines, estão todas motorizadas – a maioria delas dotada de cabine e configuradas como traineiras de pequeno porte. As embarcações de bocas abertas, sem convés, obedecem a diversos modelos. Há variados botes de *popa reta*, usuais no sul/sudeste (*popa torada* ou *popa cortada*). As canoas marcam presença, com ou sem bordas - e já sem os *ganchos* - usuais apenas no norte do estado. As canoas de *borda alta* – que podem ser divididas entre as do norte (entre Santos e Ubatuba) e as do sul (entre Itanhaém e Cananéia).

Também em São Paulo o formato sofisticado de muitos dos cascos atualmente motorizados evidencia a sua origem veleira.

Patrimônio Naval Brasileiro

Dalmo Vieira Filho

Versão em revisão



Canoas de São Paulo

As canoas são atualmente, os barcos tradicionais mais importantes do litoral paulista. Existem em número considerável no norte, onde preservam as características presentes desde a Baía da Ilha Grande, no litoral sul do Rio de Janeiro. São embarcações de porte, com bordas altas e comprimento acentuado. Altas, compridas e estreitas é a síntese descritiva dessas canoas. O tosamento é muito pouco acentuado na proa, formando um plano frontal - *chapado* - que tende quase ao vertical e que torna inconfundível o casco dessas embarcações - sejam ou não dotadas de bordaduras.

Já são poucas as canoas de borda alta em todo o litoral norte de São Paulo. No âmbito dos municípios, existem iniciativas de valorizar o patrimônio naval, em Iguape e São Sebastião, que precisam ser difundidas, até o estabelecimento de um trabalho integrado, capaz de criar as condições necessárias para preservar essas embarcações notáveis.

No sul de São Paulo, as canoas já são pouco mais abundantes e bastante diferentes das do norte do estado. Quanto ao formato dos cascos, o tosamento se estende longitudinalmente, aproximando-se do desenho das canoas do sul, afastando-se do desbaste curto das canoas do norte paulista. O diferencial maior está no arrufo da proa – o mais acentuado de todo o litoral do Brasil. O *galbo* das canoas de bordas do litoral sul de São Paulo integram uma tradição que abarca todo o litoral do Paraná e o norte de Santa Catarina. Os ganchos de proa e popa, presentes nas canoas de borda lisa do litoral norte de São Paulo, desaparecem no sul de Santos. O estudo do patrimônio das embarcações fluviais está apenas iniciado, mas pesquisas iniciais no Ribeira, localizaram canoas rústicas, assemelhadas aos modelos que se costuma relacionar com o nordeste brasileiro.

Como conclusão, pode-se afirmar que, com ou sem tabuado acrescido sobre as bordas (bordaduras), as canoas de São Paulo merecem destaque, pela diversidade decorrente de condições marítimas tão distintas quanto as ilhas e baías de mar aberto de Ubatuba e Ilha Bela, até o canal de Bertioga, a Baía de Santos, o Lagamar de Iguape e Cananéia, além da extensão de praias desabrigadas da Praia Comprida.

Região Sul

Paraná

O curto litoral do Paraná, quase todo tomado por áreas de mar abertos – como a Praia do Leste e Matinhos é multiplicado pela extensão e riqueza de vida das

Patrimônio Naval Brasileiro

Dalmo Vieira Filho

Versão em revisão

suas duas grandes baías - de Paranaguá e de Guaratuba, formando um complexo interior que se estende paralelamente à costa, tendo ao norte comunicação com a Juréia, em São Paulo e ao sul, aproximando-se da Baía da Babitonga, já em Santa Catarina. A proximidade geográfica, induziu a ocupação caiçara, que se estabeleceu em toda a faixa plana existente entre o Atlântico e as elevações da serra do Mar, entre o Rio de Janeiro e Santa Catarina. O patrimônio naval paranaense guarda estreita relação com seus estados vizinhos – donos de extensa tradição marítima. Águas tranquilas, abundantes baías e vegetação de porte, farta e variada, explicam a adoção das canoas – os veículos preferenciais de ambientes aquático/terrestres desse tipo.

Mais recentemente, foram introduzidos botes, bateiras e traineiras, já sob o advento da motorização. A maioria é de boca aberta, sendo dotada de um arremedo de cabine, constituído por pequeno abrigo para quem está no leme da embarcação. Os cascos não formam tipologia específica e apresentam quinas e linhas retas, sendo confeccionados com tábuas largas ou com lâminas de compensados, sempre evidenciando sua confecção recente.

As canoas paranaenses, com ou sem bordas altas, apresentam destacada significância e merecem estudo em separado.

Canoas do Paraná

A canoa paranaense por excelência é a canoa simples, de borda lisa, quase sempre sem pintura, tendo acrescido ao tronco esculpido apenas os bancos. Como características, apresentam o corte da proa inclinado, de forma a tornar mais robusta a seção do tronco desbastado. A seção transversal do fundo tende ao arredondado, enquanto a longitudinal descreve um arco suave, de modo que a proa e a popa afloram acima da água quando a canoa está descarregada.

As canoas do Paraná são compridas e estreitas - esguias - e apresentam profundo tosamento longitudinal. O desbaste interno do tronco de madeira deixa, na proa, uma característica forma em “v” e é comum que as canoas preservem, ao longo da borda, curvas da sinuosidades da árvore com que foram confeccionadas – conferindo um caráter rústico à essas embarcações. Os tamanhos diferem, oscilando normalmente entre 3 e 5 metros de comprimento.

As canoas de borda alta existem nas duas baías e nas várias comunidades pesqueiras litorâneas, em especial em Guaratuba, onde subsiste um precioso núcleo dessas embarcações. Em um município atualmente de cunho balneário e turístico, a ocorrência desses barcos deve ser vista como um dos mais importantes atrativos culturais – trunfo estratégico - nas políticas de atratividade de Guaratuba. Essas importantes embarcações, ainda existentes em número considerável no Paraná – é possível que o estado detenha a maior flotilha dessas embarcações - não apresentam diferenças notáveis em relação a suas congêneres de São Paulo e Santa Catarina, integrando a grande área de ocorrência que vai de Iguape – SP até Barra Velha – SC.

Patrimônio Naval Brasileiro

Dalmo Vieira Filho

Versão em revisão



Vale destacar que além da quantidade, algumas das maiores canoas de borda alta conhecidas estão no Paraná.

Atuam na pesca – nos mares abrigados das baías e em mar aberto – e também no transporte de cargas e passageiros, especialmente na Baía de Paranaguá.

Fator preocupante, em toda a região onde existem essas grandes canoas (do sul de São Paulo ao norte de Santa Catarina), é a tendência atual de revestir o tronco esculpido com lâminas de fibra de vidro: essa técnica acaba por permitir a infiltração de água, comprometendo irremediável e definitivamente o casco das embarcações. A substituição por embarcações de fibra e alumínio, também é intensa nas canoas do Paraná: elas não sobreviverão sem uma ação coadunada entre as instituições de cultura e do meio ambiente, envolvendo o governo estadual e os municípios litorâneos.

Santa Catarina

Além da generosidade com que foi dotada pela natureza, a faixa litorânea de Santa Catarina é das mais ricas do ponto de vista do patrimônio naval.

O clima bonançoso, a fartura de pescados e os recortes e abrigos do litoral, contribuem para fazer da pesca, desde o século XVIII, uma atividade de especial relevância no estado.

Os barcos catarinenses aliam quantidade, qualidade, diversidade e expressividade, mas deve ser registrado que, também em Santa Catarina, todas as embarcações tradicionais se encontram em ritmo acelerado de desaparecimento. Os tipos principais já não são mais fabricados há aproximadamente vinte anos.

Registre-se que em São Francisco do Sul, cidade histórica do norte do estado, está instalado o Museu Nacional do Mar, parte do Centro Nacional de Referência do patrimônio Naval Brasileiro, entidade que além de abrigar uma das coleções de embarcações de trabalho mais importantes do mundo, atua também no esforço de proteger os barcos tradicionais em seus lugares de origem em todas as regiões do Brasil.

Em Santa Catarina, os barcos principais são as baleeiras (eventualmente chamadas de lanchas), os botes (também chamados de bateiras), e as canoas – divididas em bordadas e de borda lisa. Os botes do sul, de introdução recente, originários da Lagoa dos Patos no Rio Grande do Sul, já são maioria no sul do estado, em Laguna, no Farol de Santa Marta e em vários dos núcleos pesqueiros da região de Florianópolis. Os barcos de pesca – assim chamadas as embarcações motorizadas da pesca industrial, atuam em alto mar, inclusive os atuneiros e as traineiras de diversos tipos e tamanhos. São abundantes em Itajaí, Navegantes, Penha, Laguna, Governador Celso Ramos Porto Belo, Barra do Sul e São Francisco do Sul. Os botes menores, de *boca aberta*, são numerosos também nessas cidades, além de Piçarras, Barra Velha, Itajubá, Itapema,

Patrimônio Naval Brasileiro

Dalmo Vieira Filho

Versão em revisão

Bombinhas, Palhoça e Barra do Sul, dentre outros. O estado de Santa Catarina é o maior produtor pesqueiro do Brasil, sendo a pesca industrial especialmente desenvolvida no estado.

Baleeiras de Santa Catarina

Os romanos já haviam notado que os povos nórdicos usavam embarcações de *proas e popas iguais*. Os famosos barcos *vikings*, que por tanto tempo aterrorizaram a Europa, apresentavam essa característica;

As Baleeiras de Santa Catarina originam-se de modelos nascidos nos países nórdicos, levadas para a Inglaterra depois da conquista das Ilhas Britânicas, e daí para os Estados Unidos.

Aproveitando-se de escalas dos navios baleeiros norte-americanos na Ilhas dos Açores, açorianos embarcavam como tripulantes, travando contato com as baleeiras - que iam a bordo desses navios, suspensas em turcos – prontas para serem descidas no mar, quando localizados os cetáceos.

Quando soava o alarme, os navios detinham-se e largavam ao mar as pequenas baleeiras, levando uma tripulação composta do mestre, dos remadores⁷³ e do arpoador. Estas ágeis embarcações faziam a aproximação e o arpoamento dos cetáceos, operação que exigia barcos resistentes e manobráveis o suficiente para resistir aos fortes arrastos e para realizar com eficiência as perigosas manobras de perseguição ao animal ferido. Acontecia também que etornando das viagens, as equipagens trocavam baleeiras usadas por serviços ou víveres necessários.

Assim, seja pelo engajamento nos navios da caça da baleia, ou o contato com as embarcações deixadas nas Ilhas, o fato é que os açorianos travaram contato e passaram a conviver com esses barcos. Aprenderam a repará-los e depois a construí-los utilizando-os nas armações de pesca da baleia instaladas nos Açores e que perduraram até quase meados do século XX. Quando migraram para o Brasil, depois de 1749, trouxeram o conhecimento de fabricar e usar esse tipo de embarcação – que por suas qualidades, acabou por se tornou o barco típico de Santa Catarina.

A baleeira de Santa Catarina é a embarcação tradicional brasileira mais diretamente relacionada com os barcos nórdicos e também uma das poucas a apresentar a característica dupla proa. Esses barcos chegaram ao Brasil, portanto, como parte da herança açoriana – que povoou o litoral de Santa Catarina a partir de meados do século XVIII.

O centro de ocupação açoriana foi a Ilha de Santa Catarina. Dali, os imigrantes se espalharam entre São Francisco do Sul e Laguna. Até hoje, as baleeiras existem onde os açorianos se estabeleceram e como não poderia deixar de ser, ocorreram, no Brasil, adaptações e variantes locais, especialmente a notada ao Sul de Florianópolis, entre as praias da Armação, Pântano do Sul, Pinheira, Garopaba e

Patrimônio Naval Brasileiro

Dalmo Vieira Filho

Versão em revisão

Laguna, onde os mares são mais duros e conseqüentemente os barcos precisam ser maiores e mais fortes. Florianópolis, Tijucas, Itajaí, Armação do Itapocorói e São Francisco do Sul também acabaram por estabelecer características próprias em suas baleeiras.

A seção transversal dos cascos tende predominantemente a perfis em arcos abatidos, em Florianópolis e na Armação do Itapocorói - onde as seções são marcadas pela menor relação da altura e da boca (maior largura proporcional). Verticalizam-se as seções tendendo à forma oval, que predomina em Tijucas, São Francisco e Laguna. As seções transversais também destacam as quilhas corridas, essenciais nessas embarcações de grandes qualidades ao velejar.

Até há pouco, as baleeiras ainda eram maioria em quase todos os núcleos pesqueiros de Santa Catarina, principalmente em Florianópolis, mas seu número diminui a cada ano e já são raras em Ganchos, Armação da Piedade, Fazenda e Caieira do Norte (Governador Celso Ramos). Sobrevivem algumas em Tijucas, Porto Belo, Zimbros, Barra do Camboriú, Itajaí e São Francisco do Sul. Na Armação do Itapocorói, no município da Penha, é onde ainda existem em maior quantidade: cerca de meia centena, contadas no ano 2000. As baleeiras catarinenses foram levadas para o litoral do Rio de Janeiro, onde passaram a ser construídas com pequenas alterações. São encontradas em Paraty e em Angra dos Reis. Também existem exemplares (esporádicos) no Rio Grande do Sul, no Paraná e em São Paulo.

Sintetizando, as maiores características das baleeiras catarinenses são: o casco de seção curva, tendendo ao meio-círculo aberto ou fechado; as formas hidrodinâmicas do casco; as rodas de proa e popa tendendo ao arco; a dupla proa; a borda baixa, a boca larga e a quilha corrida. A mais importante delas é o conjunto de linhas sinuosas e dinâmicas do casco, que confere o desenho característico a essas embarcações cujas qualidades são desde há séculos, reconhecidas em todo o mundo.


A base da construção de uma baleeira é a quilha – normalmente feita em peroba ou canela. As vigas da quilha são emendadas com as rodas de proa e de popa. O alefriz (termo que segundo o estudioso Armando Gonzaga possui origem fenícia) – onde se encaixa o tabuado do casco) – é entalhado. Em seguida, na parte superior da quilha, são fixadas as cavernas, que podem ser de dois tipos diferentes: as recortadas de taboas e pranchões (normalmente aproveitando-se a direção das curvas das fibras de madeira), ou as *cavernas cozidas*, que são formadas por réguas curvadas à quente, resultando em estrutura mais delgada e muito resistente. São preferencialmente utilizadas as canelas e as perobas. O costado é executado com tabuado estreito, também segundo duas modalidades: liso ou o trincado. No primeiro, as tábuas são fixadas uma ao lado da outra, calafetando-se a junta. Nos cascos trincados, muito mais comuns, as tábuas do costado são sobrepostas; as juntas, nos dois casos, não podem prescindir do calafeto. O costado tido como ideal é de cedro, resistente e flexível. O forro e os painéis internos, assim como o mastro, eram usualmente confeccionados com o pinheiro-araucária.



Patrimônio Naval Brasileiro

Dalmo Vieira Filho

Versão em revisão



As baleeiras são barcos de notáveis qualidades náuticas. Firmes e seguras, cortam as águas, proporcionando conforto e segurança a seus usuários. Foram feitas para navegar propulsionadas a vela e a remos. Adaptaram-se muito bem aos motores. ⁷⁴Em Santa Catarina, as baleeiras sempre foram usadas preferencialmente na pesca. Entretanto, também atuaram no transporte de carga e de passageiros. Sanit Hilaire foi transportado por uma delas. Viagem entre localidades da costa, fazia-se usualmente de baleeira, até quase meados do século XX.

A cor básica das baleeiras catarinenses é o branco, que normalmente reveste a maior parte do costado. Os frisos, a borda e as tábuas superiores, são usualmente coloridos, quase sempre utilizando-se o verde, o vermelho, o amarelo e o azul. O verde e o marrom também são encontrados. Na Armação do Itapocorói, preserva-se uma bela composição de frisos, derivada de antigas soluções de ornamentação.

Canoas Bordadas do norte de Santa Catarina

As canoas bordadas de proa alta, que surgem no sul de São Paulo, se estendem até o norte de Santa Catarina, entre Itapoá, na Baía da Babitonga, e o importante núcleo pesqueiro situado no centro urbano do balneário de Barra Velha. Seu formato singular deve estar ligado ao fato de que as canoas dessa região, que apresenta poucos abrigos, são guardadas nos rios ou nas praias. Para atuar em mar aberto, precisam vencer cotidianamente a arrebentação, justificando-se o acréscimo da borda, em especial quando voltam carregadas da pesca. Atualmente, todas essas grandes canoas encontram-se motorizadas.

São poucas as unidades ainda existentes, todas em Itapoá, São Francisco do Sul Barra do Sul, Barra do Cubatão e Barra Velha. Trata-se de um importante conjunto de barcos tradicionais, que necessita de urgente política de proteção, sem a qual, em breve deixarão de existir. As grandes canoas vem sendo progressivamente sucateadas, acabarão substituídas – o processo encontra-se em andamento acelerado – por botes rudimentares, dotados de atributos náuticos muito inferiores aos das canoas.

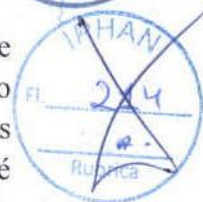
Canoa Bordada de Santa Catarina

As canoas bordadas típicas de Santa Catarina têm como epicentro a Ilha de Santa Catarina, onde se preservam os maiores e melhores exemplares. São chamadas assim porque sobre o tronco escavado que configura a canoa propriamente dita é acrescida uma borda, formada por pranchas de madeira, chamada bordadura. As canoas com bordadura são, por extensão, as *canoas bordadas*. Nas canoas bordadas de Santa Catarina, o alteamento de proa e popa é muito menos acentuado do que nas canoas bordadas de proa alta existentes ao norte de Barra Velha até o sul de São Paulo. As

Patrimônio Naval Brasileiro

Dalmo Vieira Filho

Versão em revisão



grandes canoas bordadas de Santa Catarina, que freqüentemente apresentam perto de dez metros de comprimento, são embarcações especializadas na pesca da tainha. Como essa modalidade de pesca atualmente ocorre apenas entre maio e julho, as canoas permanecem a maior parte do ano guardadas nos ranchos de pesca. Seu desenho é inteiramente relacionado com as especificidades da pesca. Trata-se de uma *máquina* de cercar tainhas, com os bancos de remos situados mais à proa, reservando a ré para o volume das enormes redes de cerco. A velocidade é essencial: o casco é leve, o formato é hidrodinâmico, a proa vence a arrebentação das ondas, os remos são fixados nas bordaduras - longe do centro de gravidade - de modo a transmitir arranque e força máxima aos esforços ritmados dos remadores.⁷⁵ O tosamento longitudinal é extenso, em especial na proa. O fundo é redondo⁷⁶, o costado vertical à prumo e a popa triangular - típico das canoas. Os delgados estão presentes tanto na proa quanto na popa, solução característica das canoas do sul/sudeste.

Essas embarcações deixaram de ser construídas e existem em número cada vez mais reduzido nas localidades litorâneas da região da Ilha de Santa Catarina. Em todo o litoral ainda existem versões menores, que muitas vezes se dedicam à pesca cotidiana, como ocorre em Camboriú, onde as últimas canoas bordadas não deixaram de ornamentar a paisagem do balneário famoso.

Canoas de borda lisa

Abundantes até poucos anos atrás, quando eram comuns em todas as praias do litoral catarinense, as chamadas canoas de borda lisa tornam-se cada dia mais raras em Santa Catarina. São canoas formadas quase que apenas pelo desbaste dos troncos de madeira, aos quais se adicionam os bancos, os e alguns poucos arremates na proa e na popa, além de ripa que proporciona o acabamento da borda. A confecção é esmerada, produzida basicamente pela escavação interna do tronco e por sua modelagem externa, que distingue perfeitamente a proa da popa e preserva os delgados - cavados profundamente. As madeiras são selecionadas e, embora a tradição privilegie o uso do guapuruvu - madeira mole e de pouca durabilidade fora da água salgada - usa-se também o cedro, a canela e outras madeiras nobres de maior resistência específica. Os acabamentos são cuidadosos, evitando-se a sinuosidade do tronco na borda - tão comum no Paraná e inexistente em Santa Catarina. Muitas vezes, adiciona-se uma ripa de acabamento pregada sobre a borda, como forma de dar acabamento ao tronco desbastado. As canoas de borda lisa de Santa Catarina são pouco alteadas na proa e na popa e quase sempre pintadas com cores vivas.

Algumas poucas dessas canoas ainda navegam com velas quadradas, de espicha, encontradas em Laguna, Florianópolis e São Francisco do Sul.

Uma iniciativa do Museu Nacional do Mar, viabilizada, com patrocínio da Petrobrás, organizou duas versões de regatas de canoas à vela, com a participação de barcos de Paranaguá, Antonina, São Francisco do Sul, Florianópolis e Laguna. Essa

Patrimônio Naval Brasileiro

Dalmo Vieira Filho



Versão em revisão

ação simples proporcionou novo alento à vela tradicional nessas localidades. Trata-se de iniciativa que precisa de continuidade e apoio público e privado, únicas alternativas capazes de impedir o desaparecimento das últimas velas de trabalho ainda em ação em todo o litoral catarinense.

Tanto as canoas bordadas quanto as de borda lisa atualmente constituem-se em verdadeiras relíquias de famílias, tratadas quase com veneração pelos poucos proprietários e pescadores⁷⁷ que as mantêm. Guardadas em ranchos de pesca – pois a conservação das canoas de borda lisa não deve prescindir de abrigos que as protejam do sereno e das chuvas - essas embarcações são motivos de constantes cuidados, incluindo limpeza, reparos e repinturas que além de garantir sua integridade proporcionam núcleos de convívio entre os aficionados da pesca e do mar. Nas lagoas de Santo Antônio e Imaruí e em toda a área centralizada por Laguna, ocorrem os sarilhos, que são curiosos abrigos de canoas⁷⁸. Dotados de cobertura e muitas vezes de paredes entabuadas, os sarilhos chegam a constituir pequenos núcleos de palafitas, aos quais se tem acesso por estreitas passarelas de madeira. Abaixo dos telhados, a engrenagem dos sarilhos propriamente ditos: toscas engrenagens de madeiras, movidas como que por rústicas manivelas de madeira que lembram hélices e que permitem levantar as embarcações das águas assim que retornam das atividades de pesca. Além de locais de armazenamento de embarcações, os sarilhos também se constituem em área de convívio entre os pescadores que chegam ou saem para a pesca, preparam e comercializam pescados, consertam e acondicionam redes, reparam barcos, ajustam equipamentos, etc.

Ainda existentes em todo o litoral e nas lagoas costeiras, as canoas de borda lisa tornam-se mais raras a cada dia, sendo que a maior área de ocorrência atual é a das Lagoas de Santo Antônio e Laguna, onde ainda se pode observar o espetáculo quase cotidiano de grupos de canoas guardadas na orla ou indo e voltando da pesca. Torna-se urgente o estabelecimento de uma política de preservação que garanta áreas sustentáveis de fornecimento de matéria prima para que não se percam os importantes contextos de tradições navais formados pelas canoas em Santa Catarina.

Botes de Santa Catarina

Quando a sofisticada construção das baleeiras se tornou demasiadamente onerosa para as possibilidades financeiras dos pescadores artesanais, essas embarcações foram simplificadas, originando os barcos hoje denominados como “botes” ou “bateiras”.

Como consequência, os botes ou bateiras de Santa Catarina, apresentam silhuetas próximas das linhas gerais das baleeiras, com borda baixa e proas e popas alteadas, pequenas cobertas nas extremidades, disposição dos bancos, dos mastros⁷⁹ e dupla proas – evidência maior da inspiração de sua origem. Enquanto as baleeiras apresentam o casco curvo, com sofisticados cavernames e entabuamento, os botes são construídos com fundos chatos ou em “v”, com conseqüentes facilidades de confecção,

Patrimônio Naval Brasileiro

Dalmo Vieira Filho

Versão em revisão



permitindo, inclusive, que o costado seja confeccionado com tábuas largas ou mesmo com chapas de compensado. Apesar de resultar em adaptação simplificadora, os botes ou bateiras de Santa Catarina resultam em belas embarcações, dominantes em vários dos núcleos de pesca artesanal da costa catarinense. No desenho, destaca-se a silhueta sinuosa, resultante do alteamento de proas e popas e da forma esguia do leme, de grandes dimensões em função do arrufo de popa.

Substitutos das baleeiras, os botes também ocorrem nos locais em que foi mais intensa a imigração de açorianos: na Ilha de Santa Catarina e seus arredores. Significativo núcleo de construtores estabeleceu-se na pequena localidade de Santa Luzia, entre Tijucas e Porto Belo, produzindo muitos dos botes que hoje atuam a região.

É nas baías Norte e Sul da Ilha de Santa Catarina, e nas localidades pesqueiras da Pinheira, dos Ganchos, Zimbros e de Porto Belo que atualmente atuam a maior parte dos botes caracteristicamente catarinenses.

A pintura dos botes segue a das baleeiras, inclusive quanto às tonalidades e modalidades de ornatos, diferindo na largura das faixas decorativas – já que esses barcos são confeccionados com tabuado largo ou chapas de compensado.

No sul do Estado, os botes tendem a aproximar-se dos modelos produzidos no Rio Grande do Sul, enquanto que, ao norte de Porto Belo, já na região de influência da carpintaria naval de Itajaí⁸⁰, preponderam os botes de “popa-torada”, seguindo modelo que se estende para além do Rio de Janeiro. Na maioria das localidades, os botes de duplas proas convivem com os de popa reta, valendo lembrar os importantes núcleos pesqueiros de Itapema, Barra do Camboriú, Penha, Praia Alegre, Piçarras e São Francisco do Sul, dentre outros.

Em todo o litoral tornou-se usual a colocação de pequena cabine próxima da proa, servindo de abrigo para a tripulação de pescadores.

Em Laguna, Imbituba, Araranguá e em muitas das localidades pesqueiras de Florianópolis preponderam os *botes do sul*, mais detalhadamente descritos dentre os barcos do Rio Grande do Sul.

Rio Grande do Sul

O litoral do Rio Grande apresenta configuração geográfica e condições climáticas únicas. A linha da costa é marcada pelo prolongamento da plataforma submarina, criando um litoral raso, onde a ondulação nas praias é extremamente forte e, no mar aberto, perigosa para as pequenas embarcações. O litoral é marcado por uma seqüência de praias contínuas, interrompida pela Barra do Rio Grande (por onde a Lagoa dos Patos se comunica com o mar) e por pequenas barras de rios em Torres e Tramandaí, dentre outras. Como conseqüência, os núcleos de pescadores que atuam no litoral são poucos e as embarcações precisam conviver com as condições severas de

Patrimônio Naval Brasileiro

Dalmo Vieira Filho

Versão em revisão

mar, principalmente as provocadas pelas periódicas passagens das frentes frias, comuns na região.

As canoas bordadas ocorrem em toda a enorme extensão das praias gaúchas,⁸¹ mas vem se tornando bastante raras. Nas barras dos rios, núcleos de pescadores atuam em embarcações motorizadas, predominando, de forma quase que absoluta, os *botes do sul* – típicos do Rio Grande.

O enorme universo das Lagoas dos Patos e Mirim precisa ser mais bem estudado, mas sabe-se que nelas também preponderam os Botes.

As chacreiras – ou ceboleiras – eram os barcos encarregados do transporte entre as localidades da orla lacunar. Eram grandes canoas, ampliadas pela inserção de pranchões de madeira no eixo de simetria dos troncos escavados. Hoje estão virtualmente desaparecidas, pois foram substituídas no mar pelas traineiras e em terra pelos caminhões. Além do exemplar preservado no Museu Nacional do Mar, em São Francisco do Sul, é no Museu Oceanográfico de Rio Grande, instituição ligada à Universidade Federal do Rio Grande do Sul, que estas importantes embarcações vem sendo estudadas e estão exemplarmente contextualizadas.

Dotado, portanto, de um litoral de difíceis condições de navegabilidade, praticamente desprovido de portos e abrigos, onde a profundidade de calado é baixa e os ventos rigorosos, as grandes vias de comunicação e comércio náutico foram os rios e lagoas do Rio Grande. As condições das lagoas, vastos espelhos de água que também apresentam baixa profundidade, exigem força e rigidez das embarcações que nele se aventuram. Tradicionalmente, foram percorrido por grandes embarcações de transporte e pesca, das quais de se guardam ainda os cascos de algumas chacreiras ou ceboleiras, hoje motorizadas e configuradas como traineiras. Na atualidade, predominam, os *Botes do Sul*, tanto no mar quanto nos rios e lagoas do Rio Grande.

Alguns dos últimos exemplares das canoas de pranchão foram resgatados e exemplarmente restaurados pelo Museu Oceanográfico, em Rio Grande. São barcos de grande significância, membros da antiga família das grandes canoas, que ampliam a seção transversal pela inserção de uma prancha de madeira no eixo longitudinal e constroem a embarcação com uma intrincada trama de pranchões. O resgate envolveu também o restauro do velame, baseado em documentos iconográficos. Percorrido por grandes embarcações de transporte e pesca, a Lagoa Mirim, a Lagoa dos Patos e muitos dos rios que nelas deságuam formaram por muito tempo os caminhos principais de interligação e comércio das comunidades estabelecidas em suas margens. Ainda se guardam os últimos exemplares das enormes canoas chamadas de chacreiras ou ceboleiras, cujos últimos exemplares hoje estão motorizadas e configuradas como traineiras. Com o advento dos motores, os *botes do sul*, versátil e de fácil construção, criação do sul da Lagoa dos Patos, tornaram-se predominantes em moldes quase absolutos. Canoas bordadas ou de borda lisa já são raras e das pelotas, utilizadas anteriormente para vencer cursos de água restritos, restam apenas as notícias⁸².

Patrimônio Naval Brasileiro

Dalmo Vieira Filho

Versão em revisão



Os botes do sul

Atualmente, os chamados *Botes do Sul* são a embarcação de pesca – e também de transporte de passageiro, nos poucos lugares onde essa modalidade se mantém ativa no Rio Grande do Sul. A origem do modelo dessas embarcações parece ter ocorrido na Lagoa dos Patos, na região de São Lourenço.

Hoje em dia, os botes dominam amplamente o painel dos barcos tradicionais em Pelotas e Rio Grande, estendendo-se ao longo do litoral sul, muito além do estado gaúcho: já são maioria em Laguna e em diversas localidades da Ilha de Santa Catarina, como Ingleses e Barra da Lagoa. Atualmente, existem botes do sul pescando em São Francisco do Sul, em Santa Catarina e na Baía de Paranaguá, no Paraná. Estes belos barcos, dotados de linhas singulares, apresentam características inconfundíveis: as proas são arrufadas, seguindo a roda de proa, que sobe da quilha na vertical (à prumo em relação à linha d'água) e sobressai formando o capelo). As popas também são alteadas, apresentando configuração triangular - semelhantes às das canoas sulistas. A borda é baixa, a boca é muito larga – conferindo ótima estabilidade ao barco. As pinturas também costumam assumir peculiaridades: o costado é normalmente branco, acompanhado por listas correspondentes ao tabuado largo com que é confeccionado. O acabamento da borda é ressaltado, enquanto o interior é pintado de laranja zarcão ou amarelo, facilitando a visibilidade em eventuais socorros aéreos. É comum que junto à proa, os números e a zona de pesca estejam assinalados de maneira destacada.

Muitos dos botes do sul, em especial os de construção mais antiga, ainda preservam enoras e carlingas, adaptáveis a mastros e velas porém, atualmente, já não há registro de que essas embarcações permaneçam dotadas de velas. Os botes do sul podem ter o fundo em “V”, apresentando a junção com o costado em curva, ou fundo chato – usual nas embarcações mais recentes. O encontro com tradições mais antigas, em especial no litoral de Santa Catarina, propiciou a construção de botes híbridos, formados pela justaposição das soluções típicas dos botes do sul com características das embarcações que até então dominavam as técnicas locais de construção naval. Assim, existem botes com popa cortada, com a borda alteada, com proa de risco inclinada em relação à linha d'água, etc.

Canoa de Pranchão

Só nos últimos anos cresceram as iniciativas regionais de valorização do patrimônio cultural no Brasil. Uma das mais significativas, em todo o Brasil, é o resgate das Canoas de Pranchão. Essas embarcações existiam em grande número nos rios e lagoas do Rio Grande, mas como sua atividade principal era o transporte de mercadorias, o advento das rodovias acabou por desalojá-las paulatinamente do mercado. A maioria foi motorizada, fato que não impediu sua progressiva desativação.

Patrimônio Naval Brasileiro

Dalmo Vieira Filho

Versão em revisão

Atualmente encontram-se praticamente extintas e a iniciativa do Museu Náutico pode recolher exemplares íntegros, cuidadosamente estudados e restaurados.

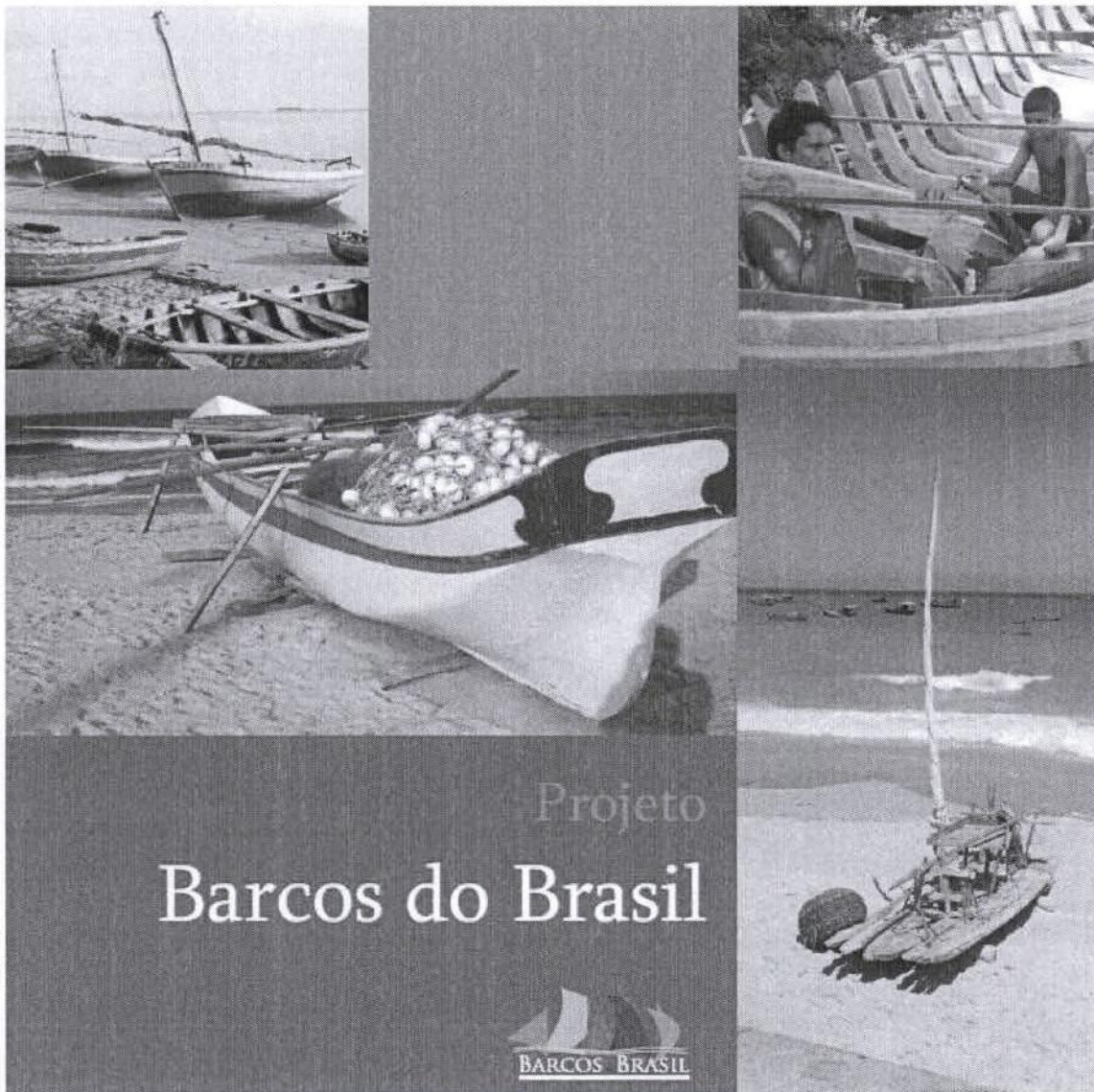
A canoa de pranchão integra o rol de embarcações sucedâneas de grandes canoas, que se valeram do subterfúgio de inserir pranchas de madeira de modo a ampliar a seção natural dos troncos com que se confeccionavam essas embarcações. Acredita-se que as técnicas usadas no Rio São Francisco, em Pernambuco e em outros trechos da costa, inclusive na Bahia, guardem correspondência com as canoas de pranchão do Rio Grande do Sul. As linhas gerais lembram as canoas do sul/sudeste, com a quilha e os delgados de proa e popa bem demarcados, a proa arrufada, o capelo alto e a popa triangular – típica. A borda é dada por estreito tabuado corrido.

A confecção do fundo e costado não encontra similar no sul, nem no sudeste. Uma prancha de fundo determina o formato chato – mais uma correlação com o nordeste - que se transmuda em arredondado na proa e na popa. Partindo dessa prancha, monta-se uma trama de peças que formam o casco alargado – marca dessas canoas.

Dois mastros que portam velas latinas cortadas junto à amura, e uma buja, formam o aparelho vélico.

O resgate dessas embarcações configura um dos dados mais animadores de todo o atual panorama do patrimônio naval brasileiro.

Os botes são construídos a partir da quilha, à qual se sobrepõe o cavername. O fundo e o costado são usualmente revestidos com chapas de compensado naval. Existem inúmeras variantes de pinturas, mas a clássica é formada pelo interior pintado de laranja-zarcão, sendo que o amarelo vivo e o vermelho também são utilizados. Externamente predomina o branco, com acabamento colorido próximo da borda. Junto ao alçado de proa, em letras grandes, símbolos variados ou a identificação das zonas de pesca predominam, formando uma composição que é específica desse tipo de embarcação.



O projeto Barcos do Brasil

Origens, parceiros e perspectivas



Ministério
da Cultura



Introdução .3

O patrimônio naval brasileiro ao longo da história .4

Experiências exemplares .5

A Coleção Alves Câmara .5

O Museu Nacional do Mar .7

O Estaleiro Escola do Maranhão .10

O Museu Náutico de Rio Grande .11

A Associação Canoa de Tolda .12

A Associação Viva Saveiro .13

O Projeto Barcos do Brasil .14

Monitoramento de embarcações .18

Exposições itinerantes .18

Seminários Nacionais de Patrimônio Naval .19

Pesquisa sobre as condições atuais do uso da madeira em embarcações tradicionais no Brasil .20

Criação de unidades regionais do Museu Nacional do Mar e aquisição de embarcações tradicionais .21

Oficinas de modelismo naval .21

Construção e reconstrução de barcos tradicionais .22

Inventário do Patrimônio Naval Brasileiro .23

Conservação e restauração de barcos tradicionais e promoção social de seus construtores e tripulantes .24

Chancela como Paisagem Cultural Brasileira dos principais núcleos pesqueiros do Brasil .24

Paisagem Cultural da jangada de dois mastros de Pitimbu, na Paraíba .26

Paisagem Cultural das canoas de calão, da venda de peixe e da construção naval de Valença, na Bahia .27

Paisagem Cultural da construção naval e da forma de morar da Vila de Elesbão em Santanna, no Amapá .28

Tombamento de embarcações tradicionais .29

Os primeiros processos de tombamento de embarcações tradicionais no Brasil .32

Referências Bibliográficas .34



O projeto Barcos do Brasil – Origens, parceiros e perspectivas


Introdução

O projeto Barcos do Brasil, lançado oficialmente pelo IPHAN e parceiros em 2008, representa um grande avanço, no campo institucional, no que se refere à preservação e à valorização do patrimônio naval brasileiro. Sua origem, entretanto, nos remete a ações pioneiras bem anteriores. Ainda no final do século XIX, o então Almirante Alves Câmara encomendou aos estados brasileiros que reproduzissem réplicas das suas embarcações tradicionais. A solicitação derivava da constatação do próprio Almirante da diversidade e riqueza do patrimônio naval brasileiro e, ao mesmo tempo, do seu iminente risco de desaparecimento em função da modernização dos meios de transporte e de novas modalidades de escoamento de produção das diversas regiões. A construção de ferrovias e, na seqüência, das rodovias, definiu, em vários casos, o paulatino desaparecimento de embarcações tradicionais em todo o Brasil.

Ao pioneirismo de Alves Câmara, inspirado pela experiência do almirante francês François-Edmond Pâris (1806-1893) – que cruzou os mares do mundo entre 1826 e 1840, documentando e depois reproduzindo embarcações tradicionais da Arábia, Índia, África, Oceania, Ásia, Américas e Europa, experiência até hoje sem precedentes para o estudo e a preservação dos conhecimentos relacionados com as embarcações tradicionais do mundo – seguiram-se iniciativas no contexto brasileiro, dentre os quais se destacam os estudos do folclorista potiguar Câmara Cascudo, que elaborou importante estudo sobre as jangadas do nordeste, tendo como base o Rio Grande do Norte; de Theodor Selling Jr. que viveu na Bahia entre as décadas de 1940 e 1950 e desenvolveu apurada pesquisa sobre os saveiros e outras embarcações tradicionais – a partir da qual reuniu acervo documental com 800 volumes e coleção iconográfica com 20 mil fotografias, material atualmente sob a tutela do Serviço de Documentação Geral da Marinha, no Rio de Janeiro; do engenheiro Paulo Pardal, verdadeiro valorizador das carrancas do São Francisco, muitas das quais adquiriu, salvando do arruinamento, e que editou o trabalho referencial – Carrancas do São Francisco; do modelista Kelvin Paumier Duarte, pesquisador e autor de responsável, na década de 1980, pela restauração da Coleção Alves Câmara, também sob a guarda da Marinha Brasileira no Rio de Janeiro; do Almirante Max Justo Guedes, especialista em Cartografia Histórica e História Naval Brasileira, responsável pela reabertura do Museu Naval, no Rio de Janeiro, que estimulou pesquisas, editou obras e apoiou estudiosos das embarcações tradicionais; do arquiteto e navegador Lev Smarcevski, responsável por estudo primoroso sobre os saveiros da Bahia e a utilização do *graminho*¹ na construção naval; Pedro Agostinho, que também se dedicou ao estudo das embarcações tradicionais do Recôncavo Baiano.

Inspirados pelos esforços realizados pelos pioneiros, destaca-se a atuação e dedicação de Nearco Araújo, arquiteto e professor amazonense dedicado aos estudos sobre a jangada cearense, fato que lhe rendeu o título de cidadão cearense, concedido pelo governo daquele estado; Luiz Phelipe Andrès, pesquisador das embarcações maranhenses, autor do livro *Embarcações do Maranhão*, criador e atual diretor do Estaleiro Escola do Maranhão; Luiz Lauro Pereira Jr., modelista e autor de estudos e pesquisas sobre diversas embarcações brasileiras,

¹ Instrumento de madeira trazido da Índia pelos portugueses, utilizado até hoje na carpintaria naval do Recôncavo Baiano. O artefato garantia marcação e corte precisos na construção dos barcos.



que em conjunto com Carlos Heitos Chaves e Conny Baumgart, reproduziram a coleção Alves Câmara, em escala 1:25, para o Museu Nacional do Mar; além do botânico e engenheiro naval Armando Luiz Gonzaga, que foi durante anos chefe do estaleiro naval da Marinha, trazendo sempre grandes contribuições à preservação do patrimônio naval brasileiro. Do Vice-Almirante e Engenheiro Naval, Armando de Senna Bittencourt, diretor do Patrimônio Histórico e Cultural da Marinha; Lauro Barcellos, diretor do Museu Náutico de Rio Grande, que pesquisou, resgatou e restaurou as canoas de pranchão; Carlos Eduardo Ribeiro, presidente da Associação Canoa de Tolda do Rio São Francisco, que adquiriu, restaurou e mantém em atividade a canoa de tolda Lusitânia; Pedro Bocca e demais sócios da Associação Viva Saveiro da Bahia que desenvolvem o trabalho comunitário mais importante do Brasil na preservação e valorização do patrimônio naval; Edson Fogaça, técnico da UNESCO/ Brasil e mentor do projeto Embarcações Brasileiras, que vem produzindo documentários sobre as embarcações tradicionais na atualidade; João Lara Mesquita, que através do projeto Mar sem Fim documentou toda a costa brasileira e editou publicação, incluindo barcos e paisagens tradicionais do litoral; Joel Pacheco, que estudou e acaba de publicar um livro sobre as baleerias de Santa Catarina; Amyr Klink, navegador, estudioso e defensor das embarcações tradicionais - sócio emérito da Associação de Amigos do Museu Nacional do Mar e, finalmente, Dalmo Vieira Filho, atual diretor do Departamento do Patrimônio Material e Fiscalização do IPHAN, pesquisador, organizador dos três seminários nacionais sobre o patrimônio naval, mentor e fundador do Museu Nacional do Mar em São Francisco do Sul e proponente do Projeto Barcos do Brasil.

O projeto é, portanto, resultado do esforço que vem sendo empreendido, em diversas épocas e nas diversas regiões brasileiras, por estudiosos e amantes das "coisas do mar". O alinhamento entre os diversos atores e parceiros deve ser objetivo a ser perseguido nos próximos anos, com vistas à proteção e à valorização do patrimônio naval brasileiro que ainda permanece preservado nos mais variados contextos geográficos, econômicos, sociais e culturais do Brasil.

O patrimônio naval brasileiro ao longo da história

Bem ou mal, as embarcações tradicionais brasileiras sempre chamaram atenção e tiveram grande importância nos relatos de estrangeiros aqui aportaram. Relatadas por Pero Vaz de Caminha e por dezenas – ou centenas – de outros viajantes que aqui estiveram entre séculos XV ao XIX. Hans Staden, Alexandre Rodrigues da Silva Ferreira, Saint Hilaire...

Alves Câmara, em seu *Ensaio sobre as construções navais indígenas do Brasil*, destaca a engenhosidade humana implícita na arte de construir barcos e de navegar, bem como a importância que sempre teve para os povos do mundo a ciência da navegação.

Não é por menos que o assunto desperta sempre grande interesse e mesmo fascinação. À arte de navegar relacionam-se histórias muitas vezes fantásticas, muitas vezes verdadeiras, sobre os vikings, os piratas, os monstros, as tempestades, os abismos do mar...

No Brasil, a indústria da navegação tomou as feições atuais a partir do Descobrimento, quando o português, com o conhecimento que havia acumulado ao longo dos séculos, deu início ao desenvolvimento da construção naval no Brasil, diversificando para sempre o painel que até aquele momento era dado pela contribuição indígena.



Dalmo Vieira Filho considera que:

“O mar deve ser considerado o cordão umbilical da nacionalidade brasileira. Foi através dele que chegaram os contingentes populacionais que subtraíram aos indígenas a posse da terra, e foi pela combinação da navegação costeira com a fluvial que a fixação no território, as comunicações e as principais vias comerciais se estabeleceram. Os meios de transporte, em um território de dimensões continentais repleto de obstáculos naturais, não podiam ser outros que os predominantemente aquáticos. Até o século XVIII, quando a descoberta do ouro provocou uma importante interiorização do país, incrementando o tropeirismo e abrindo caminhos terrestres por todas as regiões, pode-se afirmar que a comunicação e os transportes no Brasil eram quase exclusivamente aquáticos. Antes, até as grandes Bandeiras, em seus impressionantes desbravamentos para o Centro-Oeste e o Norte, construíam canoas para vencer as largas porções do território que percorreram. Muitas das maiores rotas do interior, como o Caminho do Norte, valiam-se dos rios para acelerar seus deslocamentos. A penetração na Amazônia, o acesso ao Mato Grosso, a longa disputa pelo Prata, tudo relaciona-se com a navegação. Conhecimento acumulado e criatividade se uniram para adaptar a tecnologia aos materiais e a mão de obra disponíveis e às funções necessárias, em um lento processo de interação e inovação que durou séculos.”²

Experiências exemplares

Dentre estudos, registros, publicações e outras formas de documentação, algumas ações se destacam no contexto da preservação do patrimônio naval brasileiro, resultando em atuação direta em prol da proteção e da valorização das embarcações, das atividades de pesca e da construção naval, das manifestações culturais e econômicas e das paisagens associadas à vida marítima e fluvial no Brasil.

Cada uma das experiências deve-se ao esforço incansável de pessoas que dedicaram e dedicam porção considerável de sua vida em benefício do patrimônio naval brasileiro, em condições mais ou menos favoráveis, em regiões e épocas diversas e que hoje representam espécies de âncoras do projeto Barcos do Brasil, exemplos a serem reproduzidos e multiplicados, reconhecidos e reforçados pelo IPHAN a cada momento.

A Coleção Alves Câmara

Um dos pioneiros no estudo sobre as embarcações tradicionais brasileiras, Antônio Alves Câmara publicou em 1888 o *Ensaio sobre as Construções Navais Indígenas*, considerado por Pedro Agostinho³, o primeiro registro mais “apurado”, com certo caráter

² Do texto “O patrimônio naval brasileiro”, ainda inédito.

³ AGOSTINHO, P., 1973.

científico e etnográfico sobre o tema no Brasil. Depois dele, relata Agostinho, apenas em 1959, José Alípio Goulart "tentou retomar a questão com ampla perspectiva".⁴

Em 1908, Ministro e Almirante da Marinha do Brasil, em comemoração ao Centenário da Abertura dos Portos, Alves Câmara solicita aos estados da federação de façam doações de modelos de suas embarcações típicas. Os modelos foram produzidos ao longo de vários anos, por modelistas locais e em escalas distintas. São 42 os modelos que fazem parte da Coleção Alves Câmara que compõe o acervo do Espaço Cultural da Marinha no Rio de Janeiro.

As peças da coleção são únicas e exigem grandes cuidados de conservação e reparos. Na década de 1970, o pesquisador, especialista e modelista naval Kelvin de Palmer Rothier Duarte, descobriu a coleção Alves Câmara nos porões do Museu Histórico Nacional em estado de conservação bastante precário, e se propôs a restaurá-la.

A partir do reconhecimento do seu trabalho, Kelvin passou a fazer parte do quadro do Museu Naval e Oceanográfico, alguns anos mais tarde, como pesquisador e especialista em assuntos náuticos.



Foto do modelista naval Kelvin Duarte, restaurando um dos modelos da Coleção Alves Câmara nas dependências do Museu Histórico Nacional, década de 1970.⁵

⁴ Idem. Pg. 16

⁵ Fonte: <http://leituras-gostosuras.blogspot.com/2009/11/de-tamanco-ao-tamancao.html> em 12/11/2010.



Em 2005, por sugestão do navegador Amyr Klink, o Museu Nacional do Mar em São Francisco do Sul, com o apoio do Iphan, inicia o projeto de reprodução da Coleção Alves Câmara. Para isso, conta até hoje com o apoio de três dos melhores modelistas navais da atualidade: Carlos Heitos Chaves, funcionário do Banco do Brasil em Brasília; Luiz Lauro Pereira Jr., funcionário da concessionária de águas do estado de Santa Catarina, residente do município de Laguna; e o Sr. Conny Baumgart, natural da cidade catarinense de Rio do Sul, morador de São Francisco do Sul há mais de 20 anos, e colaborador entusiasmado do Museu Nacional do Mar desde sua fundação em 1991.

Atualmente, a Coleção Alves Câmara Século XXI, como é denominada, já possui mais de 70 exemplares de embarcações tradicionais brasileiras, incorporando os 42 tipos que integram a coleção original, e avançando ainda mais no resgate da memória e da história do patrimônio naval brasileiro. Este incremento deve-se ao incansável trabalho de pesquisa (que muitas vezes assemelha-se a um verdadeiro "garimpo") encampado pelos três modelistas. As embarcações são reproduzidas em uma única escala – 1:25 – permitindo ao observador ter noção da relação de grandeza entre barcos de diferentes tipologias e regiões.

Em 2009, 15 modelos da Coleção Alves Câmara Século XXI compuseram a primeira exposição itinerante organizada pelo Iphan, em parceria com o então recém-criado Ministério da Pesca e Aquicultura, intitulada "Os Barcos do Brasil e a Coleção Alves Câmara Século XXI".

Ainda em 2009, o Iphan repassou, através de convênio, recursos para a Associação dos Amigos do Museu Nacional do Mar que, dentre outras atividades, tinha como objetivo organizar o espaço físico do museu destinado à exposição permanente da Coleção Alves Câmara Século XXI. Os modelos navais que a compõem certamente figuram entre as peças mais especiais e importantes do acervo do Museu. Pode-se afirmar, com quase 100% de segurança, que apenas a coleção do Almirante Pâris, de propriedade do Museu da Marinha francês em Paris, composta por mais de 80 réplicas em escala (somadas a fotos, desenhos e planos) de embarcações tradicionais do mundo inteiro, iguala-se, neste momento, à Coleção Alves Câmara Século XXI que se encontra sob a tutela do Museu Nacional do Mar, em São Francisco do Sul.

O Museu Nacional do Mar

O Museu Nacional do Mar – Embarcações Brasileiras, foi criado em 1991, por iniciativa do então diretor de patrimônio da Fundação Catarinense de Cultura, Dalmo Vieira Filho. Foi instalado nas antigas dependências da Cia. de Navegação Hoepcke, em galpões construídos em 1903, abandonados desde os anos 1970 e que se encontravam em péssimo estado de conservação.

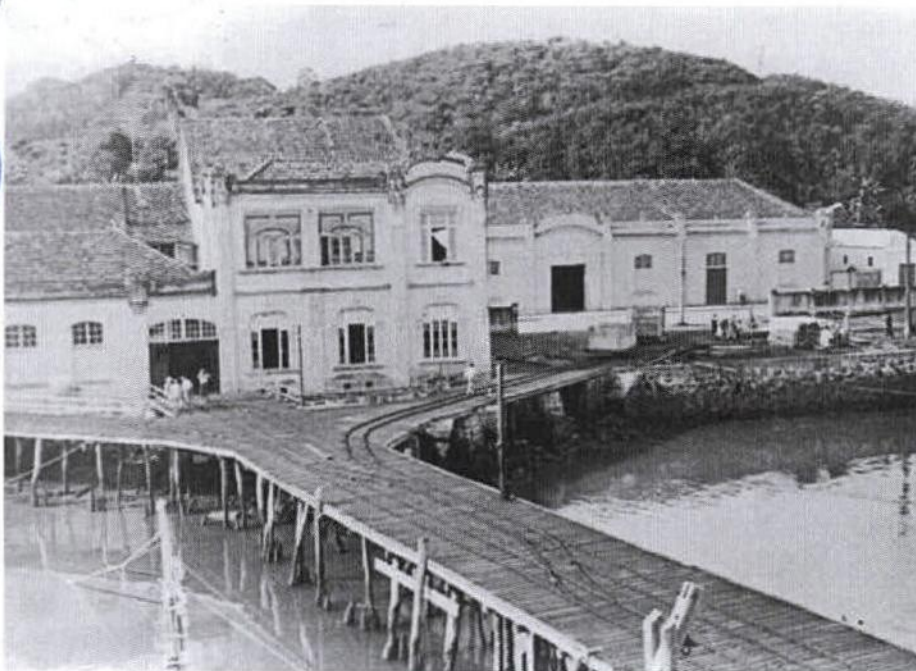


Foto antiga mostrando os galpões da Cia. Hoepcke em funcionamento. Fonte: Instituto Carl Hoepcke.

O Museu Nacional do Mar reúne acervo inigualável sobre o patrimônio naval brasileiro, cuja grandeza e importância não possuem similaridade com nenhuma outra estrutura da América Latina e com poucos exemplares no mundo. Ao falar sobre o acervo do museu, o atual diretor do Depam, Dalmo Vieira Filho, considera:

Esse acervo, tomado em seu conjunto, é dos mais importantes do mundo.

O Museu Nacional do Mar é o único museu do gênero, dedicado especificamente aos barcos tradicionais, de toda a América Latina.

Esses museus ainda são raros em todos os continentes.

Não existem na África, são poucos na Ásia e na América do Norte. Na Oceania, onde a paixão pelo mar e por embarcações é de tal ordem que a proporção entre população ativa e número de embarcações é de aproximadamente 2x1, existem alguns museus, focados nas embarcações polinésias. É na Europa que existem museus de embarcações tradicionais importantes na Espanha, em Portugal, na França e na Alemanha. Inglaterra, Suécia, Dinamarca e Noruega possuem importantes museus marítimos, normalmente baseados em navios lendários - como o Cuty Sark e os barcos vikings.

Dentre esses museus, o acervo de São Francisco do Sul é o que apresenta maior diversidade de barcos tradicionais, e o que reúne o maior volume de influências de outros continentes.

Em mais de 7 mil metros quadrados, o museu cerca de 94 embarcações em tamanho natural, originárias dos mais diversos contextos regionais e geográficos do Brasil; 104 modelos de embarcações, dentre os quais destacam-se os mais de 70 exemplares da Coleção

Alves Câmara Século XXI; 105 peças de artesanato⁶; mais de 2 mil documentos, entre livros, periódicos, mapas, plantas, desenhos, fotografias e outros, reunidos na Biblioteca Kelvin Duarte, altamente especializada na temática marítima; tudo isso em 27 ambientes de exposição e pesquisa que retratam os vários contextos de ocorrência do patrimônio naval no Brasil, contando ainda com um auditório e uma oficina para reparos das embarcações.

Desde sua inauguração, o museu tornou-se espaço de referência no centro histórico de São Francisco do Sul, que passou por amplo investimento do Programa Monumenta a partir de 2003 com vistas à revitalização e qualificação dos espaços urbanos. Além das atividades de visita às salas de exposição, o museu desenvolve uma série de atividades culturais como a escola de velas, os saraus literários, a semana cultural de Santa Catarina, oficinas de artesanato, modelismo naval e outros.

O acervo da Biblioteca Kelvin Duarte contribui ainda mais para a singularidade do Museu. Possui, dentre as publicações, inúmeras obras raras, incluindo o acervo pessoal do modelista naval Kelvin Palmer Rothier Duarte – a quem presta homenagem – com fotografias, desenhos, publicações e outros documentos únicos, reunidos ao longo de uma vida de dedicação à preservação do patrimônio naval.

- O museu é mantido através da Associação dos Amigos do Museu Nacional do Mar, com o apoio do Governo do Estado, da Prefeitura Municipal e do Iphan. Todo o acervo edificado é de propriedade em parte do Governo do Estado e em parte da Associação. Já o acervo bibliográfico, documental e expositivo também é, em parte, de propriedade do Iphan.

Em agosto de 2009 foi assinado Termo de Cooperação Técnica entre Iphan, Fundação Catarinense de Cultura, Prefeitura Municipal de São Francisco do Sul e Associação dos Amigos do Museu Nacional do Mar, com vistas à implementação do Centro Nacional de Referência do Patrimônio Naval. O Termo tem como objetivos promover a manutenção, a dinamização, a valorização e o desenvolvimento do museu, além da criação do Centro Nacional de Referência do Patrimônio Naval. Dentre as atribuições do Iphan, estão a participação ativa no Conselho Gestor do museu, a criação do Centro como unidade descentralizada do Iphan – quando da sua reestruturação institucional –, a conservação do acervo bibliográfico e documental, dos edifícios, das embarcações e dos modelos que compõem o acervo do museu, a designação de pessoal técnico e, por fim, a proposição do tombamento do acervo de embarcações do Museu Nacional do Mar. O Termo possui vigência de 3 anos, prorrogáveis mediante acordo entre as partes.

A importância do acervo e o potencial existente no Museu Nacional do Mar – que se estrutura para ser o Centro Nacional de Referência do Patrimônio Naval – são inestimáveis e até mesmo incalculáveis.

A proposta de tombamento do Acervo do Museu Nacional do Mar, que por ora se apresenta ao Iphan sob o processo número 1.618-T-2010, apenas inicia o reconhecimento devido não só ao acervo, mas à própria contribuição de pessoas que despertaram para a importância que possui, do ponto de vista cultural, científico, simbólico, afetivo e paisagístico, o patrimônio naval brasileiro. Trata-se de ação altamente merecedora de reconhecimento de valor

⁶ Informações extraídas do Arrolamento do Acervo Museológico do Museu Nacional do Mar realizado em 2010 e coordenado pela Diretora do Museu, Ana Lúcia Coutinho.



e significa também mais uma aposta no futuro da preservação e da valorização do patrimônio naval brasileiro – e do mundo.



O Estaleiro Escola do Maranhão

O CVT Estaleiro Escola do Maranhão foi inaugurado em São Luís em 2006. É resultado de mais de vinte anos de pesquisa e trabalho árduo do seu atual diretor, Luiz Phelipe Andrès, e sua equipe, que desde o princípio o acompanha e que hoje faz parte do quadro técnico do Estaleiro Escola.

O primeiro inventário sobre as embarcações tradicionais maranhenses foi realizado a partir de 1985, com a ajuda do pesquisador e especialista em assuntos náuticos, Kelvin Duarte – o mesmo que restaurou a Coleção Alves Câmara que hoje está no Espaço Cultural da Marinha no Rio de Janeiro e que foi homenageado pelo Museu Nacional do Mar em São Francisco do Sul cuja biblioteca, composta a partir da doação da sua coleção particular de publicações e documentos, leva o seu nome. O estudo representou um primeiro envolvimento de especialistas e pesquisadores com barqueiros, construtores navais e populações tradicionais que vivem da pesca, da coleta e do transporte de mercadorias na Baía de São Marcos. Sua origem remonta diretamente à chegada, ao Maranhão, do mineiro Luiz Phelipe Andrès que, com a intenção de pintar as belas paisagens de São Luís, coloridas com as velas dos barcos tradicionais, acabou por tornar-se o maior especialista e batalhador pela preservação das embarcações maranhenses. Em 1979, ao receber a visita de Aluisio de Magalhães, relatava ao então presidente do SPHAN o estado de precariedade com que se encontrava o patrimônio naval da região. Assim, foi estimulado pelo próprio Aluisio, que iniciou o projeto que mais tarde resultaria no inventário e na primeira publicação sobre as embarcações do Maranhão.⁷ O projeto Embarcações, como foi denominado, foi ganhador em 1996 do Prêmio Rodrigo Melo Franco de Andrade e, em 1998, o trabalho foi coroado com a publicação do livro *Embarcações do Maranhão – Recuperação das técnicas construtivas tradicionais populares*.

O Estaleiro Escola, decorrência natural do projeto Embarcações, é hoje uma das experiências mais importantes e de maior êxito no campo do patrimônio naval brasileiro. Foi instalado em um prédio do século XVIII, no Sítio Tamancão, em localidade afastada do centro de São Luís, hoje uma região de baixa renda e vulnerabilidade social. Os recursos para instalação do Estaleiro Escola provieram do Governo Federal, especialmente do programa dos CVT's (Centros Vocacionais Tecnológicos) do Ministério de Ciência e Tecnologia.

Na página da UNIVIMA (Universidade Virtual do Maranhão, à qual é atrelado) na internet, encontramos, dentre outras, as seguintes informações:

Único no Brasil a trabalhar com técnica de construção naval artesanal, o Estaleiro Escola do Maranhão aproveitou todo o conhecimento existente dos mestres carpinteiros que estão na ativa hoje no estado e lançou o Curso Técnico de Embarcações Artesanais. Através desse curso, o projeto visa

⁷ Esta informação foi extraída da resenha intitulada "Carpintaria Artesanal no Estado do Maranhão" escrita por ANDRÈS, L. P., e publicada em julho de 2008 pela Revista Brasileira de Engenharia de Pesca no portal de Periódicos Científicos Eletrônicos da UEMA - <http://ppg.revistas.uema.br/index.php>.



difundir a arte tradicional de construções de barcos para as próximas gerações. O Curso nasceu em virtude das más condições encontradas para o desenvolvimento deste tipo de atividade no Maranhão. Atualmente, a produção ainda acontece, em sua maior parte, em estaleiros artesanais que não dão condições de trabalho adequadas a estes profissionais.

[...]

Acervo – *O projeto CVT Estaleiro-Escola é dono hoje de um importante conjunto de ferramentas utilizadas durante séculos na carpintaria naval do estado. Muitas delas produzidas pelos próprios artesãos, as peças contam com detalhes do desenvolvimento e o envolvimento do povo com a produção de barcos em todas as regiões do Maranhão. O acervo existente foi adquirido através de doações dos próprios profissionais ou por meio de seus familiares. Todo este material faz parte das exposições no Museu de Arte Naval Maranhense que funciona dentro do prédio do Sítio Tamancão.⁸*

A contribuição do Estaleiro Escola do Maranhão para as ações de preservação do patrimônio naval brasileiro é de extrema importância e significação no cenário nacional. Recentemente foi formada a primeira turma de construtores navais (com 25 alunos) que, além de formação e conhecimento específico adquirido no campo da carpintaria naval, passam a ter novas oportunidades no mercado de trabalho, com experiência técnica apurada, aplicável a diversas áreas.

O Museu Náutico de Rio Grande

O Museu Náutico de Rio Grande faz parte do complexo de museus e centros de estudo da Universidade Federal de Rio Grande (FURG), cuja origem está associada à criação, em 1953, do Museu Oceanográfico Prof. Eliézer de Carvalho Rios.



Foto do interior do museu. http://www.museu.furg.br/museu_nautico.html em 15/11/2010.

⁸ Fonte: <http://www.univima.ma.gov.br/site/index.php?pagina=cvt> em 12/11/2010.



O Museu Náutico foi inaugurado em 2003 e passou por revitalização em 2007. Conforme as palavras do diretor do Complexo de Museus da FURG, "O Museu Náutico se dedica a fazer uma releitura do universo náutico rio-grandino, enfatizando as evoluções da relação do homem com mar, preservando e comunicando o patrimônio náutico tradicional da região para as gerações futuras. Com o resgate do patrimônio cultural náutico da região, o Museu Náutico pretende contribuir para a educação e valorização da comunidade rio-grandina, em relação aos aspectos de sua história, cultura e identidade."



Regata de embarcações tradicionais promovida pelo Museu Náutico de Rio Grande. Foto extraída de http://www.museu.furg.br/museu_nautico.html em 15/11/2010.

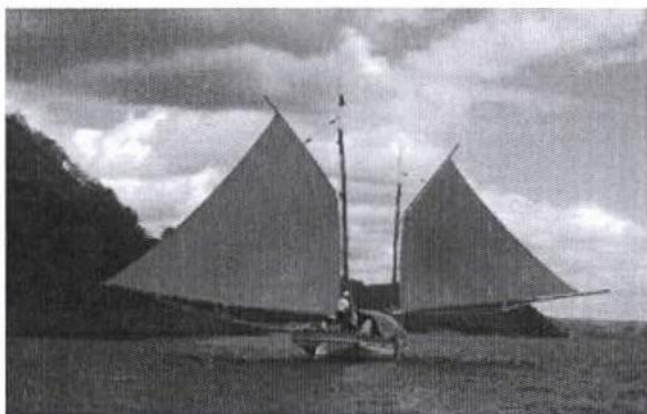
Recentemente, a restauração da centenária canoa de pranchão Tradição foi realizada pelo Centro de Convívio dos Meninos do Mar (CCMar), vinculado ao Museu Náutico da FURG, assim como das outras duas, das três canoas desse tipo que ainda restam na cidade de Rio Grande: a Maria Antonieta e a Centronave.

A Associação Canoa de Tolda

A Sociedade Sócio Ambiental do Baixo São Francisco – Canoa de Tolda, foi criada em 1997 em virtude da preocupação despertada em seus sócio-fundadores quanto aos danos e riscos ambientais que o Baixo São Francisco vem sofrendo nas últimas décadas. Região de intensa atividade cultural, o São Francisco concentra uma miríade de manifestações que fazem parte, desde 2008, de trabalho específico do Iphan, que desenvolveu inventário de conhecimento das regiões do alto, médio e baixo São Francisco.



Uma das primeiras ações da Associação foi a aquisição, em 1999, e posterior recuperação de uma das duas últimas canoas de tolda que ainda navegam no rio São Francisco, a Luzitânia.⁹



A Canoa Luzitânia navegando. Foto da Associação Canoa de Tolda.

É bastante ativa – e significativa – a atuação da Associação Canoa de Tolda em prol da preservação não apenas do patrimônio naval, mas principalmente das condições ambientais do rio, suas paisagens tradicionais e manifestações culturais das diversas comunidades que vivem em contato diário com o Velho Chico.

A Associação Canoa de Tolda foi pioneira na requisição, ao Iphan, do tombamento da canoa Luzitânia. O processo foi aberto em 2001 sob o número 1.473-T-2001 e a notificação realizada em 2007. Após o tombamento provisório, a associação conseguiu captar recursos via Lei de Incentivo à Cultura para a manutenção da canoa, que navega pelo Velho Chico levando projetos culturais e boas lembranças às comunidades ribeirinhas.

A Associação Viva Saveiro

Nascida a partir da sensibilidade de um grupo de amigos que, ao ver o paulatino desaparecimento dos saveiros do Recôncavo e as dificuldades encontradas pelos últimos saveiristas para manter suas tradições e fontes de renda, a Associação Viva Saveiro representa hoje uma das iniciativas mais exemplares não só no âmbito do patrimônio naval, mas do patrimônio cultural e social como um todo.

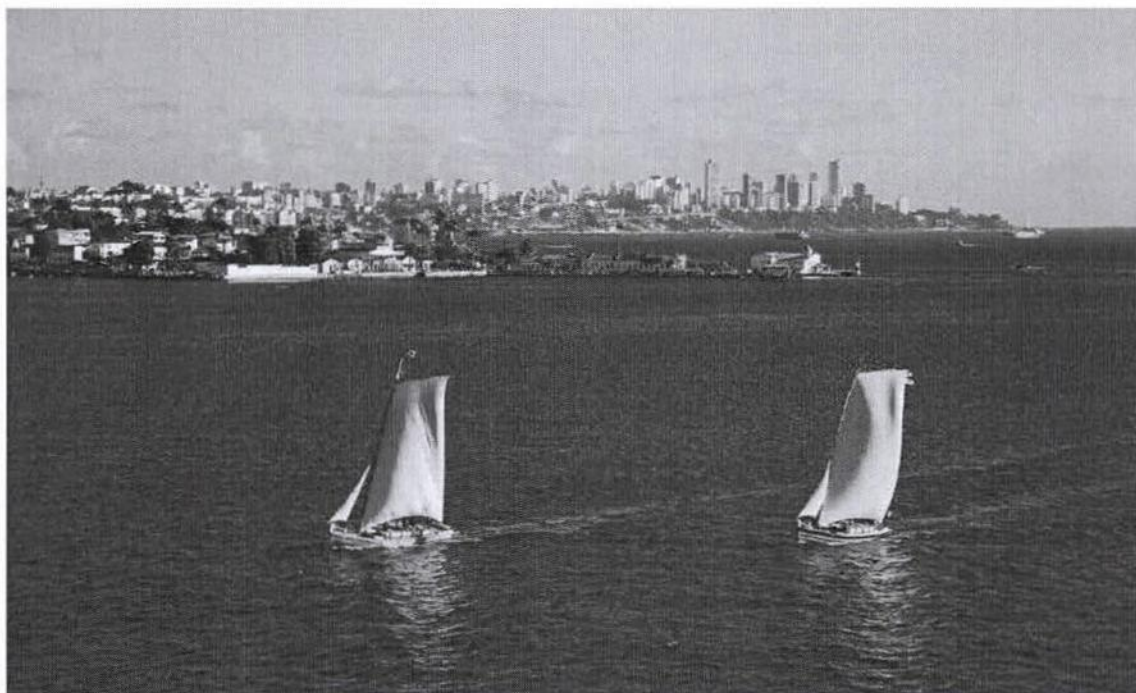
Foi vencedora da edição de 2010 do Prêmio Rodrigo Melo Franco de Andrade, ação de reconhecimento das iniciativas em prol da preservação do patrimônio cultural promovida pelo Iphan todos os anos em nível nacional.

Em 2006, quando a associação ainda não estava formada, o grupo de amigos, ao perceber o desestímulo e a falta de recursos do mestre saveirista Bartô, comprou o saveiro Sombra da Lua, restaurou-o completamente, com recursos próprios e utilizando mão-de-obra

⁹ A outra se encontra no município de Piranhas, sob a tutela da Prefeitura Municipal. Existe ainda outro exemplar da canoa de tolda, de nome Lu Lhia, que faz parte do acervo do Museu Nacional do Mar.



local dos estaleiros tradicionais do Recôncavo e o devolveu ao mestre, para que continuasse tirando seu ganha-pão com seu saveiro. A esta iniciativa seguiu-se a restauração (sempre com recursos próprios) de outros três – Sonho Meu, 15 de Agosto, Novo Cruzeiro – que se encontram em plena atividade.



Saveiros navegando na Baía de Todos os Santos: resgate de uma paisagem. Foto de Nilton Souza.

Além da restauração dos saveiros, a associação é responsável por inúmeras outras atividades, que passam pela Caravana da Cidadania, a Regata Lev Smarcevski, Regata João das Botas, Semana do Saveiro, dentre outras inúmeras ações em benefício dos saveiros, suas "gentes" e suas paisagens.

O Projeto Barcos do Brasil

O objetivo central do projeto Barcos do Brasil é a preservação e a valorização do patrimônio naval brasileiro por meio de ações de proteção de embarcações, paisagens e acervos históricos e fomento às atividades relacionadas com os barcos tradicionais – pesca, culinária, artesanato, festejos, transporte de pessoas e mercadorias e outras manifestações correlatas.

Lançado em 2008 por ocasião da 5ª Semana Nacional de Ciência e Tecnologia realizada em Brasília, o projeto tem como parceiros institucionais os ministérios da Pesca e Aquicultura, do Meio Ambiente (através do IBAMA e ICMBio), da Ciência e Tecnologia, das Cidades, da Educação, do Turismo, da Defesa (através do Comando da Marinha), a Secretaria Especial de Portos e a Representação da UNESCO no Brasil. O protocolo de intenções anunciado durante o lançamento pelos parceiros prevê a base de atuação a partir do qual deverão ser desenvolvidas ações bi ou multilaterais específicas para cada contexto do patrimônio naval, conforme suas necessidades próprias.



O projeto está alicerçado a partir dos seguintes entendimentos:

O Brasil é o país mais rico do mundo em diversidade de barcos tradicionais;

Boa parte do patrimônio naval da humanidade está representada nos barcos tradicionais do Brasil - mais do que em qualquer outro país do planeta;

Tradições mediterrâneas, ibéricas, norte européias, africanas, asiáticas e americanas estão presentes no patrimônio naval brasileiro;

Talvez mais do que em qualquer outro segmento de sua rica e variada tradição cultural, o patrimônio naval seja o campo mais universal da cultura brasileira;

São exemplos deste universalismo:

- Os tipos de barcos: a baleeira de Santa Catarina deriva da tradição nórdica; os saveiros possivelmente são originários Índia; as *canoas de tolda* do Rio São Francisco apresentam coberturas idênticas às dos barcos da China; as *canoas baianas* originam-se de canoas angolanas;

- A nomenclatura: *Alefriz* é o nome que se dá ao encaixe da quilha com o costado de vários barcos luso-brasileiros. A origem da palavra é fenícia;

- Os equipamentos: quanto aos velames, o Brasil é um dos últimos países do ocidente onde a *vela latina* clássica continua em uso; as fateixas são âncoras usadas desde os primórdios da navegação;

- As emendas de mastros, vergas e retrancas, usadas por exemplo na mastreação das jangadas estão registradas desde a antiguidade;

O universalismo do patrimônio naval brasileiro decorre das grandes navegações portuguesas, da multiplicidade étnica do Brasil e da diversidade de ambientes geográficos litorâneos, lacustres e fluviais do país;

O patrimônio naval brasileiro caracteriza-se por uma eloquência plástica absolutamente singular: formatos variados de cascos e mastreações, cores vivas e contrastantes, mastros longos ou curtos, emendados ou não, e grandes velames coloridos e vibrantes, com ou sem estais, retrancas ou caranguejeiras, fazem das embarcações tradicionais do Brasil alguns dos mais extraordinários barcos do planeta;

Muitos dos barcos fazem parte indissolúvel de paisagens tradicionais brasileiras e simbolizam cidades, estados e regiões geográficas inteiras – com a jangada no nordeste e o saveiro na Bahia;

Cúters, bianas, boiões e montarias do Maranhão, Saveiros (os barcos de Caymmi e Jorge Amado) e canoas baianas (a rainha das canoas brasileiras), as jangadas do nordeste, as baleeiras e canoas bordadas de Santa Catarina, as ubás indígenas, as canoas de tolda e as taparicas do Rio São Francisco, os botes, as bateiras e as traineiras, estão entre a mais de uma centena de barcos tradicionais do Brasil ainda existentes e configuram um dos ramos mais expressivos da inventiva e da arte popular brasileira;



Apenas as canoas polinésias, os barcos andinos de juncos, poucos barcos portugueses -como os *mouliceiros* de Aveiros - e algumas embarcações orientais estão atualmente no mesmo nível de expressividade e engenhosidade e antiguidade do fazer tradicional dos barcos brasileiros;

O patrimônio naval é um dos ramos mais ameaçados do patrimônio brasileiro: contam-se nos dedos os saveiros da Bahia, as baleeiras catarinenses deixaram de ser fabricadas, desapareceram as jangadas de pau do Ceará, as velas das raras canoas alagoanas já são fabricadas com plástico preto de construção civil e não existe mais do que três canoas de tolda do Rio São Francisco. As ubás indígenas têm sido substituídas por barcos de alumínio e as licenças para a liberação de madeiras para a confecção, por exemplo, das afamadas canoas bordadas do litoral sulista tornam-se cada dia mais difíceis;

Os barcos brasileiros fazem parte das formas consagradas de geração de renda e trabalho no Brasil. Da pesca e do transporte marítimo, praticados por milhares de pescadores e marinheiros, depende a subsistência de grande número de famílias, cidades e até regiões do Brasil;

Associados ao patrimônio naval registram-se inúmeras manifestações do patrimônio material e imaterial brasileiro. Igrejas, capelas, ranchos, festas profanas e religiosas, costumes, estórias, culinárias, músicas, danças, paisagens e folclore decorrem das tradicionais formas de vida que incluem a pesca e o barco, nos inúmeros ambientes aquáticos do Brasil;

O Patrimônio Naval possivelmente é o mais amplo dos contextos culturais brasileiros, englobando patrimônio material e imaterial e interagindo com milhares de lugares, paisagens e ecossistemas do extenso litoral, das lagoas e dos rios deste continental espaço geográfico que chamamos de Brasil;

Portanto, tanto do ponto de vista cultural quanto do socioeconômico, conhecer e valorizar os barcos tradicionais é uma das atividades mais urgentes e importantes do universo da cultura e do patrimônio do Brasil.

O projeto *Barcos do Brasil* visa reunir entidades públicas e privadas, interessados e aficionados do mar e do patrimônio naval brasileiro para localizar, cadastrar, proteger e valorizar os barcos tradicionais, seus contextos culturais e proporcionar meios de ampliar a qualidade de vida dos usuários e detentores deste patrimônio: os marinheiros, os pescadores, os mestres construtores e seus auxiliares.

São signatários do Protocolo de Intenções do projeto o IPHAN, os ministérios da Cultura, da Educação, da Defesa – através do Comando da Marinha, das Cidades, do Turismo, de Ciência e Tecnologia, do Trabalho e Emprego, da Pesca e Aquicultura e do Meio Ambiente – através do IBAMA e Instituto Chico Mendes, e também a Secretaria Especial dos Portos e a representação da UNESCO no Brasil.

Cabe ao IPHAN/ Ministério da Cultura: Agir em parceria com as demais entidades para identificar, proteger e valorizar os barcos tradicionais brasileiros e seus contextos sociais, culturais e ambientais.



Cabe ao Ministério da Educação: Estimular a participação das Universidades Federais e os Centros Federais de Formação Técnica para a pesquisa do patrimônio cultural brasileiro, inclusive sobre as formas de sustentabilidade dos núcleos de pesca tradicional. Divulgar entre as entidades conveniadas, os programas e editais pertinentes ao tema do presente convênio.

Cabe ao Comando da Marinha: Agir no sentido de valorizar os barcos e a pesca artesanal, estimular a preservação da navegação em embarcações à vela e apoiar, no âmbito das suas Delegacias e Capitâncias, as pesquisas sobre o patrimônio naval brasileiro.

Cabe ao Ministério das Cidades: Agir, na medida de suas disponibilidades, no sentido de identificar e qualificar áreas urbanas habitadas majoritariamente por população detentora de referências culturais específicas.

Cabe ao Ministério do Turismo: Difundir o patrimônio naval brasileiro, em especial nas formas que revertam em sustentabilidade para pescadores artesanais e tripulações de embarcações à vela em todo o país.

Cabe ao Ministério de Ciências e Tecnologia: Apoiar a pesquisa sobre o patrimônio naval brasileiro, em especial no que se refere à construção de embarcações tradicionais.

Cabe ao Ministério do Trabalho e Emprego: Apoiar, na medida de suas disponibilidades, a capacitação e a qualificação profissional dos trabalhadores envolvidos com a pesca artesanal e a carpintaria tradicional no país e sua inserção no mercado de trabalho.

Cabe ao Ministério do Meio Ambiente: estudar alternativas e procedimentos para o manejo e cultivo das matérias primas, necessárias à preservação das técnicas de construção naval tradicionais.

Cabe ao Ministério da Pesca e Aquicultura: propor programas de aperfeiçoamento profissional aos pescadores artesanais, ampliar as formas de comercialização do pescado, apoiar a construção de câmaras frigoríficas para a armazenagem de pescado e outras formas de apoio à pesca artesanal em todo o país.

O projeto Barcos do Brasil baseia-se em diversos pressupostos:

- Na parceria de entidades públicas e privadas;
- Na criação de um feixe de ações variadas e convergentes;
- Na realização de inventários de diversas categorias;
- Na interação com os contextos culturais que preservam as manifestações de patrimônio naval, preferencialmente com a participação direta da Marinha, SEAP, IBAMA, e MTUR.
- No contato com autoridades federais, estaduais e municipais e organizações variadas, em especial com as Colônias de Pesca, com as universidades e entidades privadas locais.
- Na criação de núcleos regionais do Museu Nacional do Mar, estabelecendo uma rede de unidades envolvida na valorização dos barcos e seus usuários, privilegiando as cidades históricas e instalando-se junto aos principais contextos sócio-culturais dos barcos mais



importantes do patrimônio naval brasileiro. Alguns desses núcleos já encontram-se em processo de estruturação, como em Maragogipe, no Recôncavo Bahiano, que deverá ter como foco central o saveiro e a canoa bahiana; em Parnaíba, cidade localizada no delta do Rio Parnaíba, no Piauí; ou em Camocim, no Ceará, onde é forte a tradição da pesca artesanal e onde está o último núcleo de *botes bastardos* do Brasil.

-Na busca por equações locais que salvaguardem ou restabeçam as condições sócio-econômicas necessárias à construção e ao uso dos barcos tradicionais.

- Na efetivação de práticas de educação patrimonial, envolvendo escolares e as comunidades pesqueiras circunvizinhas;

- No lançamento de uma campanha de divulgação do valor e das especificidades do patrimônio naval do Brasil.

Com vistas à organização e consecução do projeto, foram organizadas linhas de ação, a partir do qual o IPHAN desenvolve estudos e atividades, em conjunto com os parceiros institucionais pré-estabelecidos e os atores locais identificados em cada contexto.

Monitoramento de embarcações

A partir da identificação de localidades e embarcações singulares, muitas vezes em risco de desaparecimento ou contextos vulneráveis, o IPHAN busca estimular o monitoramento de alguns barcos tradicionais, com o intuito de acompanhar a evolução de sua utilização econômica, seu estado de conservação e preservação e evitar seu desaparecimento. A ação mais notável neste sentido tem sido da superintendência do IPHAN em Pernambuco que realizou inventário pormenorizado das canoas pernambucanas e vem monitorando exemplares únicos, como o caso da famosa canoa Jararaca, da Barreta e da Bonita (as duas últimas, após constatação de seu estado de abandono e desinteresse dos pescadores locais de utiliza-las na pesca, foram incorporadas ao acervo do Museu Nacional do Mar em São Francisco do Sul, Santa Catarina).

Exposições itinerantes

Têm como objetivo divulgar o projeto e difundir informações e conhecimento acerca do patrimônio naval brasileiro. A primeira exposição intitulada "Os Barcos do Brasil e a Coleção Alves Câmara Século XXI" foi realizada em 2009, entre os meses de julho e outubro, e passou por Manaus (13 a 17/7), Salvador (23 a 30/7), Recife (6 a 15/8), João Pessoa (21/8 a 2/9), Fortaleza (8 a 13/9), São Luís (19 a 28/9) e Rio de Janeiro (5 a 8/10). Nas capitais do nordeste, a exposição ensejou a realização de seminário técnico sobre as embarcações tradicionais da Bahia, Pernambuco, Paraíba, Ceará e Maranhão.

A exposição foi composta por 15 modelos de embarcações tradicionais brasileiras na escala 1:25 que fazem parte da Coleção Alves Câmara Século XXI e painéis com texto e imagem, caracterizando o patrimônio naval brasileiro. A coleção já é formada por mais de 70 modelos de embarcação, incluindo os 42 tipos de barcos reproduzidos pela coleção original e



outras tipologias incorporadas pelos modelistas navais Luiz Lauro Pereira Jr., Carlos Heitor Chaves e Conny Baumgart após pesquisa apurada sobre as embarcações tradicionais brasileiras realizada através de livros, fotografias, desenhos e documentação de todo tipo, boa parte integrante do acervo da biblioteca Kelvin Duarte, do Museu Nacional do Mar.

Os Barcos do Brasil e a Coleção Alves Câmara Século XXI

projeto

realização

Ministério da Cultura
Ministério da Pesca e Aquicultura

RSI
REPRODUÇÃO DE SÍTIOS
GOVERNO FEDERAL

apoiado

MANAUS
13 a 17 de julho
Campus da UFAM
61.ª Reunião Anual da SBPC

SALVADOR
23 a 30 de julho
Terminal Marítimo de Salvador
(em frente ao Mercado Modelo)

RECIFE
6 a 15 de agosto
Shopping Paço Alfândega

JOÃO PESSOA
21 de agosto a 2 de setembro
Estação Cêrva, Ponta do Cabo Branco

FORTALEZA
8 a 13 de setembro
Centro Cultural Banco do Nordeste

SÃO LUÍS
19 a 28 de setembro
Convento dos Meninos
Rua da Palma s/nº

RIO DE JANEIRO
5 a 8 de outubro
Película Gustavo Capanema
Rua da Imprensa, 11 - Centro

Exposição Itinerante

Em 1908 o então Ministro da Marinha, Almirante Alves Câmara, solicitou que os estados brasileiros reproduzissem em miniaturas os seus barcos tradicionais. A iminência do desaparecimento de algumas tipologias de embarcações já era preocupante. Com anos mais tarde, a maior parte dos barcos reproduzidos pela **Coleção Alves Câmara** não existe mais, outros tantos correm risco de desaparecer. Desde 2005 o Museu Nacional do Mar, com o apoio do Iphan e incentivado pelo navegador Amir Klitz, vem trabalhando na reprodução da coleção original, desta vez em escala padronizada (1:25), acrescentando novas tipologias à coleção.

A ação faz parte do **Projeto Barcos do Brasil**, uma iniciativa do Iphan que, em parceria com outras instituições, entidades públicas e privadas e sociedade civil atua na proteção e valorização do patrimônio naval em todo o Brasil.

Visite a exposição "Os Barcos do Brasil e a Coleção Alves Câmara Século XXI" e conheça melhor o patrimônio naval brasileiro, o mais rico em diversidade de barcos do mundo!

Cartaz da exposição itinerante realizada em 2009 com programação.

Seminários Nacionais de Patrimônio Naval

Já foram três os encontros técnicos nacionais realizados com estudiosos e pesquisadores de todo o Brasil. O primeiro em São Francisco do Sul, em 2005, o segundo em São Luis do Maranhão, em 2007, e o terceiro em Salvador, na Bahia, em 2009. Como consequência, trabalhos e experiências foram relatados, dificuldades apresentadas e conclusões sugeridas. Os Seminários nacionais foram uma das mais importantes referências do Iphan para a proposição do projeto Barcos do Brasil e para o leque de ações em andamento.



Pesquisa sobre as condições atuais do uso da madeira em embarcações tradicionais no Brasil

Uma das principais demandas – e também um dos principais problemas – diagnosticadas a partir da conversa com pescadores e construtores navais, diz respeito à obtenção de matéria prima – especialmente a madeira – para a fabricação e a manutenção dos barcos tradicionais.

No Brasil, após décadas – séculos – de expropriação dos seus recursos naturais, a legislação de proteção ambiental foi delineada com o rigor que era necessário para tentar dar conta de preservar o que ainda restou (e ainda resta), das suas matas, restingas, maguezais, mananciais. Por um lado, é preciso combater o uso abusivo e a extração indisciplinada dos recursos naturais – que resultam no desmatamento da Amazônia, da Floresta Atlântica, do Cerrado, na poluição dos manguezais, dos rios e lagoas. Por outro, é urgente considerar, no âmbito da atuação dos órgãos de preservação ambiental, o uso sustentável que fazem as populações tradicionais – ribeirinhas, caiçaras, caipiras, sertanejas... – dos mesmos recursos naturais que se quer preservar. Pesquisas recentes vêm comprovando que a Amazônia é resultado da ação humana em meio à floresta, que boa parte dos sítios arqueológicos encontram-se dentro do que hoje são unidades de conservação ambiental, que os métodos tradicionais de cultivo promovem o uso sustentável dos recursos naturais, contribuindo com o seu manejo.

Partindo do convencimento de que o que derruba a mata e polui as águas é a expansão das fronteiras agrícolas, o mercado da construção civil, dos combustíveis, os empreendimentos de grande porte, as refinarias, as grandes indústrias, e não a construção naval tradicional, que a duras penas luta para subsistir, o Iphan contratou em 2010 um primeiro estudo sobre as madeiras utilizadas atualmente na carpintaria naval.

Desenvolvido pelo engenheiro naval, biólogo e especialista em madeiras, Armando Luiz Gonzaga, o estudo trouxe informações valiosas sobre o quadro atual de alguns dos mais antigos e tradicionais estaleiros do Brasil. São Luís do Maranhão, Camocim no Ceará, Recôncavo e Sul Baiano, Baía de Paranaguá e litoral catarinense, foram os lugares abordados num primeiro momento, a partir do qual se traçou um panorama geral sobre o estado da carpintaria naval brasileira na atualidade.

O trabalho busca levantar subsídios para a consolidação da parceria, já oficializada, com os órgãos do meio ambiente – notadamente o IBAMA e ICMBio. Dois acordos de cooperação já foram assinados entre o Iphan e estes dois importantes parceiros. O primeiro, com vistas à destinação de material apreendido para ações de recuperação do patrimônio cultural (em ação mais ampla que envolve, além do patrimônio naval, a restauração de edificações, os planos de salvaguarda do patrimônio imaterial). O segundo tem por objetivo o desenvolvimento do projeto Barcos do Brasil, a partir de atividades e programas específicos, de onde se destacam:

- A possibilidade de concessão, a mestres construtores navais previamente habilitados, de retirada de matéria-prima das matas para construção e reparo de barcos de madeira, em contextos previamente assinalados pelo Iphan;

- A criação de reservas de madeiras utilizadas na carpintaria naval – como a piúba, também conhecida como pau de jangada, utilizada para a construção das jangadas-de-pau, embarcação típica do nordeste brasileiro e que praticamente já desapareceu em decorrência da dificuldade de obtenção da madeira a partir das sanções dos órgãos ambientais.



Criação de unidades regionais do Museu Nacional do Mar e aquisição de embarcações tradicionais

Uma das vertentes do Programa “Barcos do Brasil” é a de criar unidades regionais do Museu Nacional do Mar, que deverão constituir-se em espaços museológicos interativos, com a participação principalmente do ministérios da Cultura, da Pesca e Aquicultura, da Educação e do Meio Ambiente (através do IBAMA e ICMBio), das colônias de pesca, das secretarias estaduais e municipais de cultura, educação e turismo, da sociedade civil organizada e de empresas públicas e privadas.

Além disso, com o objetivo de montar um acervo representativo da dimensão e significância do patrimônio naval brasileiro, o Iphan vem contribuindo para a aquisição de embarcações para a complementação do acervo do Museu Nacional do Mar, hoje um dos maiores e mais importantes do mundo. Em 2009 foi contratada a aquisição de duas canoas pernambucanas, em Carne de Vaca e na ilha de Itamaracá, no estado de Pernambuco; uma jangada de 2 mastros de Pitimbu, na Paraíba; uma canoa alagoana, em Marechal Deodoro; um bote de São Cristóvão, e uma canoa do Rio Real em Indiaroba, em Sergipe; uma canoa do Espírito Santo, em Anchieta e uma canoa bordada do litoral norte de São Paulo. Alguns dos exemplares encontravam-se já em desuso – como o caso da canoa Bonita, de Pernambuco, “encostada” após a morte do seu proprietário e em decorrência do desinteresse de outros pescadores da região de continuarem a pesca tradicional com canoas. Outros exemplares foram encomendados a mestres carpinteiros das localidades, como um barco sergipano de Indiaroba, fomentando a carpintaria naval.

Oficinas de modelismo naval

Em quase todos os lugares onde existe patrimônio naval existe também o artesanato naval. Algumas vezes, os modelos são executados previamente à construção da embarcação em tamanho natural – como no caso do Maranhão; em outras, servem de brinquedo para as crianças que, de certa forma, “aprendem a navegar” com suas miniaturas. As peças são executadas “a olho”, em geral sem uma escala pré-definida e nem sempre representam com fidedignidade todas as partes de uma embarcação. Em geral, as maquetes são feitas de madeira, pintadas com as cores originais utilizadas na embarcação real, com velas feitas com pano de algodão. Em muitos lugares, são feitas pelos próprios pescadores ou construtores navais – estes são, geralmente, os modelos melhor executados do ponto de vista da representação fidedigna de todos os elementos do barco tradicional. Em outros casos, são feitos por pessoas da comunidade, onde se destaca o trabalho de alguns jovens, sendo raras mulheres (que se dedicam mais ao fabrico da renda e trançados).

Já o modelismo naval busca reproduzir a embarcação em escala, nos mínimos detalhes. Requer conhecimento técnico mais apurado, uso de ferramentas específicas e



métodos diferenciados para o fabrico de cada peça que compõe o barco – cabos, velas, amarras, texturas do convés, do casco e demais elementos.

A junção do artesanato com o modelismo naval, testada pelo Museu Nacional do Mar em 2005, com a realização do primeiro Liceu de Modelismo Naval, confirmou ser uma ação de grande importância para a valorização do patrimônio naval das várias regiões, resultando também em uma alternativa econômica importante para jovens e adultos.

Foram dez jovens, de vários estados do Brasil, de norte a sul, os escolhidos para fazer parte da primeira turma, que teve aula com os modelistas navais Conny Baumgart e Luiz Lauro Pereira Jr. Todos já se dedicavam, de alguma maneira, ao artesanato naval nos seus locais de origem. Com as aulas de escala métrica e de técnicas de modelismo naval, sua produção própria ganhou um incremento, sem perder a autenticidade e a marca pessoal do trabalho de cada um.

Os próximos passos, além da formação de novas turmas, será o estabelecimento de uma rede constante de troca de informações e também de escoamento da produção. Existe um mercado ainda pouco explorado para esta produção. A loja de artesanato do Museu Nacional do Mar realizou algumas encomendas aos meninos do Liceu depois que concluíram o curso. A venda da produção é imediata, apontando para a viabilidade e eficácia da ação.

Alguns cursos serão realizados também localmente, com a presença dos modelistas navais que trabalham com o Museu Nacional do Mar. Exemplo são os cursos pré-agendados com os jovens de Jaguaribe, no Recôncavo Baiano e de Marechal Deodoro, em Alagoas.

Construção e reconstrução de barcos tradicionais

Em outros países, onde o processo modernização da pesca e da navegação já provocaram o desaparecimento de embarcações tradicionais típicas – e, conseqüentemente, de suas paisagens – iniciativas recentes de reconstrução de barcos tradicionais e históricos vêm demonstrando que grande importância, simbólica e afetiva, que possuem para a preservação do patrimônio e da memória local. É o caso de Portugal, Espanha, França, países escandinavos. Todos relacionados com a história da navegação no mundo, detentores de conhecimentos milenares aprendidos com os povos árabes, indianos, chineses, polinésios...

Na França, país com o qual o Brasil vem novamente estreitando os laços de intercâmbio cultural¹⁰, são mais de vinte as embarcações tradicionais e históricas *classés*, ou seja, protegidas como monumento nacional. Ações que buscam, de alguma forma, valorizar e resgatar tradições de pesca e construção naval são constantes dentre os projetos culturais. Em muitos casos, a reconstrução de embarcações tradicionais ou que fizeram parte da história são os principais atrativos turísticos de uma região – como o caso do projeto de reconstrução da fragata Hermione, levado a cabo pelo Museu Marítimo de Rochefort.

Entende-se que ações de construção ou mesmo reconstrução de barcos que já desapareceram no seu contexto de origem, mas cujos conhecimentos sobre a técnica de

¹⁰ Em 2009, por ocasião do Ano da França no Brasil, o Iphan assinou Protocolo de Intenções em conjunto com o setor de patrimônio cultural do Ministério da Cultura e Comunicação francês, com vistas ao desenvolvimento, por um prazo de cinco anos, de ações conjuntas em diversos temas do patrimônio, dentre eles o patrimônio naval.

construção ainda permaneçam documentados ou guardados com os mestres carpinteiros navais, podem promover a sensibilização das populações locais sobre a importância do patrimônio naval, atiçando curiosidades, difundindo conhecimentos, promovendo a troca de informações e convívio.

A primeira ação neste sentido está planejada para acontecer na cidade catarinense de Laguna, cujo centro histórico é tombado pelo Iphan, e onde até pouco tempo navegavam as canoas de convés, barco hoje extinto, do qual restam lembranças e um mestre construtor, capaz ainda hoje de construir uma nova embarcação.

Inventário do Patrimônio Naval Brasileiro

A partir da iniciativa pioneira de Luiz Phelipe Andrès, que inventariou os barcos tradicionais do Maranhão, o Iphan iniciou em 2005 o inventário de varredura do litoral brasileiro. Concluído em 2010, foi coordenado por Dalmo Vieira Filho, e seus resultados permitiram montar um painel sobre as condições atuais do patrimônio naval e seus contextos naturais, econômicos e sociais em toda a costa brasileira. Este estudo, de caráter expedito, levantou subsídios necessários a estudos, cadastros e diagnósticos mais detalhados de localidades pré-selecionadas. Além disso, as superintendências estaduais do IPHAN vêm sendo estimuladas a complementar o inventário de conhecimento do seu litoral e regiões ribeirinhas. Já foram obtidos resultados importantes a partir dos inventários do patrimônio naval do litoral potiguar, paraibano, pernambucano, catarinense e paraense, onde os registros seguiram a costa litorânea e também alguns contextos fluviais da Amazônia.

Aos inventários de conhecimento – ou de varredura – somaram-se, ainda, estudos detalhados sobre tipologias de embarcações de maior destaque no contexto nacional, seja por sua condição de singularidade, excepcionalidade ou risco. Assim, foram contratados pelo Iphan cadastros e diagnósticos detalhados sobre o número de embarcações tradicionais, seu estado geral de preservação e conservação e as condições socioeconômicas de pescadores, donos de barcos e tripulação.

Assim, foram inventariadas as canoas costeiras da Baía de São Marcos, no Maranhão; os botes bastardos de Camocim e as embarcações de Mundaú, no Ceará; as jangadas de dois mastros de Pitimbu, na Paraíba; as canoas de bordaduras de Arraijal do Cabo, no Rio de Janeiro; as canoas de calão de Valença, as canoas baianas de Camamu e Itacaré, além das jangadas da região de Ilhéus, na Bahia; as canoas bordadas e as baleeiras de Santa Catarina; os botes, barcos e canoas de São Cristóvão e Indiaroba, em Sergipe.

É com base nos dados obtidos a partir destes estudos, que está sendo dado prosseguimento às ações de proteção e valorização dos contextos navais mais vulneráveis. A partir destes resultados é que o Iphan vem propondo, conjuntamente com os parceiros institucionais e locais do projeto Barcos do Brasil, o tombamento de embarcações e a chacela de paisagem cultural de alguns dos lugares mais singulares e expressivos do patrimônio naval brasileiro.





Conservação e restauração de barcos tradicionais e promoção social de seus construtores e tripulantes

A partir do conhecimento detalhado sobre o estado de preservação e conservação dos agrupamentos de embarcações pré-selecionados, aliados às condições econômicas de pescadores e tripulação, o Iphan vem buscando também desenvolver um mecanismo eficaz de investimento na conservação e manutenção de barcos tradicionais. A primeira experiência foi realizada entre 2008 e 2009 a partir de um convênio com o Ministério da Pesca e Aquicultura, que repassou recursos para o Iphan contratar serviços e reparos e manutenção de embarcações selecionadas.

Os critérios de seleção levaram em conta: o estado de preservação da embarcação, priorizando aquelas que guardam elementos originais mais preservados; o estado de conservação, priorizando aquelas em pior estado e que, em alguns casos, já haviam deixado de navegar; a renda média do dono da embarcação, priorizando aqueles que possuem menores rendimentos; a possibilidade de parcerias locais, com prefeitura, associações ou outras instituições que tenham capacidade de contribuir com a doação de materiais, sendo que o Iphan investiria na contratação da mão-de-obra local.

Oito embarcações receberam apoio neste primeiro módulo: uma canoa costeira do Maranhão, um saveiro de vela de içar e um de vela de pena da Bahia; uma baleeira e uma canoa bordada de Santa Catarina; um bote de São Cristóvão e uma canoa do Rio Real em Sergipe; e uma canoa pernambucana de Itapissuma.

Chancela como Paisagem Cultural Brasileira dos principais núcleos pesqueiros do Brasil

Lançada em 2009 através da Portaria Iphan 127 de 30 de abril de 2009, a Chancela da Paisagem Cultural é o mais novo instrumento de preservação do patrimônio cultural brasileiro.

O artigo 1º da portaria define Paisagem Cultural Brasileira como “uma porção peculiar do território nacional, representativa do processo de interação do homem com o meio natural, à qual a vida e a ciência humana imprimiram marcas ou atribuíram valores”.

Os lugares de ocorrência do patrimônio naval representam alguns dos contextos onde melhor se enquadra o conceito de paisagem cultural e, por isso, a chancela de algumas destas localidades é uma das ações previstas no projeto Barcos do Brasil.

A navegação – e, conseqüentemente, as diversas tipologias de embarcações – está sempre diretamente relacionada com os contextos geográficos, culturais e econômicos em que se insere. Antônio Alves Câmara, ao escrever no ano de 1888 o que é considerado o primeiro estudo sobre as embarcações tradicionais brasileiras, assim descreve a construção naval:

“É ela desde a sua origem um indústria natural de todos os povos, que habitaram as costas e margens de lagos e rios, e indispensável por causa da necessidade de promoverem-se de alimentos e de transporte aos povos vizinhos, por incentivo da troca de mercadorias, ou desejo das empresas para



além de seus horizontes, ou ainda pelo ardor das lutas, tudo isto alterado pelas circunstâncias especiais da localidade – força e direção dos ventos reinantes, profundidades do mar, ou dos rios, presença de escolhos, distâncias a navegar, caráter enfim, e índole dos povos, recursos da natureza ou da arte, de que dispunham.

Todas estas circunstâncias combinadas dão uma feição particular a cada povo, e muitas vezes até em um mesmo país notam-se em distâncias muito próximas grandes distinções características em embarcações, que freqüentam os mesmos portos, e até empregam-se no mesmo serviço.”¹¹

Para que ocorra a chancela, são necessárias parcerias com entidades de fomento agrícola, órgãos ambientais, prefeituras, associações e mais uma gama variada de instituições direta ou indiretamente envolvidos na questão. Neste sentido, além do Protocolo de Intenções acordado entre os parceiros do projeto, outras cooperações bi e multilaterais vêm sendo estabelecidas para que possam servir como espécie de “guarda-chuvas” para as ações locais.

Destaca-se neste aspecto o Acordo de Cooperação Técnica com o Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e de Recursos Naturais Renováveis – IBAMA e com o Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade – ICMBio, celebrado em 2008 com vistas ao desenvolvimento de ações conjuntas no âmbito do Projeto Barcos do Brasil.

Outras parcerias, como com o Ministério da Pesca e Aquicultura, a Secretaria Especial de Portos e a Marinha do Brasil, serão sempre fundamentais para o êxito no processo de chancela e de preservação das paisagens culturais brasileiras associadas ao patrimônio naval.

Apoiada pela determinação previa de um pacto, que deverá conter informações sobre a caracterização das paisagens culturais que se quer preservar e, conseqüentemente, as medidas necessárias e os parceiros que devem ser envolvidos para tal, a chancela da Paisagem Cultural permite delinear formas de proteção e gestão apropriadas para cada contexto. No âmbito do patrimônio naval, algumas ações – como a questão já mencionada sobre a obtenção de matéria-prima para fabricação de barcos de madeira – serão quase que constantes, variando a fórmula conforme a realidade e as possibilidades locais.

Dentre as ações pioneiras de proposição de chancela da Paisagem Cultural Brasileira, destacam-se os estudos das paisagens culturais associadas ao patrimônio naval, dentre as quais, as proposições já em andamento são a Paisagem Cultural da jangada de dois mastro de Pitimbu (PB), a Paisagem Cultural das canoas de calão, da venda de peixe e da construção naval de Valença (BA) e a Paisagem Cultural da construção naval e da forma de morar da Vila de Elesbão em Santanna (AP). Além destas, os estudos que vêm sendo relaizados pelo Iphan apontam para o desenvolvimento de projetos específicos com vistas à chancela da Paisagem Cultural das canoas costeiras, na Baía de São Marcos (MA), dos saveiros do Recôncavo Baiano (BA), das baleeiras em Armação do Itapocorói (SC) e dos botes bastardos de Camocim (CE). Como se disse, a temática do patrimônio naval é, dentre as áreas do patrimônio

¹¹ CÂMARA, A. A., 1888. 1ª reedição, 2010. Pg. 6.



cultural, uma das que mais se adapta ao conceito de paisagem cultural adotado pelo Iphan e, certamente, muitas localidades serão passíveis da chancela, desde que encontradas as condições necessárias de singularidade e gestão compartilhada para tal.

Paisagem Cultural da jangada de dois mastros de Pitimbu, na Paraíba



As caiçaras na praia e a jangada de dois mastros excepcionalizam a paisagem de Pitimbu. Foto Dalmo Vieira Filho.

A localidade de Pitimbu, no litoral sul paraibano, já na divisa com o estado de Pernambuco, guarda uma excepcionalidade no contexto de ocorrência das jangadas do nordeste brasileiro: é o único ponto do litoral onde se verificou a ocorrência da jangada de dois mastros.

A adaptação da jangada tradicional local para receber um novo mastro decorre, muito provavelmente, de condições climáticas e geográficas favoráveis. Pitimbu recebe ventos constantes praticamente o ano todo, de velocidade moderada, fato que permitiu que um carpinteiro naval, ainda entre as décadas de 1960 e 1970 tivesse a idéia de introduzir, em substituição da pequena vela de proa (chamada *buja* ou *bujarrona*), nova vela triangular armada por novo mastro, avante do original.

Verificada a otimização da navegação a partir desse incremento, logo a jangada de dois mastros ganhou predominância local, sendo hoje raras as jangadas de apenas um mastro nas praias de Pitimbu, notadamente a praia da Gamboa e do centro.



Solução aparentemente simplória, o fato é que a introdução de um mastro a mais na jangada significa avanço tecnológico significativo, possível a partir da experiência local e dos conhecimentos empíricos acumulados por mestres jangadeiros e construtores navais desta localidade. A inserção de nova vela grande em substituição à *buja* significa também o aumento da complexidade na navegação, necessitando o mestre jangadeiro de maior habilidade e astúcia na navegação.

Trata-se, como se disse, de fato isolado no contexto de ocorrência da jangada no litoral nordeste brasileiro, diretamente decorrente da íntima interação do homem com o ambiente em que habita, conseqüência do processo constante de amadurecimento e adaptações da navegação em função das condições dadas pela natureza e pela atividade econômica da pesca.

Paisagem Cultural das canoas de calão, da venda de peixe e da construção naval de Valença, na Bahia



Venda do peixe dentro da canoa, em Valença. Foto Dalmo Vieira Filho.



Valença, tradicionalmente conhecida pelos estaleiros navais de grande tradição, historicamente responsáveis pela construção de boa parte das embarcações que navegavam pelo Recôncavo e Sul Baiano, é também o local onde se identificou uma forma peculiar de venda de pescado: com canoas baianas ou com as típicas canoas de calão (estas últimas de ocorrência igualmente única na região de Valença), os pescadores fazem a venda do pescado ainda de dentro das canoas, aportadas nas margens do Rio de Contas, que corta o centro de Valença, em porto lindeiro ao mercado público.

Em geral, a venda do pescado é feita fora da embarcação, na praia, ou diretamente a um atravessador, que comercializa a produção em mercados externos, peixarias, bares e restaurantes, ficando com uma porcentagem pré-estabelecida dos rendimentos da pesca. Valença é caso único no Brasil onde, em meio a um centro urbano já bastante urbanizado – a cidade de Valença teve importância histórica desde o século XVII, participando de processos econômicos importantes da região nordeste, como a cana-de-açúcar, o dendê, o cacau, o algodão e a indústria têxtil; atualmente é ponto de passagem para quem vai de Salvador até Morro de São Paulo, um dos principais destinos turísticos da Bahia – as últimas canoas de calão em atividade tentam sobreviver em meio a um processo de massificação do comércio, de expulsão dos pescadores do centro urbano e de “higienização” dos processos de obtenção, armazenamento e comercialização de peixes, moluscos e crustáceos.

Para que se obtenha sucesso na chancela da Paisagem Cultural de Valença, será preciso contar, especialmente, com o apoio da prefeitura municipal, de modo que o ordenamento necessário das áreas urbanas não tenha como consequência a expulsão definitiva dos pescadores da margem do Rio de Contas; e dos órgãos de saúde e vigilância sanitária, de forma que se possa encontrar uma fórmula alternativa de adaptação da venda de pescado nas canoas que, mais uma vez, não implique em seu aniquilamento.

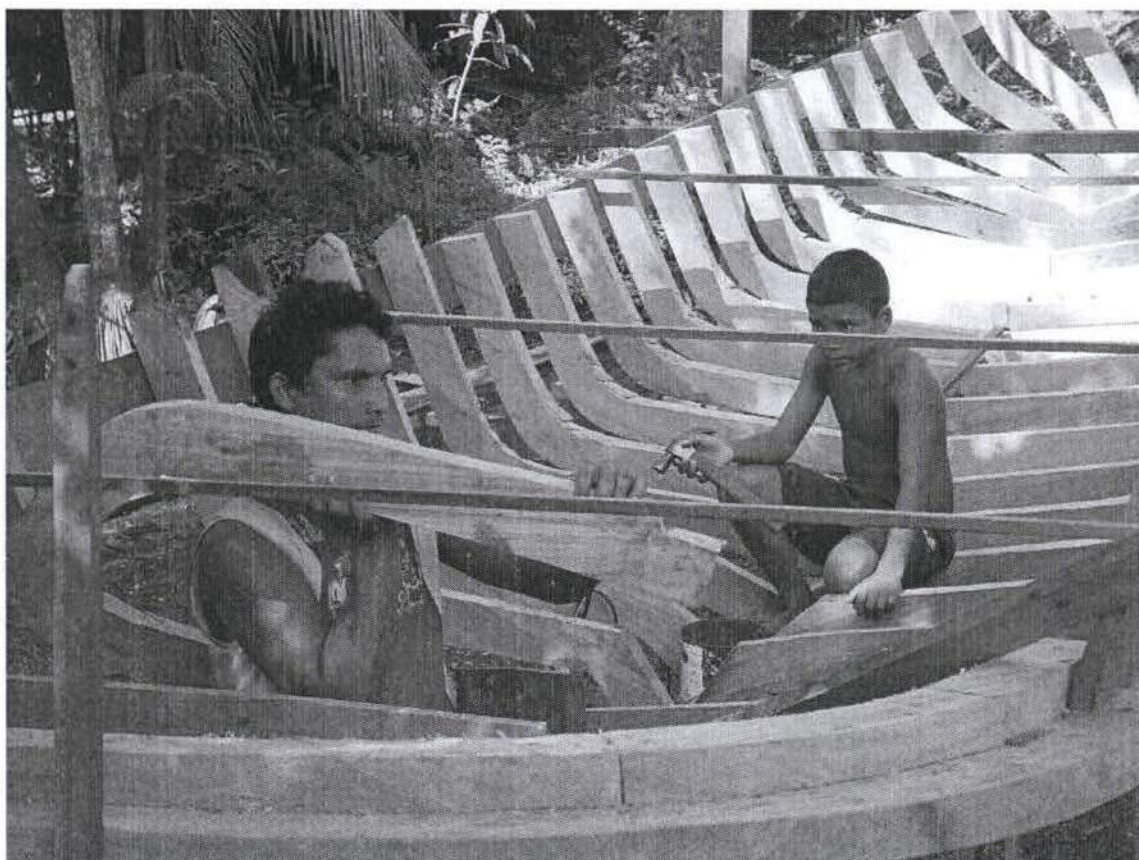
Paisagem Cultural da construção naval e da forma de morar da Vila de Elesbão em Santanna, no Amapá

Localizada à beira do rio Amazonas, em contexto cultural, natural e geográfico absolutamente distinto daquele encontrado ao longo da costa oceânica – o da Bacia Amazônica – a pequena vila de Elesbão figura entre os lugares mais excepcionais no quadro do patrimônio naval brasileiro.

Elesbão faz parte do município de Santanna que, por sua vez, configura a região metropolitana de Macapá. A vila configura-se por edificações feitas em madeira, sobre palafitas, ligadas por passarelas de madeira, tudo sobre as águas do Rio Amazonas. Não se conhece ainda com detalhes os números, mas Elesbão é, certamente, responsável por parcela significativa da construção naval da Amazônia, especialmente na região amapaense onde se insere. São mais de 25 estaleiros navais tradicionais reunidos nos cerca de 300 Km² da Vila de Elesbão, caracterizada pelas construções de palafita, os estaleiros e porção de floresta preservada, de onde retiram, principalmente, o açaí para consumo próprio e que emoldura o pequeno vilarejo.

A construção naval envolve grande quantidade de trabalhadores da região, entre carpinteiros, calafates, pintores e ajudantes. A economia do lugar está, fundamentalmente, alicerçada por esta atividade econômica, hoje colocada em risco pela ampliação da área

portuária adjacente, pelas imposições da legislação ambiental para obtenção de matéria-prima e tratamento de resíduos e também pela legislação trabalhista, já que muitos dos estaleiros encontram-se irregulares. Com relação à mão-de-obra, é sabido que a pesca, assim como a construção naval, são atividades tradicionalmente passadas de pai para filho, que muitas vezes iniciam cedo o aprendizado e a vida diária. Entretanto, por conta dos rigores atuais impostos pela legislação do trabalho, hoje é considerado trabalho infantil aquele desempenhado por meninos e jovens, trazendo, para o contexto do patrimônio naval, nova problemática a ser enfrentada junto aos órgãos responsáveis.



A carpintaria naval faz parte da vida cotidiana da Vila de Elesbão. Foto Dalmo Vieira Filho.

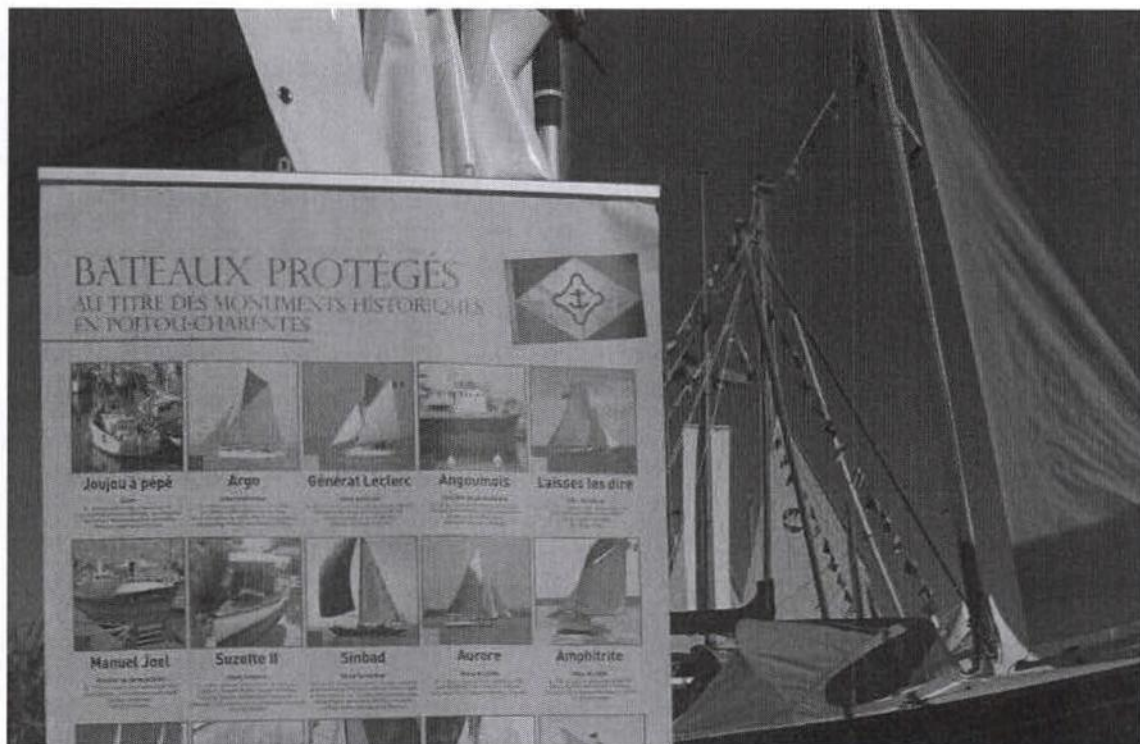
Obtenção de matéria-prima, saneamento, regulamentação da atividade da carpintaria naval e controle ambiental são algumas das temáticas tratadas pelo trabalho que visa a chancela da Paisagem Cultural de Elesbão, no Amapá.

Tombamento de embarcações tradicionais

A ação de tombamento visa a proteção de embarcações identificadas em contextos de alta vulnerabilidade, onde remanescem os últimos exemplares de tipologias outrora numerosas e que faziam parte da rotina da pesca, do comércio e do transporte, seja de pessoas seja de mercadorias, nas regiões de ocorrência. Em geral, o tombamento se aplica a embarcações que guardam excepcionais tipológicas e construtivas, além de forte



significado simbólico e afetivo local. Fazem parte das paisagens e são, muitas vezes, ícones importantes da cultura regional.



Detalhe do stand dos barcos tradicionais na maior feira náutica da França, o Grand Pavois, realizado em La Rochelle no mês de setembro. A feira traz, anualmente, lançamentos e novidades do ramo náutico e possui setor específico para os estaleiros que produzem embarcações de lazer em madeira, adaptando as técnicas seculares da construção naval à mais moderna tecnologia da atualidade, constituindo-se em fatia nova e importante no mercado náutico.

A proteção de barcos históricos e embarcações tradicionais é ação há muito tempo aplicada em países como Portugal, Espanha, França, Inglaterra e outros países europeus cuja história está intimamente ligada à navegação.

Na França, onde o desenvolvimento da indústria pesqueira gerou, nas últimas décadas, a substituição maciça de barcos de madeira por embarcações de fibra ou alumínio, e onde quase não existem mais contextos de pesca que se utilizem de barcos tradicionais de madeira, são 110 as embarcações *classés*¹², ou seja, tombadas como monumentos históricos nacionais.

Dentre as embarcações protegidas estão barcos de pesca, de lazer, de passageiros, de combate, de comércio e transporte de mercadorias e também embarcações científicas.

Em Portugal, o *barco rabelo* era a embarcação responsável pelo transporte da produção de vinho do Porto ao longo do Rio Douro, função que continua a ter na atualidade através de dispositivo legal que tem como objetivo a preservação desta embarcação típica e de sua paisagem, associada ao vinho do porto. Hoje, a Rota do Vinho do Porto é um dos roteiros turísticos mais procurados de Portugal. Os *mouliceiros* de Aveiro também são hoje protegidos,

¹² Dados da lista de barcos protegidos de 2007, publicada pelo ministério francês de Cultura e Comunicação. www.patrimoine-maritime-fluvial.org/.../Liste_Bateaux_Classes_MH_-_a_ jour_2007.doc, em 14/11/2010.

IPHAN/PRESI
Fl. 235
Rubrica

IPHAN/DEP
Fl. 232
Rubrica

IPHAN
Fl. 232
Rubrica

suas formas sinuosas lembram as gôndolas de Veneza e navegam entre os canais da cidade. Possuem pinturas típicas no casco, muitas retratando os modos de vida local.



O barco rabelo, que transporta as pipas de vinho do Porto pelo rio Douro.



Um mouliceiro em Aveiro¹³.

¹³ http://3.bp.blogspot.com/_j1ayHySMd_Y/SprHiTgttoI/AAAAAAAADM4/GKiPHzIcm0g/s1600-h/Villa_00789_Aveiro_Costa_Nova.jpg em 14/11/2010.



Outro exemplo de grande relevância é justamente o das famosas gôndolas de Veneza. Embarcação cuja origem, segundo especialistas, remonta ao século XI, as gôndolas fazem parte da paisagem e da mítica da cidade de Veneza. Hoje protegidas nacionalmente, poderiam há muito ter sido substituídos por embarcações mais modernas e confortáveis. O fato é que são parte indissociável da vida e da paisagem da cidade, sendo sua preservação uma questão de honra não só para os venezianos.

Há pelo menos vinte anos a proteção de barcos ou tipologias de embarcações tradicionais vem sendo realizada como política de preservação do patrimônio cultural dos países, especialmente na Europa. O Brasil, contudo, apesar de toda a sua riqueza e diversidade de embarcações, ainda não possui um exemplo neste sentido, e somente agora desperta para a importância que tem o seu patrimônio naval e a necessidade de protegê-lo para as gerações futuras.

Os primeiros processos de tombamento de embarcações tradicionais no Brasil

A partir da realização do inventário de varredura (ou de conhecimento) do patrimônio naval e, na seqüência, de cadastramentos e diagnósticos quantitativos e qualitativos das embarcações e dos contextos navais de maior relevância e também de maior vulnerabilidade no quadro do patrimônio naval, o Iphan, juntamente com os parceiros locais do projeto Barcos do Brasil, apresenta os quatro primeiros processos de tombamentos de embarcações tradicionais brasileiras.

A primeira proposta, cujo processo foi aberto ainda em 2001, é da Canoa de Tolda Luzitânia, um dos três últimos exemplares das, outrora abundantes, canoas de tolda do Rio São Francisco.

A canoa Luzitânia foi adquirida, em 1999 pela Associação Canoa de Tolda e, através do esforço de seus sócios, especialmente da figura de seu presidente, Carlos Eduardo Ribeiro, a canoa foi completamente restaurada e voltou a navegar.

Seu pedido de tombamento, cujo processo foi aberto com o número 1.473-T-2001, foi homologado pela área técnica do Iphan e a canoa notificada em 2007. Desde então, o Iphan vem trabalhando para incrementar o rol de barcos protegidos, considerando, num primeiro momento, as embarcações de maior porte ainda existentes, das quais remanescem os últimos exemplares. Por isso é que por ora se apresentam, como ação inauguradora do tombamento de embarcações tradicionais, a proposta de tombamento de um saveiro do Recôncavo Baiano (BA) – o Sombra da Lua, processo de tombamento nº 1.615-T-2010 –, uma canoa costeira da Baía de São Marcos (MA) – a Dinamar, processo de tombamento nº 1.616-T-2010 – e uma canoa de pranchão da Lagoa dos Patos em Rio Grande (RS) – a Tradição, processo de tombamento nº 1.617-T-2010.

Os primeiros tombamentos também coincidem com contextos onde já existe alguma iniciativa – importante – local em prol da preservação das embarcações. Assim, encontramos correspondência para a canoa costeira no Estaleiro Escola do Maranhão, para a canoa de tolda na Associação Canoa de Tolda, para o saveiro na Associação Viva Saveiro e para a lancha de pranchão no Museu Náutico de Rio Grande. Nesta primeira “etapa” de proteção

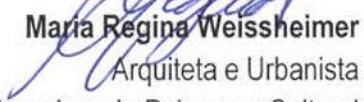
formal pelo Iphan, insere-se também o tombamento do acervo do Museu Nacional do Mar, por seu inestimável valor e importância na preservação da memória do patrimônio naval e da cultura marinha e ribeirinha brasileira como um todo.

Indo mais a fundo, encontramos para cada iniciativa (denominadas neste breve relatório como “experiências exemplares”) personagens que fizeram a diferença para a construção desta história. O que seria do Estaleiro Escola sem Luiz Phelipe Andrès, da Associação Canoa de Tolda sem Luiz Eduardo Ribeiro, da Associação Viva Saveiro sem Pedro Bocca, do Museu Náutico sem Lauro Barcellos e do Museu Nacional do Mar sem Dalmo Vieira Filho?

É certo que cada um carrega na sua bagagem de pesquisa e anos de dedicação um pouco dos predecessores, igualmente já mencionados aqui (iniciando por Alves Câmara, Theodor Selling, Pedro Agostinho, Lev Smarcevski, Max Justo Guedes, Kelvin Duarte) e também de seus atuais colaboradores. É justo, portanto, ao reconhecer através dos primeiros tombamentos de embarcações tradicionais brasileiras, distinguir também a dedicação incansável de figuras que fizeram e ainda fazem a diferença no campo do patrimônio naval do Brasil.

Faz parte indissociável desse processo, o estudo realizado por Dalmo Vieira Filho, que percorreu todo o litoral brasileiro entre 2005 e 2009 para a realização do inventário de varredura (ou conhecimento) do patrimônio naval, dando os subsídios necessários para que, na seqüência, fossem contratados estudos e diagnósticos específicos das localidades pré-selecionadas, com as quais se trabalha atualmente no âmbito do projeto Barcos do Brasil. O texto, ainda inédito e em fase final de revisão, intitula-se “O Patrimônio Naval Brasileiro” e integra os anexos dos processos de tombamento.


Brasília, 16 de novembro de 2010.


Maria Regina Weissheimer
Arquiteta e Urbanista
Coordenadora de Paisagem Cultural
Depam/IPHAN



Referências Bibliográficas

- AGOSTINHO, Pedro. **Embarcações do recôncavo – Um estudo de origens**. Salvador: Publicações do Museu do Recôncavo Wanderley Pinho, 1973. 68 p.
- ANDRÈS, Luiz Phelipe. **Embarcações do Maranhão – Recuperação das técnicas construtivas navais populares**. São Paulo: Audiochromo Editora, 1998. 130 p.
- CÂMARA, Antônio Alves. **Ensaio sobre as construções navais indígenas do Brasil**. 1ª Edição – Rio de Janeiro, 1888. 1ª Reedição – São Francisco do Sul – Museu Nacional do Mar: Papelmaçã Edições, 2010. 141 p.
- GONZAGA, Armando Luiz. **Análise especializada sobre madeiras utilizadas na carpintaria naval**. IPHAN, 2009. Relatório ainda não publicado.
- IPHAN. **Cadastro e diagnóstico de embarcações tradicionais brasileiras – Baía de São Marcos (MA)**, 2009. Relatório ainda não publicado.
- _____. **Cadastro e diagnóstico de embarcações tradicionais brasileiras – Litoral da Paraíba**, 2009. Relatório ainda não publicado.
- _____. **Cadastro e diagnóstico de embarcações tradicionais brasileiras – Sergipe: Indiaroba e São Cristóvão**, 2009. Relatório ainda não publicado.
- _____. **Cadastro e diagnóstico de embarcações tradicionais brasileiras – Bahia: Baía de Camamu**, 2009. Relatório ainda não publicado.
- _____. **Cadastro e diagnóstico de embarcações tradicionais brasileiras – Baleeiras de Santa Catarina**, 2009. Relatório ainda não publicado.
- SAMARCEVSKI, Lev. **Graminho – A alma do saveiro**. Salvador: Odebrecht, 1996. 148 p.
- SELLING Jr, Theodor. **A Bahia e seus veleiros – Uma tradição que desapareceu**. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação Geral da Marinha, 1976. 116 p.
- VIEIRA FILHO, Dalmo. **O Patrimônio Naval Brasileiro**. Texto inédito, em fase de revisão, 2010.

MINISTÉRIO DA CULTURA		INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL	Memorando nº 141/2010 MRW	Data: Brasília/DF 16/11/2010
	IPHAN			



A

Dalmo Vieira Filho

Diretor do Depam



Assunto:

Parecer técnico sobre o processo de tombamento nº 1.618-T-2010 - Tombamento do Acervo do Museu Nacional do Mar, em São Francisco do Sul, estado de Santa Catarina

Prezado diretor,

É com satisfação que encaminho parecer técnico sobre o tombamento do Acervo do Museu Nacional do Mar, para que se possa dar seqüência à instrução do processo por parte da área jurídica.

O processo está listado para compor pauta da próxima reunião do Conselho Consultivo, a realizar-se em dezembro de 2010, e inaugura, juntamente com o tombamento de quatro embarcações (o saveiro Sombra da Lua, do Recôncavo Baiano, BA; a canoa de tolda Luzitânia, do Rio São Francisco, AL-SE, a canoa de pranchão Tradição, de Rio Grande, RS e a canoa costeira Dinamar, da Baía de São Marcos, MA), nova etapa do projeto Barcos do Brasil: a proteção, através do tombamento, de embarcações tradicionais brasileiras.

Constitui parte indissociável do parecer técnico o relatório intitulado "O projeto Barcos do Brasil – Origens, parceiros e perspectivas", bem como o texto de autoria de Dalmo Vieira Filho intitulado "O patrimônio naval brasileiro", ambos anexos a este.

Informo ainda que, para fins de notificação, será encaminhada, na seqüência, dados e documentação necessária.

Cordialmente,

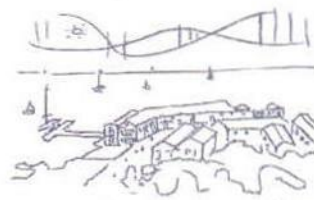

Maria Regina Weissheimer

Arquiteta e Urbanista
Coordenadora de Paisagem Cultural
Coordenadora-geral substituta de Patrimônio Natural,
Jardins Históricos e Paisagem Cultural
Depam/Iphan
Matrícula SIAPE 1541142

A Procuradoria Federal do IPHAN, em 16.11.2010

José Leme Galvão Junior
Diretor Substituto do DEPAI

PF/IPHAN/SEDE
16/11/10
maricelio



Museu Nacional do Mar
· embarcações brasileiras ·



DECLARAÇÃO

Declaro, para os devidos fins e efeitos – instrução de processo de tombamento - que o Museu Nacional do Mar – Embarcações Brasileiras é uma instituição pública, pertencente à Fundação Catarinense do Estado de Santa Catarina. A gestão técnico-administrativa ocorre na forma compartilhada, com a parceria do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional/ IPHAN e a Associação dos Amigos do Museu Nacional do Mar, dado a complexidade e representatividade do seu acervo – O Patrimônio Naval Brasileiro.

A importância científica e etnográfica do conjunto das peças existentes provocou na Associação dos Amigos do Museu Nacional do Mar, em 2009 a realização de levantamento detalhado do acervo, que pertence parte dele a Associação e outra parte a Fundação.

São Francisco do Sul, 16 de novembro de 2010.

Ana Lúcia Continho
Diretora do Museu Nacional do Mar – E.B.



PARECER TÉCNICO

Processo nº 1.618-T-2010 - Tombamento do Acervo do Museu Nacional do Mar, no município de São Francisco do Sul, estado de Santa Catarina

A constituição do acervo do Museu Nacional do Mar confunde-se com sua própria história. A idéia de montar em São Francisco do Sul, nos antigos galpões da Cia. Hoepcke de navegação, um museu que pudesse reunir a história do patrimônio naval brasileiro, preservando-o para gerações futuras e inserindo-o como fator de valorização dos contextos navais tradicionais do Brasil, partiu do então diretor da Fundação Catarinense de Cultura (FCC), Dalmo Vieira Filho, no ano de 1991.

Em 1992, inaugurava o museu, formado por acervo ainda pequeno, quase improvisado, conseguido através de doação e da compra dos primeiros barcos com recursos da FCC. A rapidez com que foi montada a primeira exposição foi uma estratégia, para os parceiros e "investidores", era preciso "ver para crer". Todos viram, gostaram, e acreditaram na iniciativa, que apontava para o sucesso futuro.

Logo o Museu Nacional do Mar passou a ser um fator de re-qualificação urbana de São Francisco do Sul, praticamente um valor agregado da cidade histórica tombada pelo Iphan em meados da década de 1980 e que enfrentava, há décadas, uma crise econômica que afetava sobremaneira a auto-estima da população.

A partir de 2003, com investimentos do Programa Monumenta, o Museu pôde reestruturar-se, ampliando sua área construída através da compra da porção que faltava dos galpões da Hoepcke. Novos itens foram sendo, aos poucos, incorporado ao acervo, que já se constituía em uma excepcionalidade no contexto nacional e latino-americano.

Segundo Dalmo Vieira Filho, em minuta sobre o tombamento do acervo do Museu:

"No contexto do patrimônio naval brasileiro, como se disse um dos segmentos mais ricos do patrimônio cultural do Brasil, destaca-se o acervo do Centro Nacional de Referência do Patrimônio Naval, em São Francisco do Sul, SC.

O acervo começou a ser formado há perto de 20 anos, com a criação do Museu Nacional do Mar e aquisição de tipologias de embarcações indicadas por Kelvin Duarte, o maior pesquisador brasileiro sobre o assunto.

Desde então, o acervo desenvolveu-se, contando com as pesquisas desenvolvidas por Paulo Werner e Dalmo Vieira Filho, contando ainda, com a permanente colaboração do navegador e estudioso Amyr Klink.

Atualmente, quase 80 barcos, seus apetrechos, uma biblioteca temática e cerca de 300 peças de artesanato e modelismo navais, formam o cerne de um dos acervos mais importantes do mundo – no campo dos barcos tradicionais e do patrimônio naval em geral.

1



Sendo o patrimônio naval brasileiro em grande parte herdeiro das tradições e conhecimentos portugueses, aos quais se somaram, por várias vias, importantes contribuições da África, do Oriente Médio, da Índia, do norte da Europa, da América do Norte e do extremo oriente, pode-se considerar que o acervo integrante do CNRPNB possui significância mundial. O acervo indicado para ser tombado guarda o resultado de inúmeros acúmulos, obtidos em séculos de usos e aperfeiçoamentos, em diferentes regiões do planeta, chegando-se a uma enorme variedade de soluções estéticas e construtivas, de cascos, mastreações, velames, remos, lemes, bolinas, cabines, adaptados para cada um dos rios, mares e lagoas do território do Brasil.

O acervo é representativo de todas as regiões e da quase totalidade dos estados litorâneos brasileiros, sendo composto por embarcações do Ceará, Paraíba, Pernambuco, Alagoas, Sergipe, Espírito Santo, Rio de Janeiro, São Paulo, Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul, todos no litoral; representando as embarcações fluviais e lacustres, foram selecionadas embarcações do Mato Grosso do Sul, Mato Grosso, Amazonas, Pará e Alagoas/Sergipe (Baixo São Francisco).

A coleção de modelismo é formada por artistas radicados em Santa Catarina e Rio de Janeiro, e a de peças de artesanato, do Maranhão, da Bahia, do Espírito Santo, Rio de Janeiro e Santa Catarina.

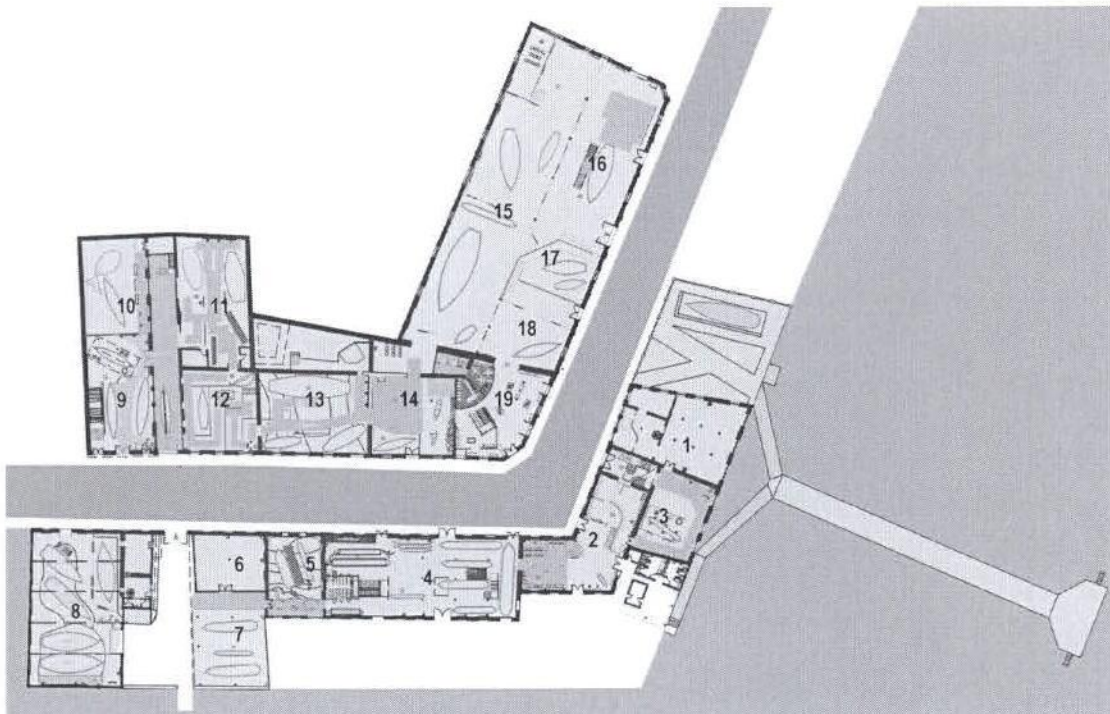
O acervo possui diversas embarcações que já não existem em seus sítios de origem e peças de modelismo e artesanato naval de artistas falecidos."

O prédio do museu

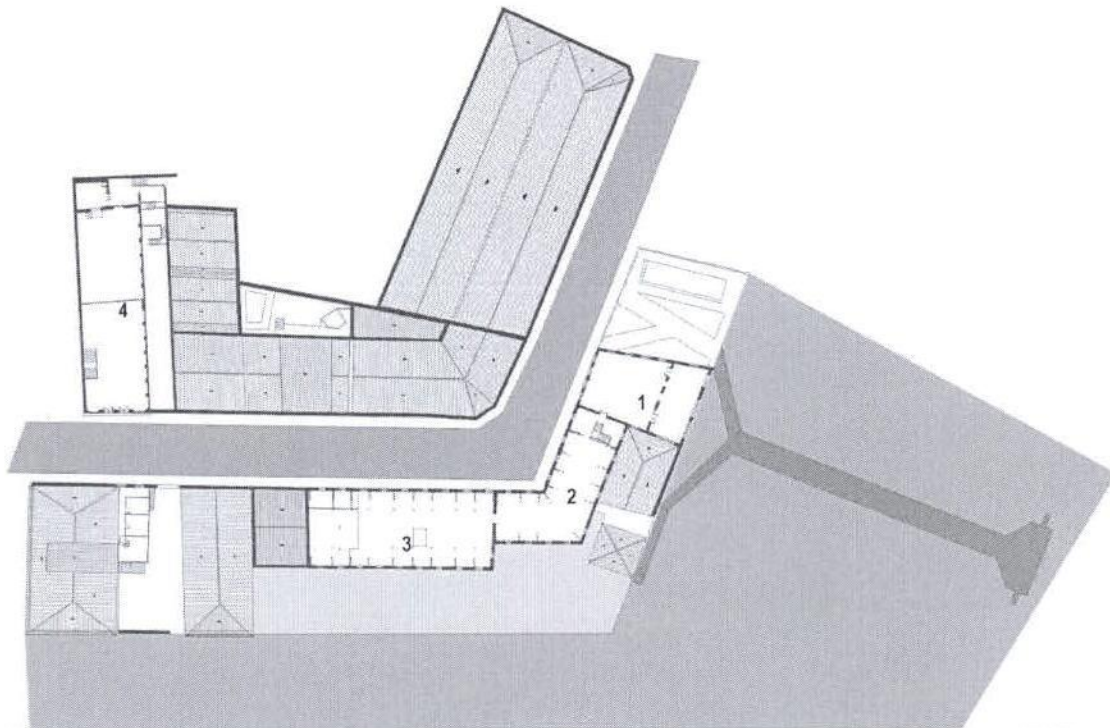
O Museu Nacional do Mar está instalado no centro histórico de São Francisco do Sul nos galpões que originalmente pertenciam à Cia. Hoepcke de navegação. As edificações foram construídas no início do século XX e ficaram abandonadas durante quase três décadas até que em 1991 fossem compradas pela Fundação Catarinense de Cultura (FCC) para instalação do museu. A integridade dos galpões só foi incorporado pelo museu alguns anos depois, através de projeto elaborado pela Associação dos Amigos do Museu Nacional do Mar (AAMNM) para captação de recursos via lei federal de incentivo à cultura com vistas à aquisição das edificações. Atualmente, o museu ocupa uma área aproximada de 7 mil metros quadrados, parte de propriedade da FCC e parte da AAMNM.

A exposição, composta por embarcações em tamanho original, maquetes, dioramas, modelos navais, peças de artesanato, acervo documental e bibliográfico, está distribuída em 21 salas.

O museu recebe uma média anual de 50 mil visitantes, a sua maioria composta por escolares, que realizam, quase que diariamente, visitas pré-agendadas e guiadas.



Piso térreo. 1 – administração e biblioteca; 2 – recepção; 3 – rancho dos pescadores; 4 – sala das canoas; 5 – sala do sarilho; 6 – oficina; 7 – pátio; 8 – sala dos botes; 9 – sala das baleeiras; 10 – sala da pesca da baleia; 11 – sala das jangadas; 12 – sala Amyr Klink; 13 – sala do Maranhão; 14 – sala da Amazônia; 15 – sala da Bahia e do São Francisco; 16 – sala da pesca; 17 – sala do amadrinhado; 18 – sala da navegação de lazer; 19 – loja e café.



Piso superior: 1 – sala da maquete do centro histórico de São Francisco do Sul e oficina de Conny Baumgart; 2 – sala do modelismo naval e da Coleção Alves Câmara; 3 – sala do artesanato; 4 – auditório.



Vista externa do Museu Nacional do Mar.

Além das salas de exposição e biblioteca, sua estrutura conta ainda com um trapiche, área externa com restaurante, loja, café e auditório, onde são realizadas diversas atividades promovidas pelo museu, como sarais literários, escola de remo e vela, aulas de piano, seções de "contação de histórias" e outras.

Com a assinatura de Termo de Cooperação entre Iphan, FCC, Prefeitura Municipal de São Francisco do Sul e AAMNM em 2009, o museu se transforma no Centro Nacional de Referência do Patrimônio Naval.

A Coleção Alves Câmara Século XXI



Detalhe de um modelo da Coleção Alves Câmara Século XXI.



Em 2005, por incentivo do navegador Amyr Klink, patrono do museu, sócio honorário da Associação dos Amigos do Museu Nacional do Mar, a equipe formada pelos três melhores modelistas navais do Brasil na atualidade – Carlos Heitor Chaves, Luiz Lauro Pereira Jr. e Conny Baumgart – dá início à reprodução, na escala 1:25, da Coleção Alves Câmara, cujos modelos originais encontram-se no Espaço Cultural da Marinha no Rio de Janeiro, sob a supervisão de seu diretor, o Almirante Bittencourt.

Hoje, a Coleção Alves Câmara Século XXI já ultrapassou em número a coleção original e, em função do requintado e esmerado trabalho dos modelistas, é também primorosa na qualidade dos modelos.

Por seu requinte e apuro técnico, a Coleção Alves Câmara Século XXI só é comparável, no mundo, à coleção do Almirante Pâris, sob a tutela do Museu da Marinha de Paris, constituída por cerca de 80 réplicas, em escalas variadas, de embarcações tradicionais do mundo todo (Ásia, África, Oceania, Polinésia, América, Europa...). Formada por cerca de 70 modelos de embarcações tradicionais brasileiras, a Coleção Alves Câmara Século XXI constitui-se num dos principais elementos do acervo do Museu Nacional do Mar.

As embarcações em tamanho natural

Segundo o “Arrolamento do Acervo Museológico do Museu Nacional do Mar – EB” realizado em 2010 sob a coordenação da diretora Ana Lúcia Coutinho, o acervo de embarcações encontra-se hoje assim distribuído:

94 embarcações em tamanho natural;

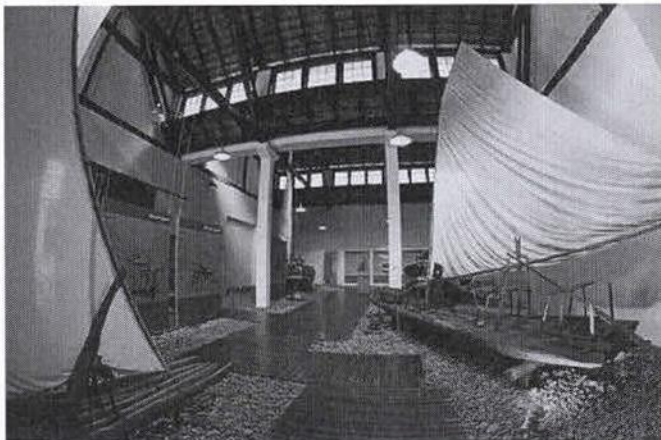
104 modelos;

105 peças de artesanato;

Foram catalogados ainda 3 maquetes diorama e 8 equipamentos (âncora, bússolas...).

Das 94 embarcações em tamanho natural catalogadas, 10 deverão ser desconsideradas para fins de tombamento.

O IAT, barco a remo utilizado por Amyr Klink para a travessia do Atlântico, emprestado pelo navegador, atualmente fora do museu para restauro, é um dos principais atrativos da exposição. Entretanto, além de não constituir-se em peça de propriedade do Museu (ou de qualquer dos seus mantenedores – Associação de Amigos do Museu Nacional do Mar, Fundação Catarinense de Cultura e o próprio Iphan), trata-se de peça de importância histórica própria, merecedora de processo de tombamento à parte. O IAT encontra-se cadastrado sob o número “42 barco a remo”, e deve ser excluído, portanto, da listagem de tombamento que integra este processo.



Sala das Jangadas.

Os barcos utilizados pela escola de remo e de vela, duas ações promovidas pelo museu para o incentivo à navegação, voltada para crianças e jovens da comunidade. Devem ser excluídas da listagem para fins de tombamento por não possuírem valores intrínsecos para tal. Encontram-se cadastrados com os números 82, 83, 84 e 85 Botes e 78, 79, 80 e 81 Canoe.

Deve-se igualmente excluir o catamarã cadastrado com o número 68, o veleiro de fibra de vidro de número 86.

Portanto, para fins de tombamento, serão consideradas as 81 embarcações em tamanho natural arroladas pelo Museu, compostas por 7 baleeiras, 1 bateira, 1 biana, 1 boião, 6 botes, 1 canoa alagoana, 3 canoas amazônicas, 3 canoas baianas, 4 canoas bordadas, 1 canoa de calão, 1 canoa de corrida, 1 canoa de japá, 1 canoa de tolda, 3 canoas do São Francisco, 19 canoas lisas, 1 casquinho, 1 chacreira, 2 chalanas, 1 cúter, 1 igarité, 1 iole, 3 jangadas de paus, 3 jangadas de tábuas, 2 lanchas, 2 saveiros, 8 skifs, 1 traineira e 2 veleiros.

Os modelos e o artesanato naval



Detalhe de modelo da Sala do Artesanato.



São 104 os modelos cadastrados pelo arrolamento produzido pelo Museu Nacional do Mar sobre o seu acervo e incluídos no processo de tombamento. São compostos pela já mencionada Coleção Alves Câmara Século XXI e por diversos outros modelos produzidos por Luiz Lauro Pereira Jr., Carlos Heitor Chaves, Conny Baumgart, André Azevedo da Silveira e outros, distribuídos por 13 salas de exposição do museu.

Já o artesanato contabiliza 105 peças, sendo que três delas devem ser excluídas do presente processo de tombamento por não constituírem-se em peças de artesanato naval e ou sem maior valor agregado ao acervo (são os itens 223 e 224 - vasilhas de vidro com desenho de areia e o 215 - veleiro). São, portanto, 102 peças de artesanato naval consideradas para fins de tombamento, dentre as quais merece especial destaque as dos artesãos Ênio (10 itens), João Quirino (8 itens), Mestre Braga (17 itens) e Têca (6 itens).

A biblioteca Kelvin Duarte



Detalhe de uma das estantes da Biblioteca Kelvin Duarte.

Encontram-se na biblioteca outras preciosidades do museu e que se constituem em objeto de tombamento, embora não se encontrem catalogadas no arrolamento produzido pelo museu sobre seu acervo.



É formada por mais de 2 mil volumes, incluindo obras raras, fotografias, desenhos, cartas náuticas, manuscritos, croquis e outros registros inéditos sobre o patrimônio naval brasileiro e do mundo. Quem lhe empresta o nome é o modelista e especialista em patrimônio naval, Kelvin Palmer Rothier Duarte, memorável pesquisador e colaborador do Museu Nacional do Mar. Kelvin participou ativamente do processo de constituição do museu, especialmente da seleção das primeiras embarcações adquiridas para o acervo, em conjunto com Dalmo Vieira Filho. Foi personalidade ativa na preservação do patrimônio naval brasileiro, iniciando seu trabalho pela restauração, na década de 1980, da Coleção Alves Câmara composta por 42 modelos de embarcações tradicionais, encomendados pelo Almirante Alves Câmara em 1908 aos estados brasileiros.

Sua biblioteca e acervo documental foram doados ao Museu Nacional do Mar pela filha Christianne Rothier, alguns anos após a morte do modelista. O catálogo da biblioteca encontra-se disponível para pesquisa em página da internet (<http://mnm.phlnet.com.br/cgi-bin/wxis.exe?IsisScript=phl.xis&cipar=phl8.cip&lang=por>).

O tombamento do acervo

O tombamento do acervo do Museu Nacional do Mar faz parte, dentre outros, dos itens acordados entre as partes por ocasião da assinatura do Termo de Cooperação para implementação do Centro Nacional de Referência do Patrimônio Naval.

Dois pedidos formais de tombamento foram encaminhados ao Iphan em 11 de novembro de 2010. Um da Associação de Amigos do Museu Nacional do Mar, assinado por seu presidente, Bruno Ottoni de Brito, e outro pelo modelista e artesão Conny Baumgart, de 83 anos, e que há vinte anos dedica parcela significativa do seu tempo em prol do Museu.

É com base nesses pedidos e, principalmente, na constatação dos seus altíssimos **valores científico e etnográfico**, corroborados pelo grau de excepcionalidade do acervo do Museu Nacional do Mar, composto por 81 embarcações em tamanho natural, 104 modelos navais, 102 peças de artesanato, 3 maquetes diorama, 8 equipamentos e acervo documental e bibliográfico da Biblioteca Kelvin Duarte, que o Iphan indica seu tombamento e inscrição no **Livro do Tombo Arqueológico, Etnográfico e Paisagístico**.

Brasília, 16 de novembro de 2010.


Maria Regina Weissheimer
Arquiteta e Urbanista
Coordenadora de Paisagem Cultural
Depam/IPHAN



Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – IPHAN
Controle de Processos e Documentos – CPROD

Processo nº: 01450.015061/2010-16

TERMO DE RENUMERAÇÃO DE FOLHAS

Informo que a(s) folha(s) 180 a 240, dos autos foram corrigidas, passando a ser numerada(s) 183 a 243, em razão de erro na numeração e por estar em desacordo com as normas da Portaria Normativa 05, que dispõe sobre os procedimentos gerais para utilização dos serviços de protocolo.

Brasília, 25 de novembro de 2010.


William de Castro Feitosa


Aristides Lima de Oliveira
Coordenador de Serviços
CCERV/CSLOG/DPA/IPHAN
Matrícula 223864



ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO - AGU
PROCURADORIA-GERAL FEDERAL - PGF
PROCURADORIA FEDERAL – PF – ÓRGÃO EXECUTOR DA PGF NO
INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL – IPHAN
SBN Quadra 02, Bloco H, Edifício Central Brasília – 6º andar – Brasília – DF CEP.: 70.040-904
Fones (61) 414-6229 / 6237 / 6124 – Fax (61) 414-6128 – E-mail: www.projur.bsb@gov.br

Parecer nº 058/2010- PF/IPHAN/SEDE/GM

Brasília, 24 de novembro de 2010.

Referência: Processo Administrativo nº: 01450.015061/2010-16

Processo de Tombamento nº: 1.618-T-10

Assunto: Tombamento do Acervo do Museu Nacional do Mar, no Município de São Francisco do Sul, Estado de Santa Catarina.

Interessado: Departamento do Patrimônio Material e Fiscalização - DEPAM

Processo de tombamento instruído. Observação dos aspectos legais contidos no Decreto-Lei n.º 25/1937 e na Portaria IPHAN n.º 11/1986. Posição favorável ao Tombamento do Acervo do Museu Nacional do Mar, no Município de São Francisco do Sul, Estado de Santa Catarina.

01 – O presente processo administrativo, composto de 1 volume, foi encaminhado, em 16 de novembro de 2010, a esta Procuradora Federal objetivando análise e parecer jurídico sobre o tombamento do Acervo do Museu Nacional do Mar, no Município de São Francisco do Sul, Estado de Santa Catarina.



ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO - AGU
PROCURADORIA-GERAL FEDERAL - PGF
PROCURADORIA FEDERAL – PF – ÓRGÃO EXECUTOR DA PGF NO
INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL – IPHAN
SBN Quadra 02, Bloco H, Edifício Central Brasília – 6º andar – Brasília – DF CEP.: 70.040-904
Fones (61) 414-6229 / 6237 / 6124 – Fax (61) 414-6128 – E-mail: www.projur.bsb@gov.br

I – DOS FATOS

02- Inicialmente, deve-se mencionar o pedido de tombamento, às fls. 04, objeto do Ofício nº 0146/2010, datado de 11 de novembro de 2010, formulado pelo Presidente da Associação Amigos do Museu Nacional do Mar, no qual explicita as seguintes razões:

1. Compõem o acervo museográfico mais de 80 exemplares de embarcações tradicionais: jangadas, canoas bordadas, da Bahia, chacreira, baleeira, cúter, saveiros, botes, traineira, canoas indígenas, de toldas, de todas as regiões brasileiras, exemplificando a riqueza e a diversidade da cultura e do Patrimônio Naval Brasileiro pela importância e qualificação em técnicas de construção;
2. Conta com um número expressivo de réplicas de barcos tradicionais, produzido por modelistas e artesões de todo país;
3. Desenvolve pesquisa e a salvaguarda dos saberes e fazeres de mestres construtores de embarcações tradicionais;
4. Nos últimos 6 (seis) anos vem se dedicando a pesquisa e construção da coleção Alves Câmara denominada "Séc. XXI", reproduzida na escala de 1:25 por 3 experientes modelistas navais do Brasil.

03 – Também merece registrar a solicitação de tombamento formulada às fls. 05 pelo Modelista Naval Brasileiro, Conny Baumgart, objeto do Ofício nº 01/2010, datado de 09 de novembro de 2010, na qual salienta que o Brasil se constitui num dos mais importantes acervos sobre patrimônio naval do mundo, devido a variedade de técnicas aplicadas as tipologias de construção naval, destacando, ainda, que:

O Museu Nacional do Mar – E.B. devido a sua condição pioneira em agrupar este acervo museográfico exemplar – que hoje conta com mais de 80 embarcações em tamanho natural, proveniente dos mais diversos recantos do nosso país, possui ainda, biblioteca especializada, oficinas para reparo e conservação dos barcos, coleção de modelismo, artesanato naval, réplicas em escala dos barcos tradicionais brasileiros, atribuída de Coleção "Alves Câmara Séc XXI", hoje com mais de 60 exemplares (Faço parte como modelista neste processo de construção).



**ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO - AGU
PROCURADORIA-GERAL FEDERAL - PGF
PROCURADORIA FEDERAL – PF – ÓRGÃO EXECUTOR DA PGF NO**

INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL – IPHAN
SBN Quadra 02, Bloco H, Edifício Central Brasília – 6º andar – Brasília – DF CEP.: 70.040-904
Fones (61) 414-6229 / 6237 / 6124 – Fax (61) 414-6128 – E-mail: www.projur.bsb@gov.br

04- Vale mencionar que foi juntado aos autos, às fls. 06/09, Termo de Cooperação Técnica celebrado entre o IPHAN, a Fundação Catarinense de Cultura – FCC, a Prefeitura Municipal de São Francisco do Sul e a Associação dos Amigos do Museu Nacional do Mar para manutenção, valorização, dinamização e o desenvolvimento do Museu Nacional do Mar – Embarcações Brasileiras.

05 - Por sua vez, às fls. 10/179 consta Arrolamento do Acervo Museológico do Museu Nacional do Mar – EB – relatório de atividades.

06 - Cabe consignar que entre às fls. 179 e 180 consta uma folha que não foi numerada.

07 - Cabe salientar que, nos termos do Memorando nº 141/2010 MRW, datado de 16 de novembro de 2010, às fls. 231, o presente processo inaugura, juntamente com o tombamento de quatro embarcações (o saveiro Sombra da Lua, do Recôncavo Baiano-BA, a canoa Costeira Dinamar, de São Luís-MA, e a canoa de tolda Luzitânia, do Rio São Francisco, AL-SE, a canoa de pranchão Tradição, de Rio Grande-RS), nova etapa do projeto Barcos do Brasil: a proteção, através do tombamento, de embarcações tradicionais brasileiras.

08 – Ademais, a motivação do tombamento se encontra circunstanciada no Parecer Técnico, datado de 16 de novembro de 2010, elaborado pela arquiteta Maria Regina Weissheimer, no relatório intitulado “O Projeto Barcos do Brasil – Origens, parceiros e perspectivas”, bem como no texto de autoria do Diretor do DEPAM – Dalmo Vieira Filho intitulado “O patrimônio naval brasileiro”, às fls. 180/230.

09 – Outrossim, consta às fls. 232 declaração emitida pela Diretora do Museu Nacional do Mar – E.B no tocante à natureza pública do Museu Nacional do Mar, que pertence à Fundação Catarinense do Estado de Santa Catarina.



ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO - AGU
PROCURADORIA-GERAL FEDERAL - PGF
PROCURADORIA FEDERAL – PF – ÓRGÃO EXECUTOR DA PGF NO
INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL – IPHAN
SBN Quadra 02, Bloco H, Edifício Central Brasília – 6º andar – Brasília – DF CEP.: 70.040-904
Fones (61) 414-6229 / 6237 / 6124 – Fax (61) 414-6128 – E-mail: www.projur.bsb@gov.br

II. DO DIREITO

a) A Constituição Federal e o instituto do Tombamento

10 - O art. 216 da Carta Política de 1988 traz em seu bojo definição acerca de quais bens integram o patrimônio cultural brasileiro e estabelece normas de proteção a esse patrimônio, conforme se depreende da leitura desse artigo, vazado nos seguintes termos:

Art. 216. Constituem patrimônio cultural brasileiro os bens de natureza material e imaterial, tomados individualmente ou em conjunto, portadores de referência à identidade, à ação, à memória dos diferentes grupos formadores da sociedade brasileira, nos quais se incluem:

I - as formas de expressão;

II - os modos de criar, fazer e viver;

III - as criações científicas, artísticas e tecnológicas;

IV - as obras, objetos, documentos, edificações e demais espaços destinados às manifestações artístico-culturais;

V - os conjuntos urbanos e sítios de valor histórico, paisagístico, artístico, arqueológico, paleontológico, ecológico e científico.

§ 1º - O Poder Público, com a colaboração da comunidade, promoverá e protegerá o patrimônio cultural brasileiro, por meio de inventários, registros, vigilância, tombamento e desapropriação, e de outras formas de acautelamento e preservação." (sem destaques no original)

11 - O § 1º, do art. 216, da CF/88, acima transcrito, estabeleceu os meios pelos quais o patrimônio cultural brasileiro deverá ser protegido, inserindo-se dentre esses instrumentos, o Tombamento.

12 - O instituto do tombamento encontra-se disciplinado por meio do Decreto-Lei n.º 25, de 30 de novembro de 1937 e pela Portaria IPHAN n.º 11, de 11 de setembro de 1986.

13 - José Eduardo Ramos Rodrigues define o Tombamento como sendo:



ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO - AGU
PROCURADORIA-GERAL FEDERAL - PGF
PROCURADORIA FEDERAL – PF – ÓRGÃO EXECUTOR DA PGF NO

INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL – IPHAN
SBN Quadra 02, Bloco H, Edifício Central Brasília – 6º andar – Brasília – DF CEP.: 70.040-904
Fones (61) 414-6229 / 6237 / 6124 – Fax (61) 414-6128 – E-mail: www.projur.bsb@gov.br

Um ato administrativo pelo qual o Poder Público declara o valor cultural de coisas móveis ou imóveis, inscrevendo-as no respectivo Livro do Tombo, sujeitando-as a um regime especial que impõe limitações ao exercício de propriedade, com a finalidade de preservá-las. Portanto, trata-se de ato ao mesmo tempo declaratório, já que declara um bem de valor cultural, e constitutivo, vez que altera o seu regime jurídico.¹

14 - Traçadas essas balizas sobre o instituto do Tombamento, cabe nesse momento, examinar de forma mais detida o tombamento do Acervo do Museu Nacional do Mar, no Município de São Francisco do Sul, Estado de Santa Catarina.

b) Dos motivos ensejadores do tombamento – aspectos históricos, artísticos e etnográficos

15 – A indústria da navegação no Brasil está presente desde o seu descobrimento, ocasião em que os portugueses deram início ao desenvolvimento da construção naval no Brasil, consoante relato de Dalmo Vieira Filho, Diretor do DEPAM – Departamento de Proteção Material e Fiscalização, às fls. 216.

Dalmo Vieira Filho considera que:

“O mar deve ser considerado o cordão umbilical da nacionalidade brasileira. Foi através dele que chegaram os contingentes populacionais que subtraíram aos indígenas a posse da terra, e foi pela combinação da navegação costeira com a fluvial que a fixação no território, as comunicações e as principais vias comerciais se estabeleceram. Os meios de transporte, em um território de dimensões continentais repleto de obstáculos naturais, não podiam ser outros que os predominantemente aquáticos. Até o século XVIII, quando a descoberta do ouro provocou uma importante interiorização do país, incrementando o tropeirismo e abrindo caminhos terrestres por todas as regiões, pode-se afirmar que a comunicação e os transportes no Brasil eram quase exclusivamente aquáticos. Antes, até as grandes Bandeiras, em seus impressionantes desbravamentos para o Centro-Oeste e o Norte, construíam canoas para



ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO - AGU
PROCURADORIA-GERAL FEDERAL - PGF
PROCURADORIA FEDERAL – PF – ÓRGÃO EXECUTOR DA PGF NO

INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL – IPHAN
SBN Quadra 02, Bloco H, Edifício Central Brasília – 6º andar – Brasília – DF CEP.: 70.040-904
Fones (61) 414-6229 / 6237 / 6124 – Fax (61) 414-6128 – E-mail: www.projur.bsb@gov.br

vencer as largas porções do território que percorreram. Muitas das maiores rotas do interior, como o Caminho do Norte, valiam-se dos rios para acelerar seus deslocamentos. A penetração na Amazônia, o acesso ao Mato Grosso, a longa disputa pelo Prata, tudo relaciona-se com a navegação. Conhecimento acumulado e criatividade se uniram para adaptar a tecnologia aos materiais e a mão de obra disponíveis e às funções necessárias, em um lento processo de interação e inovação que durou séculos.”¹

16 – A preservação do patrimônio naval brasileiro tem contado com expressivas iniciativas, consoante o Projeto Barcos do Brasil – Origens, Parceiros e Perspectivas, dentre as quais citamos as de maior relevância:

a) Coleção Alves Câmara Século XXI: Antônio Alves Câmara “foi um dos pioneiros no estudo sobre as embarcações tradicionais brasileiras, publicou em 1888 o Ensaio sobre as Construções Navais Indígenas”. A Coleção Alves Câmara é composta originalmente por 42 modelos de embarcações típicas dos estados da federação. Atualmente, a referida coleção possui mais de 70 exemplares de embarcações tradicionais brasileiras, fruto do trabalho de pesquisa realizado pelos três melhores modelistas navais do Brasil, que se encontram inseridos no projeto de reprodução da Coleção Alves Câmara, desenvolvido pelo Museu do Mar em São Francisco do Sul (fls. 216, 216v, 217).

b) Museu Nacional do Mar: Criado em 1991, pelo então diretor de patrimônio da Fundação Catarinense de Cultura, Dalmo Vieira Filho., reunindo “acervo inigualável sobre o patrimônio naval brasileiro, cuja grandeza e importância não possuem similaridade com nenhuma outra estrutura da América Latina e com poucos exemplares no mundo.” (fls. 217 a 218v) (grifos nossos)

c) Estaleiro Escola do Maranhão: O Estaleiro Escola resultou do Projeto Embarcações – inventário e primeira publicação das embarcações do Maranhão. Trabalha com técnica de construção naval artesanal, possuindo em seu acervo conjunto de ferramentas utilizadas durante séculos na carpintaria naval do Estado. Recentemente foi formada a primeira turma de construtores navais (fls. 218v a 219)

d) Museu Náutico do Rio Grande: Integra o complexo de museus e centros de estudo da Universidade Federal de Rio Grande. Foi inaugurado em 2003, tendo

¹ Do texto “O patrimônio naval brasileiro”, ainda inédito.



**ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO - AGU
PROCURADORIA-GERAL FEDERAL - PGF
PROCURADORIA FEDERAL – PF – ÓRGÃO EXECUTOR DA PGF NO**

INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL – IPHAN
SBN Quadra 02, Bloco H, Edifício Central Brasília – 6º andar – Brasília – DF CEP.: 70.040-904
Fones (61) 414-6229 / 6237 / 6124 – Fax (61) 414-6128 – E-mail: www.projur.bsb@gov.br

através do Centro de Convívio dos Meninos do mar restaurado a canoa de pranchão Tradição, além de mais duas canoas do tipo (fls. 219/219v).

e) Associação Canoa de Tolda: Criada em 1997, adquiriu em 1999, a canoa de tolda Luzitânia, uma das duas últimas canoas de tolda que ainda navegam no rio São Francisco, tendo providenciado a sua recuperação (fls. 219v a 220).

f) Associação Viva Saveiro: Adquiriu em 2006 o saveiro Sombra da Lua restaurando-o completamente e devolvendo-o, em seguida para o mestre saveirista Bartô. A Associação também providenciou com recursos próprios a restauração de mais três saveiros, além de ser responsável por inúmeras outras atividades (fls. 220 e 220v).

17 – O Projeto Barcos do Brasil, o qual reúne diversas entidades públicas e privadas, sintetiza a importância do patrimônio naval do Brasil, ressaltando a diversidade existente de barcos tradicionais, os quais representam boa parte do patrimônio naval da humanidade, se constituindo no campo mais universal da cultura brasileira, além de salientar as ameaças sofridas pelo patrimônio naval (fls. 221 e 221v).

O projeto está alicerçado a partir dos seguintes entendimentos:

O Brasil é o país mais rico do mundo em diversidade de barcos tradicionais;

Boa parte do patrimônio naval da humanidade está representada nos barcos tradicionais do Brasil - mais do que em qualquer outro país do planeta;

Tradições mediterrâneas, ibéricas, norte européias, africanas, asiáticas e americanas estão presentes no patrimônio naval brasileiro;

Talvez mais do que em qualquer outro segmento de sua rica e variada tradição cultural, o patrimônio naval seja o campo mais universal da cultura brasileira;

São exemplos deste universalismo:

- Os tipos de barcos: a baleeira de Santa Catarina deriva da tradição nórdica; os saveiros possivelmente são originários Índia; as *canoas de tolda* do Rio São Francisco apresentam coberturas idênticas às dos barcos da China; as *canoas baianas* originam-se de canoas angolanas;

- A nomenclatura: *Alefriz* é o nome que se dá ao encaixe da quilha com o costado de vários barcos luso-brasileiros. A origem da palavra é fenícia;

- Os equipamentos: quanto aos velames, o Brasil é um dos últimos países do ocidente onde a *vela latina* clássica continua em uso; as fateixas são âncoras usadas desde os primórdios da navegação;



ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO - AGU
PROCURADORIA-GERAL FEDERAL - PGF
PROCURADORIA FEDERAL – PF – ÓRGÃO EXECUTOR DA PGF NO

INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL – IPHAN
SBN Quadra 02, Bloco H, Edifício Central Brasília – 6º andar – Brasília – DF CEP.: 70.040-904
Fones (61) 414-6229 / 6237 / 6124 – Fax (61) 414-6128 – E-mail: www.projur.bsb@gov.br

- As emendas de mastros, vergas e retrancas, usadas por exemplo na mastreação das jangadas estão registradas desde a antiguidade;

O universalismo do patrimônio naval brasileiro decorre das grandes navegações portuguesas, da multiplicidade étnica do Brasil e da diversidade de ambientes geográficos litorâneos, lacustres e fluviais do país;

O patrimônio naval brasileiro caracteriza-se por uma eloquência plástica absolutamente singular: formatos variados de cascos e mastreações, cores vivas e contrastantes, mastros longos ou curtos, emendados ou não, e grandes velames coloridos e vibrantes, com ou sem estais, retrancas ou caranguejeiras, fazem das embarcações tradicionais do Brasil alguns dos mais extraordinários barcos do planeta;

Muitos dos barcos fazem parte indissolúvel de paisagens tradicionais brasileiras e simbolizam cidades, estados e regiões geográficas inteiras – com a jangada no nordeste e o saveiro na Bahia;

Cúters, bianas, boiões e montarias do Maranhão, Saveiros (os barcos de Caymmi e Jorge Amado) e canoas baianas (a rainha das canoas brasileiras), as jangadas do nordeste, as baleeiras e canoas bordadas de Santa Catarina, as ubás indígenas, as canoas de tolda e as taparicas do Rio São Francisco, os botes, as bateiras e as traineiras, estão entre a mais de uma centena de barcos tradicionais do Brasil ainda existentes e configuram um dos ramos mais expressivos da inventiva e da arte popular brasileira;

Apenas as canoas polinésias, os barcos andinos de juncos, poucos barcos portugueses -como os *mouliceiros* de Aveiros - e algumas embarcações orientais estão atualmente no mesmo nível de expressividade e engenhosidade e antiguidade do fazer tradicional dos barcos brasileiros;

O patrimônio naval é um dos ramos mais ameaçados do patrimônio brasileiro: contam-se nos dedos os saveiros da Bahia, as baleeiras catarinenses deixaram de ser fabricadas, desapareceram as jangadas de pau do Ceará, as velas das raras canoas alagoanas já são fabricadas com plástico preto de construção civil e não existe mais do que três canoas de tolda do Rio São Francisco. As ubás indígenas têm sido substituídas por barcos de alumínio e as licenças para a liberação de madeiras para a confecção, por exemplo, das afamadas canoas bordadas do litoral sulista tornam-se cada dia mais difíceis;

Os barcos brasileiros fazem parte das formas consagradas de geração de renda e trabalho no Brasil. Da pesca e do transporte marítimo, praticados por milhares de pescadores e marinheiros, depende a subsistência de grande número de famílias, cidades e até regiões do Brasil;

Associados ao patrimônio naval registram-se inúmeras manifestações do patrimônio material e imaterial brasileiro. Igrejas, capelas, ranchos, festas profanas e religiosas, costumes, estórias, culinárias, músicas, danças, paisagens e folclore decorrem das tradicionais formas de vida que incluem a pesca e o barco, nos inúmeros ambientes aquáticos do Brasil;



ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO - AGU
PROCURADORIA-GERAL FEDERAL - PGF
PROCURADORIA FEDERAL – PF – ÓRGÃO EXECUTOR DA PGF NO

INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL – IPHAN
SBN Quadra 02, Bloco H, Edifício Central Brasília – 6º andar – Brasília – DF CEP.: 70.040-904
Fones (61) 414-6229 / 6237 / 6124 – Fax (61) 414-6128 – E-mail: www.projur.bsb@gov.br

O Patrimônio Naval possivelmente é o mais amplo dos contextos culturais brasileiros, englobando patrimônio material e imaterial e interagindo com milhares de lugares, paisagens e ecossistemas do extenso litoral, das lagoas e dos rios deste continental espaço geográfico que chamamos de Brasil;

18 – Na oportunidade, vale mencionar que são signatários do Protocolo de Intenções do Projeto Barcos do Brasil o IPHAN, os Ministérios da Cultura, da Educação, da Defesa – através do Comando da Marinha, das Cidades, do Turismo, da Ciência e Tecnologia, do Trabalho e Emprego, da Pesca e Agricultura e do Meio Ambiente – através do IBAMA e Instituto Chico Mendes, e também a Secretaria Especial dos Portos e a representação da UNESCO no Brasil.

19 - Merece destaque as ações desenvolvidas pelo IPHAN, em conjunto com os parceiros institucionais, explicitadas no O Projeto Barcos do Brasil, às fls. 222v a 230, dentre as quais citamos:

a) **Monitoramento de embarcações:** “o IPHAN busca estimular o monitoramento de alguns barcos tradicionais, com o intuito de acompanhar a evolução de sua utilização econômica, seu estado de conservação e preservação e evitar seu desaparecimento.” Merece destaque as ações desenvolvidas no âmbito da Superintendência de Pernambuco que realizou inventário pormenorizado das canoas pernambucanas bem como procedendo ao monitoramento dos exemplares dotados de singularidade.

b) **Exposições Itinerantes:** “têm como objetivo divulgar o projeto e difundir informações e conhecimento acerca do patrimônio naval brasileiro.”

c) **Seminários Nacionais de Patrimônio Naval:** “os seminários nacionais foram uma das mais importantes referências do IPHAN para a proposição do Projeto Barcos do Brasil e para o leque de ações em andamento.”

d) **Pesquisa sobre as condições atuais do uso da madeira em embarcações tradicionais no Brasil:** em decorrência da dificuldade de obtenção de matéria prima – especialmente a madeira – para a fabricação e manutenção dos barcos tradicionais, o IPHAN contratou em 2010 um primeiro estudo sobre as madeiras utilizadas atualmente na carpintaria naval, desenvolvido pelo engenheiro Armando Luiz Gonzaga. O trabalho visa levantar subsídios para a consolidação da parceria firmada entre o IPHAN, IBAMA e ICMBio visando à destinação de madeira apreendida para ações de



**ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO - AGU
PROCURADORIA-GERAL FEDERAL - PGF
PROCURADORIA FEDERAL – PF – ÓRGÃO EXECUTOR DA PGF NO**

INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL – IPHAN
SBN Quadra 02, Bloco H, Edifício Central Brasília – 6º andar – Brasília – DF CEP.: 70.040-904
Fones (61) 414-6229 / 6237 / 6124 – Fax (61) 414-6128 – E-mail: www.projur.bsb@gov.br

recuperação do patrimônio cultural, concessão a mestres construtores navais de retirada de matéria-prima das matas para construção e reparação de barcos de madeira, além da criação de reservas de madeiras utilizadas na carpintaria naval.

e) **Criação de Unidades Regionais do Museu Nacional do Mar e Aquisição de Embarcações Tradicionais:** criação de “unidades regionais do Museu Nacional do Mar, que deverão constituir-se em espaços museológicos interativos, com a participação principalmente dos ministérios da Cultura, da Pesca e Aquicultura, da Educação e do Meio Ambiente (através do IBAMA e ICMBio), das colônias de pesca, das secretarias estaduais e municipais de cultura, educação e turismo, da sociedade civil organizada e de empresas públicas e privadas. Além disso, com o objetivo de montar um acervo representativo da dimensão e significância do patrimônio naval brasileiro, o Iphan vem contribuindo para a aquisição de embarcações para a complementação do acervo do Museu Nacional do Mar, hoje um dos maiores e mais importantes do mundo”. (grifos nossos)

f) **Oficinas de modelismo naval:** “Já o modelismo naval busca reproduzir a embarcação em escala, nos mínimos detalhes. Requer conhecimento técnico mais apurado, uso de ferramentas específicas e métodos diferenciados para o fabrico de cada peça que compõe o barco – cabos, velas, amarras, texturas do convés, do casco e demais elementos. A junção do artesanato com o modelismo naval, testada pelo Museu Nacional do Mar em 2005, com a realização do primeiro Liceu de Modelismo Naval, confirmou ser uma ação de grande importância para a valorização do patrimônio naval das várias regiões, resultando também em uma alternativa econômica importante para jovens e adultos.”

g) **Construção e reconstrução de barcos tradicionais:** “Entende-se que ações de construção ou mesmo reconstrução de barcos que já desapareceram no seu contexto de origem, mas cujos conhecimentos sobre a técnica de construção ainda permaneçam documentados ou guardados com os mestres carpinteiros navais, podem promover a sensibilização das populações locais sobre a importância do patrimônio naval, atiçando curiosidades, difundindo conhecimentos, promovendo a troca de informações e convívio. A primeira ação neste sentido está planejada para acontecer na cidade catarinense de Laguna, cujo centro histórico é tombado pelo Iphan, e onde até pouco tempo



ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO - AGU
PROCURADORIA-GERAL FEDERAL - PGF
PROCURADORIA FEDERAL – PF – ÓRGÃO EXECUTOR DA PGF NO

INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL – IPHAN
SBN Quadra 02, Bloco H, Edifício Central Brasília – 6º andar – Brasília – DF CEP.: 70.040-904
Fones (61) 414-6229 / 6237 / 6124 – Fax (61) 414-6128 – E-mail: www.projur.bsb@gov.br

navegavam as canoas de convés, barco hoje extinto, do qual restam lembranças e um mestre construtor, capaz ainda hoje de construir uma nova embarcação.”

h) **Inventário do Patrimônio Naval Brasileiro:** “A partir da iniciativa pioneira de Luiz Phelipe Andrès, que inventariou os barcos tradicionais do Maranhão, o Iphan iniciou em 2005 o inventário de varredura do litoral brasileiro. Concluído em 2010, foi coordenado por Dalmo Vieira Filho, e seus resultados permitiram montar um painel sobre as condições atuais do patrimônio naval e seus contextos naturais, econômicos e sociais em toda a costa brasileira. Aos inventários de conhecimento – ou de varredura – somaram-se, ainda, estudos detalhados sobre tipologias de embarcações de maior destaque no contexto nacional, seja por sua condição de singularidade, excepcionalidade ou risco. (...) Assim, foram contratados pelo Iphan cadastros e diagnósticos detalhados sobre o número de embarcações tradicionais, seu estado geral de preservação e conservação e as condições socioeconômicas de pescadores, donos de barcos e tripulação. (...)A partir destes resultados é que o Iphan vem propondo, conjuntamente com os parceiros institucionais e locais do projeto Barcos do Brasil, o tombamento de embarcações e a chancela de paisagem cultural de alguns dos lugares mais singulares e expressivos do patrimônio naval brasileiro.”

i) **Conservação e restauração de barcos tradicionais e promoção social de seus construtores e tripulantes:** “A partir do conhecimento detalhado sobre o estado de preservação e conservação dos agrupamentos de embarcações pré-selecionados, aliados às condições econômicas de pescadores e tripulação, o Iphan vem buscando também desenvolver um mecanismo eficaz de investimento na conservação e manutenção de barcos tradicionais. A primeira experiência foi realizada entre 2008 e 2009 a partir de um convênio com o Ministério da Pesca e Aquicultura, que repassou recursos para o Iphan contratar serviços e reparos e manutenção de embarcações selecionadas.”

j) **Chancela como Paisagem Cultural Brasileira dos principais núcleos pesqueiros do Brasil:** “Os lugares de ocorrência do patrimônio naval representam alguns dos contextos onde melhor se enquadra o conceito de paisagem cultural e, por isso, a chancela de algumas destas localidades é uma



ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO - AGU
PROCURADORIA-GERAL FEDERAL - PGF
PROCURADORIA FEDERAL – PF – ÓRGÃO EXECUTOR DA PGF NO

INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL – IPHAN

SBN Quadra 02, Bloco H, Edifício Central Brasília – 6º andar – Brasília – DF CEP.: 70.040-904

Fones (61) 414-6229 / 6237 / 6124 – Fax (61) 414-6128 – E-mail: www.projur.bsb@gov.br

das ações previstas no projeto Barcos do Brasil. (...)Dentre as ações pioneiras de proposição de chancela da Paisagem Cultural Brasileira, destacam-se os estudos das paisagens culturais associadas ao patrimônio naval, dentre as quais, as proposições já em andamento são a Paisagem Cultural da jangada de dois mastro de Pitimbu (PB), a Paisagem Cultural das canoas de calão, da venda de peixe e da construção naval de Valença (BA) e a Paisagem Cultural da construção naval e da forma de morar da Vila de Elesbão em Santanna (AP). Além destas, os estudos que vêm sendo realizados pelo Iphan apontam para o desenvolvimento de projetos específicos com vistas à chancela da Paisagem Cultural das canoas costeiras, na Baía de São Marcos (MA), dos saveiros do Recôncavo Baiano (BA), das baleeiras em Armação do Itapocorói (SC) e dos botes bastardos de Camocim (CE). Como se disse, a temática do patrimônio naval é, dentre as áreas do patrimônio cultural, uma das que mais se adapta ao conceito de paisagem cultural adotado pelo Iphan e, certamente, muitas localidades serão passíveis da chancela, desde que encontradas as condições necessárias de singularidade e gestão compartilhada para tal.”

k) Tombamento de embarcações tradicionais: “A ação de tombamento visa a proteção de embarcações identificadas em contextos de alta vulnerabilidade, onde remanescem os últimos exemplares de tipologias outrora numerosas e que faziam parte da rotina da pesca, do comércio e do transporte, seja de pessoas seja de mercadorias, nas regiões de ocorrência. Em geral, o tombamento se aplica a embarcações que guardam excepcionais tipológicas e construtivas, além de forte significado simbólico e afetivo local. Fazem parte das paisagens e são, muitas vezes, ícones importantes da cultura regional. (...)Há pelo menos vinte anos a proteção de barcos ou tipologias de embarcações tradicionais vem sendo realizada como política de preservação do patrimônio cultural dos países, especialmente na Europa. O Brasil, contudo, apesar de toda a sua riqueza e diversidade de embarcações, ainda não possui um exemplo neste sentido, e somente agora desperta para a importância que tem o seu patrimônio naval e a necessidade de protegê-lo para as gerações futuras.”

l) Os primeiros processos de tombamento de embarcações tradicionais no Brasil: “A primeira proposta, cujo processo foi aberto ainda em 2001, é da Canoa de Tolda Luzitânia, um dos três últimos exemplares das, outrora



**ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO - AGU
PROCURADORIA-GERAL FEDERAL - PGF
PROCURADORIA FEDERAL – PF – ÓRGÃO EXECUTOR DA PGF NO**

INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL – IPHAN
SBN Quadra 02, Bloco H, Edifício Central Brasília – 6º andar – Brasília – DF CEP.: 70.040-904
Fones (61) 414-6229 / 6237 / 6124 – Fax (61) 414-6128 – E-mail: www.projur.bsb.gov.br

abundantes, canoas de tolda do Rio São Francisco. (...)Seu pedido de tombamento, cujo processo foi aberto com o número 1.473-T-2001, foi homologado pela área técnica do Iphan e a canoa notificada em 2007. Desde então, o Iphan vem trabalhando para incrementar o rol de barcos protegidos, considerando, num primeiro momento, as embarcações de maior porte ainda existentes, das quais remanescem os últimos exemplares. Por isso é que por ora se apresentam, como ação inauguradora do tombamento de embarcações tradicionais, a proposta de tombamento de um saveiro do Recôncavo Baiano (BA) – o Sombra da Lua, processo de tombamento nº 1.615-T-2010 –, uma canoa costeira da Baía de São Marcos (MA) – a Dinamar, processo de tombamento nº 1.616-T-2010 – e uma canoa de pranchão da Lagoa dos Patos em Rio Grande (RS) – a Tradição, processo de tombamento nº 1.617-T-2010.

Os primeiros tombamentos também coincidem com contextos onde já existe alguma iniciativa – importante – local em prol da preservação das embarcações. Assim, encontramos correspondência para a canoa costeira no Estaleiro Escola do Maranhão, para a canoa de tolda na Associação Canoa de Tolda, para o saveiro na Associação Viva Saveiro e para a lancha de pranchão no Museu Náutico de Rio Grande. Nesta primeira “etapa” de proteção formal pelo Iphan, insere-se também o tombamento do acervo do Museu Nacional do Mar, por seu inestimável valor e importância na preservação da memória do patrimônio naval e da cultura marinha e ribeirinha brasileira como um todo.” (grifos nossos)

20 – O Museu Nacional do Mar – Embarcações Brasileiras foi instalado nas antigas dependências da Cia. De Navegação Hoepche, em galpões construídos em 1903, possuindo cerca de 94 embarcações em tamanho natural, consoante informação às fls. 217 e 217v.

Em mais de 7 mil metros quadrados, o museu cerca de 94 embarcações em tamanho natural, originárias dos mais diversos contextos regionais e geográficos do Brasil; 104 modelos de embarcações, dentre os quais destacam-se os mais de 70 exemplares da Coleção Alves Câmara Século XXI; 105 peças de artesanato²; mais de 2 mil documentos, entre livros, periódicos, mapas, plantas, desenhos,

² Informações extraídas do Arrolamento do Acervo Museológico do Museu Nacional do Mar realizado em 2010 e coordenado pela Diretora do Museu, Ana Lúcia Coutinho.



ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO - AGU
PROCURADORIA-GERAL FEDERAL - PGF
PROCURADORIA FEDERAL – PF – ÓRGÃO EXECUTOR DA PGF NO
INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL – IPHAN
SBN Quadra 02, Bloco H. Edifício Central Brasília – 6º andar – Brasília – DF CEP.: 70.040-904
Fones (61) 414-6229 / 6237 / 6124 – Fax (61) 414-6128 – E-mail: www.projur.bsb@gov.br

fotografias e outros, reunidos na Biblioteca Kelvin Duarte, altamente especializada na temática marítima; tudo isso em 27 ambientes de exposição e pesquisa que retratam os vários contextos de ocorrência do patrimônio naval no Brasil, contando ainda com um auditório e uma oficina para reparos das embarcações.

21 - O Diretor do Departamento de Proteção Material e Fiscalização – DEPAM, Dalmo Vieira Filho, destaca às fls. 217v a importância do Museu do Mar, por apresentar maior diversidade de barcos tradicionais no mundo e reunir o maior volume de influências de outros continentes.

Esse acervo, tomado em seu conjunto, é dos mais importantes do mundo.

O Museu Nacional do Mar é o único museu do gênero, dedicado especificamente aos barcos tradicionais, de toda a América Latina.

Esses museus ainda são raros em todos os continentes.

Não existem na África, são poucos na Ásia e na América do Norte. Na Oceania, onde a paixão pelo mar e por embarcações é de tal ordem que a proporção entre população ativa e número de embarcações é de aproximadamente 2x1, existem alguns museus, focados nas embarcações polinésias. É na Europa que existem museus de embarcações tradicionais importantes na Espanha, em Portugal, na França e na Alemanha. Inglaterra, Suécia, Dinamarca e Noruega possuem importantes museus marítimos, normalmente baseados em navios lendários - como o Cuty Sark e os barcos vikings.

Dentre esses museus, o acervo de São Francisco do Sul é o que apresenta maior diversidade de barcos tradicionais, e o que reúne o maior volume de influências de outros continentes.

22 - O mencionado Diretor do Departamento de Proteção Material e Fiscalização – DEPAM, Dalmo Vieira Filho, no texto – Patrimônio Naval Brasileiro, faz referência à primeira descrição de barco tradicional brasileiro efetuada por Pero Vaz de Caminha, enfatizando que a diversidade de barcos tradicionais no Brasil não é encontrada em nenhum país do mundo, além de destacar que o Brasil constitui-se em repositório de parte significativa do saber náutico acumulado pela humanidade.

A primeira descrição de barco tradicional brasileiro foi do escrivão-mor da frota de Pedro Álvares Cabral, Pero Vaz de Caminha. No extraordinário documento, verdadeira certidão de nascimento do



ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO - AGU
PROCURADORIA-GERAL FEDERAL - PGF
PROCURADORIA FEDERAL – PF – ÓRGÃO EXECUTOR DA PGF NO

INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL – IPHAN
SBN Quadra 02, Bloco H, Edifício Central Brasília – 6º andar – Brasília – DF CEP.: 70.040-904
Fones (61) 414-6229 / 6237 / 6124 – Fax (61) 414-6128 – E-mail: www.projur.bsb@gov.br

Brasil, com a vivacidade e riqueza de detalhes que fez com que Jaime Cortesão³ considerasse as narrativas de viagem como “o mais rico gênero da literatura portuguesa”, Caminha compara as *almaadias* com os barcos já conhecidos dos portugueses: “Não são feitas como as que já vi...” Certamente tinha em mente as canoas da costa da África, os barcos utilizados em Portugal e nas Ilhas Atlânticas, além das possíveis descrições das Índias – trazidas por Vasco da Gama⁴. Não é improvável que as notícias da frota de Colombo, dando conta dos barcos do Caribe, também fossem conhecidas dos marinheiros experientes, dos pilotos e dos *línguas* da frota. Caminha conclui que os barcos observados na Terra de Santa Cruz eram diferentes, inaugurando assim, o estudo da diversidade e das tipologias dos barcos fabricados no Brasil.

A diversidade dos barcos tradicionais no Brasil não encontra paralelo em nenhum outro país do mundo. Como explicar tamanha variedade, registrada nos quatro cantos do território, que, somada à expressividade plástica e à funcionalidade, forma um dos mais extraordinários contextos do patrimônio cultural brasileiro?

Para responder a essa indagação, é preciso considerar alguns fatores principais: a preservação, no Brasil, de conhecimentos náuticos da longa tradição naval portuguesa, adquiridos no convívio com todos os continentes entre os séculos XVI e XVIII; a soma das contribuições étnicas presentes na configuração do povo brasileiro, com a predominância indígena, negra e europeia, todas detentoras de saberes navais que encontraram espaço para expressar-se no Brasil; a criatividade e adaptabilidade típicas da cultura popular e que parece inata aos brasileiros, praticada para adequar os conhecimentos pré-existentes às variadas condições histórico-geográficas do Brasil.

Interagindo as necessidades decorrentes das díspares condições aquáticas brasileiras, com os conhecimentos trazidos de todas as regiões do planeta e adaptados nos lentos aperfeiçoamentos dos cotidianos, estabeleceu-se, no Brasil, um contexto único, repositório de parte significativa do saber náutico acumulado pela humanidade. Para surpresa do mundo – e dos brasileiros – guardaram-se aqui, no saber de pessoas humildes que trabalham em barrancas de rios e beiras de praia, práticas sofisticadas, derivadas do acúmulo de conhecimento das numerosas gerações que se sucederam nas atividades de navegação, da carpintaria naval, da pesca e do transporte, na totalidade do amplo espaço geográfico que chamamos de Brasil.

³ “A Carta de Caminha não é caso único. Pertence a um gênero, o mais vivo, próprio e original da literatura portuguesa: as narrativas de viagem”. Idem

⁴ De volta de sua primeira viagem, Colombo aportou primeiro em Lisboa, para depois ir até a Espanha.



ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO - AGU
PROCURADORIA-GERAL FEDERAL - PGF
PROCURADORIA FEDERAL – PF – ÓRGÃO EXECUTOR DA PGF NO

INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL – IPHAN
SBN Quadra 02, Bloco H, Edifício Central Brasília – 6º andar – Brasília – DF CEP.: 70.040-904
Fones (61) 414-6229 / 6237 / 6124 – Fax (61) 414-6128 – E-mail: www.projur.bsb@gov.br

Como resultado, subsistem inúmeros núcleos de ocorrência de embarcações tradicionais, formados por centenas de milhares de marinheiros e pescadores que tiram seu sustento da tênue interação da terra com a água, nos extensos recortes do litoral e nos inúmeros recantos do interior do país.

O patrimônio embutido nesses núcleos, material e imaterial, constitui um importante atributo da nação brasileira e abre um leque enorme de questões cruciais, como: quais os remanescentes dos antigos conhecimentos náuticos vindos da Europa, África, Ásia ou existentes na própria América pré-colombiana e quais as adaptações implementadas pela criatividade local, detectáveis nas embarcações tradicionais brasileiras? Como explicar a diversidade de tipos, buscar e compreender suas origens e transformações? Como impedir o progressivo desaparecimento dessas embarcações? (fls. 181/81v)

23 – Apesar da evolução nos meios de transporte, ainda existem um número considerável de embarcações tradicionais no Brasil, consoante Dalmo Vieira Filho, às fls. 181v e 182.

O motor *empurra* o barco adiante e pode se dar ao luxo de prescindir da antiga necessidade de eficiência hidrodinâmica – fundamental no deslocamento das embarcações à vela. Como consequência, atualmente os cascos simplificam-se, surgem quinas e linhas retas antes inexistentes. Chapas de compensados e peças de madeiras disponíveis no mercado passam a prescindir de instrumentos como os machados e enxós. As restrições ambientais têm inviabilizado a preservação do *saber fazer* canoas e jangadas no Brasil. A evolução nos meios de transporte, fez com que os barcos fossem paulatinamente substituídos em quase todo o Brasil pelos ônibus e pelos caminhões; apenas nas grandes bacias hidrográficas do Norte e nos recortes do litoral maranhense, persistem as condições que garantem a sua operacionalidade sustentável como meio de transporte. A pesca industrial não se valeu das formas e dos modelos consagrados e contribui para a diminuição da importância relativa das atividades praticadas artesanalmente.

Entretanto, apesar dessas mudanças, um número considerável de barcos tradicionais ainda particulariza as paisagens do Brasil com seus cascos de desenhos singulares, pintados com cores vivas, muitas vezes acompanhados de enormes mastreações, estaiamento e velames exuberantes.



ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO - AGU
PROCURADORIA-GERAL FEDERAL - PGF
PROCURADORIA FEDERAL – PF – ÓRGÃO EXECUTOR DA PGF NO

INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL – IPHAN
SBN Quadra 02, Bloco H, Edifício Central Brasília – 6º andar – Brasília – DF CEP.: 70.040-904
Fones (61) 414-6229 / 6237 / 6124 – Fax (61) 414-6128 – E-mail: www.projur.bsb@gov.br

24 – O ilustre Diretor do DEPAM, às fls. 182 a 187v, tece considerações sobre os principais tipos de embarcações tradicionais, dividindo-as em três tipos principais: canoas, jangadas e barcos encavernados, fazendo menção inclusive às embarcações portuguesas ligadas ao período das navegações, as quais influenciaram a indústria naval brasileira.

25 – Interessante consignar que Dalmo Vieira Filho no citado texto, às fls. 187v a 231v, procede à distribuição geográfica das principais embarcações em quatro regiões: a) embarcações litorâneas da tradição norte; b) área de transição norte/nordeste; c) região sudeste; d) região sul.

26 – No tocante ao Museu Nacional do Mar Dalmo Vieira Filho enfatiza, às fls. 209, que se trata de Centro Nacional de Referência do Patrimônio Naval Brasileiro.

Registre-se que em São Francisco do Sul, cidade histórica do norte do estado, está instalado o Museu Nacional do Mar, parte do Centro Nacional de Referência do patrimônio Naval Brasileiro, entidade que além de abrigar uma das coleções de embarcações de trabalho mais importantes do mundo, atua também no esforço de proteger os barcos tradicionais em seus lugares de origem em todas as regiões do Brasil. (fls. 209)

E mais adiante:

No contexto do patrimônio naval brasileiro, como se disse um dos segmentos mais ricos do patrimônio cultural do Brasil, destaca-se o acervo do Centro Nacional de Referência do Patrimônio Naval, em São Francisco do Sul, SC.

O acervo começou a ser formado há perto de 20 anos, com a criação do Museu Nacional do Mar e aquisição de tipologias de embarcações indicadas por Kelvin Duarte, o maior pesquisador brasileiro sobre o assunto.

Desde então, o acervo desenvolveu-se, contando com as pesquisas desenvolvidas por Paulo Werner e Dalmo Vieira Filho, contando ainda, com a permanente colaboração do navegador e estudioso Amyr Klink.

Atualmente, quase 80 barcos, seus apetrechos, uma biblioteca temática e cerca de 300 peças de artesanato e modelismo



ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO - AGU
PROCURADORIA-GERAL FEDERAL - PGF
PROCURADORIA FEDERAL – PF – ÓRGÃO EXECUTOR DA PGF NO

INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL – IPHAN

SBN Quadra 02, Bloco H, Edifício Central Brasília – 6º andar – Brasília – DF CEP.: 70.040-904

Fones (61) 414-6229 / 6237 / 6124 – Fax (61) 414-6128 – E-mail: www.projur.bsb@gov.br

navais, formam o cerne de um dos acervos mais importantes do mundo – no campo dos barcos tradicionais e do patrimônio naval em geral.

Sendo o patrimônio naval brasileiro em grande parte herdeiro das tradições e conhecimentos portugueses, aos quais se somaram, por várias vias, importantes contribuições da África, do Oriente Médio, da Índia, do norte da Europa, da América do Norte e do extremo oriente, pode-se considerar que o acervo integrante do CNRPNB possui significância mundial. O acervo indicado para ser tombado guarda o resultado de inúmeros acúmulos, obtidos em séculos de usos e aperfeiçoamentos, em diferentes regiões do planeta, chegando-se a uma enorme variedade de soluções estéticas e construtivas, de cascos, mastreações, velames, remos, lemes, bolinas, cabines, adaptados para cada um dos rios, mares e lagoas do território do Brasil.

O acervo é representativo de todas as regiões e da quase totalidade dos estados litorâneos brasileiros, sendo composto por embarcações do Ceará, Paraíba, Pernambuco, Alagoas, Sergipe, Espírito Santo, Rio de Janeiro, São Paulo, Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul, todos no litoral; representando as embarcações fluviais e lacustres, foram selecionadas embarcações do Mato Grosso do Sul, Mato Grosso, Amazonas, Pará e Alagoas/Sergipe (Baixo São Francisco).

A coleção de modelismo é formada por artistas radicados em Santa Catarina e Rio de Janeiro, e a de peças de artesanato, do Maranhão, da Bahia, do Espírito Santo, Rio de Janeiro e Santa Catarina.

O acervo possui diversas embarcações que já não existem em seus sítios de origem e peças de modelismo e artesanato naval de artistas falecidos. (fls. 233/234)

27 – Importante frisar as justificativas apresentadas nos pedidos de solicitação de tombamento supramencionados, juntados aos autos do processo administrativo de tombamento às fls. 04/05.

Associação Amigos do Museu Nacional do Mar:

1. Compõem o acervo museográfico mais de 80 exemplares de embarcações tradicionais: jangadas, canoas bordadas, da Bahia, chacreira, baleeira, cúter, saveiros, botes, traineira, canoas indígenas, de toldas, de todas as regiões brasileiras, exemplificando a riqueza e a diversidade da cultura e do Patrimônio Naval Brasileiro pela importância e qualificação em técnicas de construção;

2. Conta com um número expressivo de réplicas de barcos tradicionais, produzido por modelistas e artesões de todo país;

3. Desenvolve pesquisa e a salvaguarda dos saberes e fazeres de mestres construtores de embarcações tradicionais;



**ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO - AGU
PROCURADORIA-GERAL FEDERAL - PGF
PROCURADORIA FEDERAL – PF – ÓRGÃO EXECUTOR DA PGF NO**

INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL – IPHAN
SBN Quadra 02, Bloco H, Edifício Central Brasília – 6º andar – Brasília – DF CEP.: 70.040-904
Fones (61) 414-6229 / 6237 / 6124 – Fax (61) 414-6128 – E-mail: www.projur.bsb@gov.br

4. Nos últimos 6 (seis) anos vem se dedicando a pesquisa e construção da coleção Alves Câmara denominada "Séc. XXI", reproduzida na escala de 1:25 por 3 experientes modelistas navais do Brasil.

Modelista Naval Brasileiro Conny Baumgart:

O Museu Nacional do Mar – E.B. devido a sua condição pioneira em agrupar este acervo museográfico exemplar – que hoje conta com mais de 80 embarcações em tamanho natural, proveniente dos mais diversos recantos do nosso país, possui ainda, biblioteca especializada, oficinas para reparo e conservação dos barcos, coleção de modelismo, artesanato naval, réplicas em escala dos barcos tradicionais brasileiros, atribuída de Coleção "Alves Câmara Séc XXI", hoje com mais de 60 exemplares (Faço parte como modelista neste processo de construção).

28 – A arquiteta Maria Regina Weissheimer no Parecer Técnico às fls. 233/240, procede a um breve histórico sobre a criação do Museu Nacional do Mar.

O Museu Nacional do Mar está instalado no centro histórico de São Francisco do Sul nos galpões que originalmente pertenciam à Cia. Hoepcke de navegação. As edificações foram construídas no início do século XX e ficaram abandonadas durante quase três décadas até que em 1991 fossem compradas pela Fundação Catarinense de Cultura (FCC) para instalação do museu. A integridade dos galpões só foi incorporado pelo museu alguns anos depois, através de projeto elaborado pela Associação dos Amigos do Museu Nacional do Mar (AAMNM) para captação de recursos via lei federal de incentivo à cultura com vistas à aquisição das edificações. Atualmente, o museu ocupa uma área aproximada de 7 mil metros quadrados, parte de propriedade da FCC e parte da AAMNM.

A exposição, composta por embarcações em tamanho original, maquetes, dioramas, modelos navais, peças de artesanato, acervo documental e bibliográfico, está distribuída em 21 salas.

O museu recebe uma média anual de 50 mil visitantes, a sua maioria composta por escolares, que realizam, quase que diariamente, visitas pré-agendadas e guiadas.



ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO - AGU
PROCURADORIA-GERAL FEDERAL - PGF
PROCURADORIA FEDERAL – PF – ÓRGÃO EXECUTOR DA PGF NO
INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL – IPHAN
SBN Quadra 02, Bloco H, Edifício Central Brasília – 6º andar – Brasília – DF CEP.: 70.040-904
Fones (61) 414-6229 / 6237 / 6124 – Fax (61) 414-6128 – E-mail: www.projur.bsb@gov.br

Além das salas de exposição e biblioteca, sua estrutura conta ainda com um trapiche, área externa com restaurante, loja, café e auditório, onde são realizadas diversas atividades promovidas pelo museu, como sarais literários, escola de remo e vela, aulas de piano, seções de "contação de histórias" e outras.

Com a assinatura de Termo de Cooperação entre Iphan, FCC, Prefeitura Municipal de São Francisco do Sul e AAMNM em 2009, o museu se transforma no Centro Nacional de Referência do Patrimônio Naval.

29 – Importante destacar a excepcionalidade da Coleção Alves Câmara Século XXI, a qual se constitui na reprodução, na escala 1:25, da Coleção Alves Câmara, realizada pelos três melhores modelistas navais do Brasil na atualidade.

Por seu requinte e apuro técnico, a Coleção Alves Câmara Século XXI só é comparável, no mundo, à coleção do Almirante Pâris, sob a tutela do Museu da Marinha de Paris, constituída por cerca de 80 réplicas, em escalas variadas, de embarcações tradicionais do mundo todo (Ásia, África, Oceania, Polinésia, América, Europa...). Formada por cerca de 70 modelos de embarcações tradicionais brasileiras, a Coleção Alves Câmara Século XXI constitui-se num dos principais elementos do acervo do Museu Nacional do Mar. (fls.237)

30 – Consoante explicitado no Parecer Técnico elaborado pela arquiteta Maria Regina Weissheimer, às fls. 233/240, nem todas as embarcações em tamanho natural integrantes do Acervo do Museu Nacional do Mar, são objeto de tombamento, perfazendo um total de 81 embarcações que serão abrangidas pelo mencionado instituto.

Segundo o "Arrolamento do Acervo Museológico do Museu Nacional do Mar – EB" realizado em 2010 sob a coordenação da diretora Ana Lúcia Coutinho, o acervo de embarcações encontra-se hoje assim distribuído:

94 embarcações em tamanho natural;

104 modelos;

105 peças de artesanato;



ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO - AGU
PROCURADORIA-GERAL FEDERAL - PGF
PROCURADORIA FEDERAL – PF – ÓRGÃO EXECUTOR DA PGF NO

INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL – IPHAN
SBN Quadra 02, Bloco H, Edifício Central Brasília – 6º andar – Brasília – DF CEP.: 70.040-904
Fones (61) 414-6229 / 6237 / 6124 – Fax (61) 414-6128 – E-mail: www.projur.bsb.gov.br

Foram catalogados ainda 3 maquetes diorama e 8 equipamentos (âncora, bússolas...).

Das 94 embarcações em tamanho natural catalogadas, 10 deverão ser desconsideradas para fins de tombamento.

O IAT, barco a remo utilizado por Amyr Klink para a travessia do Atlântico, emprestado pelo navegador, atualmente fora do museu para restauro, é um dos principais atrativos da exposição. Entretanto, além de não constituir-se em peça de propriedade do Museu (ou de qualquer dos seus mantenedores – Associação de Amigos do Museu Nacional do Mar, Fundação Catarinense de Cultura e o próprio Iphan), trata-se de peça de importância histórica própria, merecedora de processo de tombamento à parte. O IAT encontra-se cadastrado sob o número "42 barco a remo", e deve ser excluído, portanto, da listagem de tombamento que integra este processo.

Os barcos utilizados pela escola de remo e de vela, duas ações promovidas pelo museu para o incentivo à navegação, voltada para crianças e jovens da comunidade. Devem ser excluídas da listagem para fins de tombamento por não possuírem valores intrínsecos para tal. Encontram-se cadastrados com os números 82, 83, 84 e 85 Botes e 78, 79, 80 e 81 Canoe.

Deve-se igualmente excluir o catamarã cadastrado com o número 68, o veleiro de fibra de vidro de número 86.

Portanto, para fins de tombamento, serão consideradas as 81 embarcações em tamanho natural arroladas pelo Museu, compostas por 7 baleeiras, 1 bateira, 1 biana, 1 boião, 6 botes, 1 canoa alagoana, 3 canoas amazônicas, 3 canoas baianas, 4 canoas bordadas, 1 canoa de calão, 1 canoa de corrida, 1 canoa de japá, 1 canoa de tolda, 3 canoas do São Francisco, 19 canoas lisas, 1 casquinho, 1 chacreira, 2 chalanas, 1 cúter, 1 igarité, 1 iole, 3 jangadas de paus, 3 jangadas de tábuas, 2 lanchas, 2 saveiros, 8 skifs, 1 traineira e 2 veleiros. (grifos nossos)

31 – Também com relação as peças de artesanato integrantes do acervo do Museu Nacional do Mar se verifica algumas exclusões. Assim, será objeto de tombamento 104 modelos cadastrados e 102 peças de artesanato naval, consoante Parecer Técnico supramencionado.

São 104 os modelos cadastrados pelo arrolamento produzido pelo Museu Nacional do Mar sobre o seu acervo e incluídos no processo de tombamento. São compostos pela já mencionada



ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO - AGU
PROCURADORIA-GERAL FEDERAL - PGF
PROCURADORIA FEDERAL – PF – ÓRGÃO EXECUTOR DA PGF NO

INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL – IPHAN
SBN Quadra 02, Bloco H, Edifício Central Brasília – 6º andar – Brasília – DF CEP.: 70.040-904
Fones (61) 414-6229 / 6237 / 6124 – Fax (61) 414-6128 – E-mail: www.projur.bsb.gov.br

Coleção Alves Câmara Século XXI e por diversos outros modelos produzidos por Luiz Lauro Pereira Jr., Carlos Heitor Chaves, Conny Baumgart, André Azevedo da Silveira e outros, distribuídos por 13 salas de exposição do museu.

Já o artesanato contabiliza 105 peças, sendo que três delas devem ser excluídas do presente processo de tombamento por não constituírem-se em peças de artesanato naval e ou sem maior valor agregado ao acervo (são os itens 223 e 224 - vasilhas de vidro com desenho de areia e o 215 - veleiro). São, portanto, 102 peças de artesanato naval consideradas para fins de tombamento, dentre as quais merece especial destaque as dos artesãos Ênio (10 itens), João Quirino (8 itens), Mestre Braga (17 itens) e Têca (6 itens). (fls. 239)

32 – Embora não se encontre catalogada no Arrolamento do Acervo Museológico do Museu Nacional do Mar – EB, a Biblioteca Kelvin Palmer Rothier Duarte também está inserida no tombamento em questão, em virtude da preciosidade dos bens que a integra, juntamente, com o acervo documental.

Encontram-se na biblioteca outras preciosidades do museu e que se constituem em objeto de tombamento, embora não se encontrem catalogadas no arrolamento produzido pelo museu sobre seu acervo.

É formada por mais de 2 mil volumes, incluindo obras raras, fotografias, desenhos, cartas náuticas, manuscritos, croquis e outros registros inéditos sobre o patrimônio naval brasileiro e do mundo. Quem lhe empresta o nome é o modelista e especialista em patrimônio naval, Kelvin Palmer Rothier Duarte, memorável pesquisador e colaborador do Museu Nacional do Mar. Kelvin participou ativamente do processo de constituição do museu, especialmente da seleção das primeiras embarcações adquiridas para o acervo, em conjunto com Dalmo Vieira Filho. Foi personalidade ativa na preservação do patrimônio naval brasileiro, iniciando seu trabalho pela restauração, na década de 1980, da Coleção Alves Câmara composta por 42 modelos de embarcações tradicionais, encomendados pelo Almirante Alves Câmara em 1908 aos estados brasileiros.

Sua biblioteca e acervo documental foram dados ao Museu Nacional do Mar pela filha Christianne Rothier, alguns anos após a morte do modelista. O catálogo da biblioteca encontra-se disponível



**ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO - AGU
PROCURADORIA-GERAL FEDERAL - PGF
PROCURADORIA FEDERAL – PF – ÓRGÃO EXECUTOR DA PGF NO**

INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL – IPHAN
SBN Quadra 02, Bloco H, Edifício Central Brasília – 6º andar – Brasília – DF CEP.: 70.040-904
Fones (61) 414-6229 / 6237 / 6124 – Fax (61) 414-6128 – E-mail: www.projur.bsb@gov.br

para pesquisa em página da internet (<http://mnm.phlnet.com.br/cgi-bin/wxis.exe?IsisScript=phl.xis&cipar=phl8.cip&lang=por> (fls. 239/240)

33 – Dessa forma, a arquiteta Maria Regina Weissheimer concluindo o Parecer Técnico explicita os bens que estarão compreendidos no tombamento do Acervo do Museu Nacional do Mar, no Município de São Francisco do Sul, Estado de Santa Catarina.

É com base nesses pedidos e, principalmente, na constatação dos seus altíssimos valores científico e etnográfico, corroborados pelo grau de excepcionalidade do acervo do Museu Nacional do Mar, composto por 81 embarcações em tamanho natural, 104 modelos navais, 102 peças de artesanato, 3 maquetes diorama, 8 equipamentos e acervo documental e bibliográfico da Biblioteca Kelvin Duarte, que o Iphan indica seu tombamento e inscrição no Livro do Tombo Arqueológico, Etnográfico e Paisagístico. (fls. 240)

34 - Dessa forma, resta evidenciada a motivação etnográfica a ensejar o tombamento do Acervo do Museu Nacional do Mar, no Município de São Francisco do Sul, Estado de Santa Catarina, no Livro do Tombo Arqueológico, Etnográfico e Paisagístico.

c) Da propriedade do Acervo do Museu Nacional do Mar, no Município de São Francisco do Sul, Estado de Santa Catarina

35 – Vale mencionar que os bens integrantes do Acervo do Museu Nacional do Mar, no Município de São Francisco do Sul, Estado de Santa Catarina, pertencem ao próprio museu ou a seus mantenedores: Associação de Amigos do Museu Nacional do Mar, Fundação Catarinense de Cultura e o próprio Iphan.



**ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO - AGU
PROCURADORIA-GERAL FEDERAL - PGF
PROCURADORIA FEDERAL – PF – ÓRGÃO EXECUTOR DA PGF NO**

INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL – IPHAN
SBN Quadra 02, Bloco H, Edifício Central Brasília – 6º andar – Brasília – DF CEP.: 70.040-904
Fones (61) 414-6229 / 6237 / 6124 – Fax (61) 414-6128 – E-mail: www.projur.bsb@gov.br

d) Da notificação

36 - Considerando que o tombamento em questão abrange bens públicos e particulares, tendo em vista que pertencem a entidades públicas (Fundação Catarinense de Cultura e Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional), deve-se proceder ao tombamento de ofício dos bens pertencentes às entidades públicas, na forma do art. 5º do Decreto-Lei nº 25/1937, procedendo-se à notificação do representante legal da Fundação Catarinense de Cultura, bem como ao tombamento voluntário, na forma do art. 7º, dos bens pertencentes à Associação Amigos do Museu Nacional do Mar, subscritora do pedido de tombamento às fls. 04.

37 - Outrossim, deverá ser dado conhecimento deste tombamento: a) ao Secretário do Patrimônio da União no Estado de Santa Catarina; b) ao Prefeito Municipal de São Francisco do Sul; c) ao Governador do Estado de Santa Catarina; d) Superintendente do IPHAN no Estado de Santa Catarina, cujas minutas são ofertadas em anexo.

III – DA CONCLUSÃO

38 - Ante o exposto, parece-me estar a matéria contida no processo n.º : 1.618-T-10, em condições de ser submetida à elevada apreciação do Egrégio Conselho Consultivo do Patrimônio Cultural, que em nível federal deverá decidir acerca do tombamento do Acervo do Museu Nacional do Mar, no Município de São Francisco do Sul, Estado de Santa Catarina, tudo em conformidade com os dados contidos nos autos em comento.

39 – Outrossim, quanto a tramitação do feito deverão ser observadas as disposições da Portaria nº 11, de 11 de setembro de 1986.



ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO - AGU
PROCURADORIA-GERAL FEDERAL - PGF
PROCURADORIA FEDERAL - PF - ÓRGÃO EXECUTOR DA PGF NO
INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL - IPHAN
SBN Quadra 02, Bloco H, Edifício Central Brasília - 6º andar - Brasília - DF CEP.: 70.040-904
Fones (61) 414-6229 / 6237 / 6124 - Fax (61) 414-6128 - E-mail: www.projur.bsb@gov.br

40 - Assim concluído e fundamentado, submete-se o presente parecer à consideração do Senhor Procurador-Chefe, para que haja, s.m.j., posterior encaminhamento ao Sr. Presidente do IPHAN para as providências cabíveis.

Genésia M. A. Camelo
Genésia Marta Alves Camelo

Procuradora Federal

Matrícula Siape 1175327 - OAB/MG 98275

Aprovo o Parecer nº. 58/2010-PF/IPHAN/SEDE/GM. Encaminhe-se ao Sr. Presidente do IPHAN para as providências cabíveis.

Brasília-DF, 25 de novembro de 2010.

Antonio Fernando Alves Leal Neri
ANTONIO FERNANDO ALVES LEAL NERI
Procurador-Geral



MINUTA DE AVISO DE NOTIFICAÇÃO, a ser publicada em Jornal de Grande Circulação

O INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL – IPHAN, dirige-se a todos os interessados para lhes NOTIFICAR que está promovendo por meio do Processo n.º 1.618-T-10 (Processo n.º 01450.015061/2010-16), o tombamento do Acervo do Museu Nacional do Mar, no Município de São Francisco do Sul, Estado de Santa Catarina, em razão do seu elevado valor etnográfico. O tombamento está descrito no Edital de Notificação publicado no D.O.U de XX/XX/XXXX, *ex vi* do disposto no Decreto-lei n.º 25, de 30 de novembro de 1937, pelo que passa a gozar de proteção por meio do IPHAN, para os efeitos previstos notadamente nos arts. 17 e 18 do diploma legal citado. No prazo de 15 (quinze) dias, a contar da publicação do Edital de Notificação acima referido, assiste a eventual proprietário do bem objeto de tombamento a faculdade de anuir ou impugnar a iniciativa, após o que se prosseguirá na forma do disposto nos arts. 5º ao 10, do Decreto-lei n.º 25/37, combinado com o art. 1º, da Lei n.º 6.292, de 15 de dezembro de 1975. **AMPARO LEGAL:** Art. 216, inciso V, da Constituição da República Federativa do Brasil, de 05 de outubro de 1988; Decreto-Lei n.º 25, de 30 de novembro de 1937; Portaria n.º 11, de 11 de setembro de 1986; Lei n.º 6.292, de 15 de dezembro de 1975; Lei n.º 8.029, de 12 de abril de 1990; Lei n.º 8.113, de 12 de dezembro de 1990; Decreto n.º 6.844, de 7 de maio de 2009; Lei n.º 9.784, de 29 de janeiro de 1999. **CORRESPONDÊNCIA PARA:** Presidente do Conselho Consultivo do Patrimônio Cultural – SBN, Quadra 02, Edifício Central Brasília, 6º andar, Brasília, Distrito Federal – CEP: 70.904-040.

LUIZ FERNANDO DE ALMEIDA
Presidente



EDITAL DE NOTIFICAÇÃO A RESPEITO DO TOMBAMENTO DO ACERVO DO MUSEU NACIONAL DO MAR, NO MUNICÍPIO DE SÃO FRANCISCO DO SUL, ESTADO DE SANTA CATARINA - Na forma e para os fins do disposto nos arts. 5º ao 10 do Decreto-Lei n.º 25, de 30 de novembro de 1937 c/c o art. 15, parágrafo único, da Portaria n.º 11, de 11 de setembro de 1986, o **INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL – IPHAN**, dirige-se a todos os interessados para lhes NOTIFICAR que está promovendo por meio do Processo n.º 1.618-T-10 (Processo n.º 01450.015061/2010-16), o tombamento do Acervo do Museu Nacional do Mar, no Município de São Francisco do Sul, Estado de Santa Catarina, que passa a gozar de proteção por meio do IPHAN, para os efeitos previstos notadamente nos arts. 17 e 18 do Decreto-Lei 25, de 30 de novembro de 1937, em razão do seu elevado valor etnográfico, a ser inscrito no Livro do Tombo Arqueológico, Etnográfico e Paisagístico.

No prazo de 15 (quinze) dias, a contar da publicação desta notificação, assiste a eventual proprietário do Acervo do Museu Nacional do Mar, no Município de São Francisco do Sul, Estado de Santa Catarina, a faculdade de anuir ou impugnar a iniciativa, após o que se prosseguirá na forma do disposto nos arts. 5º ao 10 do Decreto-lei n.º 25/1937, combinado com o art. 1º, da Lei n.º 6.292, de 15 de dezembro de 1975.

AMPARO LEGAL: Art. 216, inciso V, da Constituição da República Federativa do Brasil, de 05 de outubro de 1988; Decreto-Lei n.º 25, de 30 de novembro de 1937; Portaria n.º 11, de 11 de setembro de 1986; Lei n.º 6.292, de 15 de dezembro de 1975; Lei n.º 8.029, de 12 de abril de 1990; Lei n.º 8.113, de 12 de dezembro de 1990; Decreto n.º 6.844, de 7 de maio de 2009; Lei n.º 9.784, de 29 de janeiro de 1999.

CORRESPONDÊNCIA PARA: Presidente do Conselho Consultivo do Patrimônio Cultural – SBN, Quadra 02, Edifício Central Brasília, 6º andar, Brasília, Distrito Federal – CEP: 70.904-040.

LUIZ FERNANDO DE ALMEIDA
Presidente

Notificação n.º /2010-GAB./PRESI.



Brasília-DF, de de 2010

Ao Ilmo. Sr.

Bruno Ottoni de Brito

Presidente da Associação dos Amigos do Museu Nacional do Mar
Rua Manoel Lourenço de Andrade, n.º 133, Centro Histórico São
Francisco do Sul/SC, CEP: 89.240-000, São Francisco do Sul/SC,
Telefone: (47) 3444-1868

**Assunto: Notificar do tombamento do Acervo do Museu Nacional do Mar,
no Município de São Francisco do Sul, Estado de Santa Catarina.**

Na forma e para os fins do disposto nos arts. 6º ao 10 do Decreto-Lei n.º 25, de 30 de novembro de 1937 c/c o art. 15, inciso I, da Portaria n.º 11, de 11 de setembro de 1986, o **INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL – IPHAN**, dirige-se à **Associação dos Amigos do Museu Nacional do Mar**, proprietária de bens integrantes do Acervo do Museu Nacional do Mar, para lhe NOTIFICAR que está promovendo por meio do Processo n.º 1.618-T-10 (Processo n.º 01450.015061/2010-16), o tombamento do Acervo do Museu Nacional do Mar, no Município de São Francisco do Sul, Estado de Santa Catarina, em razão do seu elevado valor etnográfico.

O proprietário do bem em comento terá a faculdade de anuir ou impugnar a iniciativa, no **prazo de 15 (quinze) dias, a contar do recebimento desta notificação**, após o que se prosseguirá na forma do disposto nos arts. 6º ao 10 do Decreto-lei n.º 25/1937, combinado com o art. 1º, da Lei n.º 6.292, de 15 de dezembro de 1975.

A presente notificação implica o tombamento do aludido bem, passando a gozar de proteção por meio do IPHAN, para os efeitos previstos notadamente nos arts. 17 e 18 do Decreto-Lei 25 de 30 de novembro de 1937.

Isso posto, e em sendo o caso, solicito a Vossa Senhoria o obséquio de assinar e devolver o recibo em anexo, para fins de juntada aos autos do processo de tombamento em referência.

Na oportunidade, destaco a necessidade de manifestação da Superintendência Estadual do IPHAN, situada na Praça Getúlio Vargas, n.º 268, Centro, Florianópolis/SC, Telefone: (48) 3223-0883, CEP: 88.020-030, para os processos de licenciamento envolvendo tanto os bens tombados como aquele(s) situado(s) em sua área de entorno.

1ª via destinatário – 2ª via processo – 3ª via arquivo



AMPARO LEGAL: Art. 216, inciso V, da Constituição da República Federativa do Brasil, de 05 de outubro de 1988; Decreto-Lei n.º 25, de 30 de novembro de 1937; Portaria n.º 11, de 11 de setembro de 1986; Lei n.º 6.292, de 15 de dezembro de 1975; Lei n.º 8.029, de 12 de abril de 1990; Lei n.º 8.113, de 12 de dezembro de 1990; Decreto n.º 6.844, de 7 de maio de 2009; Lei n.º 9.784, de 29 de janeiro de 1999.

CORRESPONDÊNCIA PARA: Presidente do Conselho Consultivo do Patrimônio Cultural – SBN, Quadra 02, Edifício Central Brasília, 6º andar, Brasília, Distrito Federal – CEP: 70.904-040.

LUIZ FERNANDO DE ALMEIDA

Presidente do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional

Serviço Público Federal

Ministério da Cultura

Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional - IPHAN



RECIBO

Recebi do **INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL - IPHAN**, a Notificação n.º /2010, datada de de 2010, referente ao Processo n.º 1.618-T-10, que trata do tombamento do Acervo do Museu Nacional do Mar, no Município de São Francisco do Sul, Estado de Santa Catarina, em razão do seu elevado valor etnográfico, que abrange bens pertencentes à Associação dos Amigos do Museu Nacional do Mar, da qual fico ciente e manifesto minha expressa anuência à iniciativa de proteção do bem em apreço.

São Francisco do Sul-SC, dede 2010

Bruno Ottoni de Brito

Presidente da Associação dos Amigos do Museu Nacional do Mar

Endereço para correspondência:

**INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL –
IPHAN – Presidente do Conselho Consultivo do Patrimônio Cultural**

SBN, Quadra 02, Edifício Central Brasília - Distrito Federal CEP: 70.904-040

Notificação n.º /2010-GAB./PRESI.



Brasília-DF, de de 2010

Excelentíssimo Senhor,
Presidente da Fundação Catarinense de Cultura - FCC
Antônio Ubiratan de Alencastro
Avenida Irineu Bornhausen, 5600 - Florianópolis/SC
CEP: 88.025-202
Telefone: (48) 3953-2307

**Assunto: Notificar do tombamento do Acervo do Museu Nacional do Mar,
no Município de São Francisco do Sul, Estado de Santa Catarina**

Sr. Presidente,

Cumpre-me levar ao conhecimento de Vossa Senhoria que o Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional - IPHAN está promovendo o Tombamento de ofício dos bens pertencentes à Fundação Catarinense de Cultura e ao Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – IPHAN, integrantes do Acervo do Museu Nacional do Mar, no Município de São Francisco do Sul, Estado de Santa Catarina, nos autos do Processo de Tombamento n.º 1.618 - T - 10 (Processo n.º 01450.015061/2010-16), por seu elevado valor etnográfico, na forma do art. 5º do Decreto-Lei 25, de 30 de novembro de 1937.

Na oportunidade, informo a V. Sa. que os bens pertencentes à Associação dos Amigos do Museu Nacional do Mar, integrantes do Acervo do Museu Nacional do Mar, são objeto de tombamento voluntário, nos autos do Processo de Tombamento supramencionado.

Assim, a presente missiva tem por objetivo notificar V. Sa. do tombamento do Acervo do Museu Nacional do Mar, no Município de São Francisco do Sul, Estado de Santa Catarina, que passa a gozar de proteção por meio do IPHAN, para os efeitos previstos notadamente nos arts. 17 e 18 do Decreto-Lei n.º 25, de 30 de novembro de 1937.

No prazo de 15 (quinze) dias, a contar do recebimento desta Notificação, assiste a V. Sa., a faculdade de anuir ou impugnar a iniciativa, em relação ao tombamento do bem em questão, após o que se prosseguirá na forma do disposto no Decreto-lei n.º 25/1937, combinado com o art. 1º, da Lei n.º 6.292, de 15 de dezembro de 1975.



Caso V. Sa. almeje apresentar impugnação à iniciativa, a mesma deverá ser endereçada ao Presidente do Conselho Consultivo do Patrimônio Cultural sito no SBN, Quadra 02, Edifício Central Brasília, 6º andar, Brasília, Distrito Federal – CEP: 70.904-040.

Na oportunidade, destaco a necessidade de manifestação da Superintendência Estadual do IPHAN, situada na Praça Getúlio Vargas, nº 268, centro, Florianópolis/SC, Telefone: (48) 3223-0883, CEP: 88.020-030, para os processos de licenciamento envolvendo tanto os bens tombados como aquele(s) situado(s) em sua área de entorno.

Atenciosamente,

LUIZ FERNANDO DE ALMEIDA

Presidente do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional

Ofício nº /2010-GAB./PRESI.



Brasília-DF, de de 2010

Excelentíssimo Senhor,
Governador do Estado de Santa Catarina
Dr. Leonel Arcângelo Pavan
Centro Administrativo do Governo Rod, SC 401 – Km – 5, n.º 4600, Bairro- Saco Grande
CEP: 88.032-005, Florianópolis/SC
Telefone: (48) 3221-3230

Assunto: Dar ciência do tombamento do Acervo do Museu Nacional do Mar, no Município de São Francisco do Sul, Estado de Santa Catarina.

Sr. Governador,

Cumpre-me levar ao conhecimento de Vossa Excelência que o Acervo do Museu Nacional do Mar, no Município de São Francisco do Sul, Estado de Santa Catarina, é objeto do Processo de Tombamento n.º 1.618 - T - 10 (Processo n.º 01450.015061/2010-16), neste Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional - IPHAN, por seu elevado valor etnográfico, na forma dos arts. 5º ao 10 do Decreto-Lei 25, de 30 de novembro de 1937.

Assim, o presente Ofício tem por objetivo dar ciência a V. Exa. do tombamento do Acervo do Museu Nacional do Mar, no Município de São Francisco do Sul, Estado de Santa Catarina, que passa a gozar de proteção por meio do IPHAN, para os efeitos previstos notadamente nos arts. 17 e 18 do Decreto-Lei n.º 25, de 30 de novembro de 1937, respectivamente.

Outrossim, informo-lhe que os proprietários foram regularmente notificados, nos termos dos arts. 5º ao 10 do Decreto-Lei 25/1937, bem como foi expedida notificação por edital, publicada no Diário Oficial da União em XX, de XX de XX, cópia anexa, a fim de conferir maior publicidade ao tombamento do Acervo do Museu Nacional do Mar, no Município de São Francisco do Sul, Estado de Santa Catarina.

Na oportunidade, destaco a necessidade de manifestação da Superintendência Estadual do IPHAN, situada na Praça Getúlio Vargas, n.º 268, centro, Florianópolis/SC, Telefone: (48) 3223-0883, CEP: 88.020-030, para os processos de licenciamento envolvendo tanto os bens tombados como aquele(s) situado(s) em sua área de entorno.

Atenciosamente,

LUIZ FERNANDO DE ALMEIDA

Presidente do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional

Ofício n.º /2010-GAB./PRESI.



Brasília-DF, de de 2010

Ilustríssima Senhora,
Superintendente da SPU do Estado de Santa Catarina
Dra. Isolde Spíndola
Praça XV de Novembro, 336, centro
CEP: 88.010-400, Florianópolis/SC
Telefone: (48) 3224-5399

Assunto: Dar ciência do tombamento do Acervo do Museu Nacional do Mar, no Município de São Francisco do Sul, Estado de Santa Catarina.

Sra. Superintendente,

Cumpr-me levar ao conhecimento de Vossa Senhoria que o Acervo do Museu Nacional do Mar, no Município de São Francisco do Sul, Estado de Santa Catarina, é objeto do Processo de Tombamento n.º 1.618 - T - 10 (Processo n.º 01450.015061/2010-16), neste Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional - IPHAN, por seu elevado valor etnográfico, na forma dos arts. 5º ao 10 do Decreto-Lei 25, de 30 de novembro de 1937.

Assim, o presente Ofício tem por objetivo dar ciência a V. Sa. do tombamento do Acervo do Museu Nacional do Mar, no Município de São Francisco do Sul, Estado de Santa Catarina, que passa a gozar de proteção por meio do IPHAN, para os efeitos previstos notadamente nos arts. 17 e 18 do Decreto-Lei n.º 25, de 30 de novembro de 1937, respectivamente.

Outrossim, informo-lhe que os proprietários foram regularmente notificados, nos termos dos arts. 5º ao 10 do Decreto-Lei 25/1937, bem como foi expedida notificação por edital, publicada no Diário Oficial da União em XX, de XX de XX, cópia anexa, a fim de conferir maior publicidade ao tombamento do Acervo do Museu Nacional do Mar, no Município de São Francisco do Sul, Estado de Santa Catarina.

Na oportunidade, destaco a necessidade de manifestação da Superintendência Estadual do IPHAN, situada na Praça Getúlio Vargas, n.º 268, centro, Florianópolis/SC, Telefone: (48) 3223-0883, CEP: 88.020-030, para os processos de licenciamento envolvendo tanto os bens tombados como aquele(s) situado(s) em sua área de entorno.

Atenciosamente,

LUIZ FERNANDO DE ALMEIDA

Presidente do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional

Ofício n.º /2010-GAB./PRESI.



Brasília-DF, de de 2010

Excelentíssimo Senhor,
Prefeito do Município de São Francisco do Sul/SC
Luiz Roberto de Oliveira
Praça Getúlio Vargas, n.º 1, centro.
São Francisco do Sul/SC
CEP: 89.240-000
Telefone: (47) 3471-2203

Assunto: Dar ciência do tombamento do Acervo do Museu Nacional do Mar, no Município de São Francisco do Sul, Estado de Santa Catarina.

Sr. Prefeito,

Cumpre-me levar ao conhecimento de Vossa Excelência que o Acervo do Museu Nacional do Mar, no Município de São Francisco do Sul, Estado de Santa Catarina, é objeto do Processo de Tombamento n.º 1.618 - T - 10 (Processo n.º 01450.015061/2010-16), neste Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional - IPHAN, por seu elevado valor etnográfico, na forma dos arts. 5º ao 10 do Decreto-Lei 25, de 30 de novembro de 1937.

Assim, o presente Ofício tem por objetivo dar ciência a V. Exa. do tombamento do Acervo do Museu Nacional do Mar, no Município de São Francisco do Sul, Estado de Santa Catarina, que passa a gozar de proteção por meio do IPHAN, para os efeitos previstos notadamente nos arts. 17 e 18 do Decreto-Lei n.º 25, de 30 de novembro de 1937, respectivamente.

Outrossim, informo-lhe que os proprietários foram regularmente notificados, nos termos dos arts. 5º ao 10 do Decreto-Lei 25/1937, bem como foi expedida notificação por edital, publicada no Diário Oficial da União em XX, de XX de XX, cópia anexa, a fim de conferir maior publicidade ao tombamento do Acervo do Museu Nacional do Mar, no Município de São Francisco do Sul, Estado de Santa Catarina.

Na oportunidade, destaco a necessidade de manifestação da Superintendência Estadual do IPHAN, situada na Praça Getúlio Vargas, n.º 268, centro, Florianópolis/SC, Telefone: (48) 3223-0883, CEP: 88.020-030, para os processos de licenciamento envolvendo tanto os bens tombados como aquele(s) situado(s) em sua área de entorno.

Atenciosamente,

LUIZ FERNANDO DE ALMEIDA

Presidente do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional



Ofício n.º /2010-GAB./PRESI.

Brasília-DF, de de 2010

Ilustríssima Senhora,
Superintendente do IPHAN do Estado de Santa Catarina
Dra. Marina Cañas Martins
Praça Getúlio Vargas, n.º 268, centro, Florianópolis/SC
CEP: 88.020-030, Florianópolis/SC
Telefone: (48) 3223-0883

Assunto: Dar ciência do tombamento do Acervo do Museu Nacional do Mar, no Município de São Francisco do Sul, Estado de Santa Catarina.

Sra. Superintendente,

Cumpra-me levar ao conhecimento de Vossa Senhoria que o Acervo do Museu Nacional do Mar, no Município de São Francisco do Sul, Estado de Santa Catarina, é objeto do Processo de Tombamento n.º 1.618 - T - 10 (Processo n.º 01450.015061/2010-16), neste Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional - IPHAN, por seu elevado valor etnográfico, na forma dos arts. 5º ao 10 do Decreto-Lei 25, de 30 de novembro de 1937.

Assim, o presente Ofício tem por objetivo dar ciência a V. Sa. do tombamento do Acervo do Museu Nacional do Mar, no Município de São Francisco do Sul, Estado de Santa Catarina, que passa a gozar de proteção por meio do IPHAN, para os efeitos previstos notadamente nos arts. 17 e 18 do Decreto-Lei n.º 25, de 30 de novembro de 1937, respectivamente.

Outrossim, informo-lhe que os proprietários foram regularmente notificados, nos termos dos arts. 5º ao 10 do Decreto-Lei 25/1937, bem como foi expedida notificação por edital, publicada no Diário Oficial da União em XX, de XX de XX, cópia anexa, a fim de conferir maior publicidade ao tombamento do Acervo do Museu Nacional do Mar, no Município de São Francisco do Sul, Estado de Santa Catarina.

Atenciosamente,

LUIZ FERNANDO DE ALMEIDA

Presidente do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional



Ministério da Cultura
Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional
Gabinete da Presidência



EDITAL DE NOTIFICAÇÃO A RESPEITO DO TOMBAMENTO DO ACERVO DO MUSEU NACIONAL DO MAR, NO MUNICÍPIO DE SÃO FRANCISCO DO SUL, ESTADO DE SANTA CATARINA

Na forma e para os fins do disposto nos arts. 5º ao 10 do Decreto-Lei n.º 25, de 30 de novembro de 1937 c/c o art. 15, parágrafo único, da Portaria n.º 11, de 11 de setembro de 1986, o **INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL – IPHAN**, dirige-se a todos os interessados para lhes NOTIFICAR que está promovendo por meio do Processo n.º 1.618-T-10 (Processo n.º 01450.015061/2010-16), o tombamento do Acervo do Museu Nacional do Mar, no Município de São Francisco do Sul, Estado de Santa Catarina, que passa a gozar de proteção por meio do IPHAN, para os efeitos previstos notadamente nos arts. 17 e 18 do Decreto-Lei 25, de 30 de novembro de 1937, em razão do seu elevado valor etnográfico, a ser inscrito no Livro do Tombo Arqueológico, Etnográfico e Paisagístico.

No prazo de 15 (quinze) dias, a contar da publicação desta notificação, assiste a eventual proprietário do Acervo do Museu Nacional do Mar, no Município de São Francisco do Sul, Estado de Santa Catarina, a faculdade de anuir ou impugnar a iniciativa, após o que se prosseguirá na forma do disposto nos arts. 5º ao 10 do Decreto-lei n.º 25/1937, combinado com o art. 1º, da Lei n.º 6.292, de 15 de dezembro de 1975.

AMPARO LEGAL: Art. 216, inciso V, da Constituição da República Federativa do Brasil, de 05 de outubro de 1988; Decreto-Lei n.º 25, de 30 de novembro de 1937; Portaria n.º 11, de 11 de setembro de 1986; Lei n.º 6.292, de 15 de dezembro de 1975; Lei n.º 8.029, de 12 de abril de 1990; Lei n.º 8.113, de 12 de dezembro de 1990; Decreto n.º 6.844, de 7 de maio de 2009; Lei n.º 9.784, de 29 de janeiro de 1999.

CORRESPONDÊNCIA PARA: Presidente do Conselho Consultivo do Patrimônio Cultural – SBN, Quadra 02, Edifício Central Brasília, 6º andar, Brasília, Distrito Federal – CEP: 70.904-040.


LUIZ FERNANDO DE ALMEIDA
Presidente



4)Redação (5 pontos)
Na prova de redação será redigido um texto, de 20 a 30 linhas, sob a forma de prosa dissertativa-argumentativa em língua portuguesa, sobre um tema a ser definido. Serão avaliadas a capacidade de desenvolvimento do tema; a compreensão, o conhecimento, o desenvolvimento e a adequação da argumentação, a conexão e a pertinência, a objetividade e a sequência lógica do pensamento, o alinhamento ao tema e a cobertura dos tópicos apresentados, valendo, no máximo, 3 (três) pontos, que serão aferidos, pelo examinador, com base nos critérios a seguir indicados:

Pontos a deduzir
Conteúdo da resposta Tema
Capacidade de argumentação (até - 0,9)
Sequência lógica do pensamento (até - 0,9)
Alinhamento ao tema (até - 0,6)
Cobertura dos tópicos apresentados (até - 0,6)
Quanto ao uso do idioma: a utilização correta do vocabulário e das normas gramaticais, valendo no máximo, 2 (dois) pontos, que serão aferidos, pelo examinador, com base nos critérios a seguir indicados:

Tipos de erro e pontos a deduzir
Aspectos formais:
Erros de forma em geral e erros de ortografia (- 0,025 cada erro).
Aspectos Gramaticais:
Morfologia, sintaxe de emprego e colocação, sintaxe de re- pontuação (- 0,05 cada erro).
Aspectos Textuais:
Sintaxe de construção (coesão prejudicada); clareza; concisão; unidade temática/estilo; coerência; propriedade vocabular; paralelismo semântico e sintático; paragrafação (- 0,075 cada erro).
Cada linha excedente ao máximo exigido (- 0,05).
Cada linha não escrita, considerando o mínimo exigido (- 0,1).

- Será desconsiderado, para efeito de avaliação, qualquer fragmento de texto que for escrito fora do local apropriado.
- Em caso de fuga ao tema, de não haver texto e/ou de identificação em local indevido, o candidato receberá nota zero.

5) Dinâmica de grupo (5 pontos)
A dinâmica de grupo terá como principal objetivo conhecer o candidato quanto aos seus aspectos sócio-culturais, e como ele relaciona seus conhecimentos culturais e artísticos com a formação profissional visada.

RESULTADO DE JULGAMENTO
PREGÃO Nº 23/2010

Torno público o resultado do Pregão eletrônico nº 23/2010, em favor da empresa Cliptime Serviços de Informação Ltda. CNPJ 08.611.380/0001-02.

VALQUÍRIA PIMENTEL DA CUNHA
Pregoeira

(SIDE - 25/11/2010) 403201-40402-2010NE900006

INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO
E ARTÍSTICO NACIONAL

EDITAIS

EDITAL DE NOTIFICAÇÃO A RESPEITO DO TOMBA-
MENTO DO SAVERIO DE VELA DE IÇAR, DE NOME SOMBRA
DA LUA, NO RECÔNCAVO BAIANO, ESTADO DA BAHIA - Na
forma e para os fins do disposto nos arts. 6º ao 10 do Decreto-Lei n.º
25, de 30 de novembro de 1937 e/ou art. 15, parágrafo único, da
Portaria n.º 11, de 11 de setembro de 1986, o INSTITUTO DO
PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL - IPHAN,
dirige-se a todos os interessados para lhes NOTIFICAR que está
promovendo por meio do Processo n.º 1.615-T-10 (Processo n.º
01450.015058/2010-01), o tombamento do Saverio de Vela de Içar, de
nome Sombra da Lua, no Recôncavo Baiano, Estado da Bahia, que
passa a gozar de proteção por meio do IPHAN, para o efeito previsto
notadamente no art. 17 do Decreto-Lei 25 de 30 de novembro de
1937, em razão do seu elevado valor histórico e etnográfico, a ser
inscrito no Livro do Tombo Histórico e no Livro do Tombo Ar-
queológico, Etnográfico e Paisagístico.

No prazo de 15 (quinze) dias, a contar da publicação desta
notificação, assiste a eventual proprietário do Saverio de Vela de Içar,
de nome Sombra da Lua, no Recôncavo Baiano, Estado da Bahia, a
faculdade de anuir ou impugnar a iniciativa, após o que se prosseguirá
na forma do disposto nos arts. 6º ao 10 do Decreto-lei n.º
25/1937, combinado com o art. 1º, da Lei n.º 6.292, de 15 de
dezembro de 1975.

AMPARO LEGAL: Art. 216, inciso V, da Constituição da
República Federativa do Brasil, de 05 de outubro de 1988; Decreto-
Lei n.º 25, de 30 de novembro de 1937; Portaria n.º 11, de 11 de
setembro de 1986; Lei n.º 6.292, de 15 de dezembro de 1975; Lei n.º
8.029, de 12 de abril de 1990; Lei n.º 8.113, de 12 de dezembro de
1990; Decreto n.º 6.844, de 7 de maio de 2009; Lei n.º 9.784, de 29
de janeiro de 1999.

CORRESPONDÊNCIA PARA: Presidente do Conselho Con-
sultivo do Patrimônio Cultural - SBN, Quadra 02, Edifício Central
Brasília, 6º andar, Brasília, Distrito Federal - CEP: 70.904-040.

LUIZ FERNANDO DE ALMEIDA
Presidente do Instituto

Este documento pode ser verificado no endereço eletrônico http://www.in.gov.br/acencia/ndu.html,
pelo código 00032010112600019

Documento assinado digitalmente conforme MP nº 2.200-2 de 24/08/2001, que institui a
Infraestrutura de Chaves Públicas Brasileira - ICP-Brasil.

EDITAL DE NOTIFICAÇÃO A RESPEITO DO TOMBA-
MENTO DA CANOA COSTEIRA, DE NOME DINAMAR, NA
BAIA DE SÃO MARCOS, ESTADO DO MARANHÃO - Na forma
e para os fins do disposto nos arts. 6º ao 10 do Decreto-Lei n.º 25, de
30 de novembro de 1937 e/ou art. 15, parágrafo único, da Portaria n.º
11, de 11 de setembro de 1986, o INSTITUTO DO PATRIMÔNIO
HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL - IPHAN, dirige-se a todos
os interessados para lhes NOTIFICAR que está promovendo por meio
do Processo n.º 1.616-T-10 (Processo n.º 01450.015059/2010-47), o
tombamento da Canoa Costeira, de nome Dinamar, na Baía de São
Marcos, Estado do Maranhão, que passa a gozar de proteção por meio
do IPHAN, para os efeitos previstos notadamente nos arts. 17 e 18 do
Decreto-Lei 25, de 30 de novembro de 1937, em razão do seu ele-
vado valor histórico e etnográfico, a ser inscrito no Livro do Tombo
Histórico e no Livro do Tombo Arqueológico, Etnográfico e Pais-
agístico.

No prazo de 15 (quinze) dias, a contar da publicação desta
notificação, assiste a eventual proprietário da Canoa Costeira, de
nome Dinamar, na Baía de São Marcos, Estado do Maranhão, a
faculdade de anuir ou impugnar a iniciativa, após o que se prosseguirá
na forma do disposto nos arts. 6º ao 10 do Decreto-lei n.º
25/1937, combinado com o art. 1º, da Lei n.º 6.292, de 15 de
dezembro de 1975.

AMPARO LEGAL: Art. 216, inciso V, da Constituição da
República Federativa do Brasil, de 05 de outubro de 1988; Decreto-
Lei n.º 25, de 30 de novembro de 1937; Portaria n.º 11, de 11 de
setembro de 1986; Lei n.º 6.292, de 15 de dezembro de 1975; Lei n.º
8.029, de 12 de abril de 1990; Lei n.º 8.113, de 12 de dezembro de
1990; Decreto n.º 6.844, de 7 de maio de 2009; Lei n.º 9.784, de 29
de janeiro de 1999.

CORRESPONDÊNCIA PARA: Presidente do Conselho Con-
sultivo do Patrimônio Cultural - SBN, Quadra 02, Edifício Central
Brasília, 6º andar, Brasília, Distrito Federal - CEP: 70.904-040.

EDITAL DE COMUNICAÇÃO A RESPEITO DO TOM-
BAMENTO DA CANOA DE PRANCHÃO DO RIO GRANDE, DE
NOME TRADIÇÃO, ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL

Na forma e para fins do disposto no art. 5º do Decreto-Lei
n.º 25, de 30 de novembro de 1937 e/ou art. 15, parágrafo único e
inciso II, da Portaria n.º 11, de 11 de setembro de 1986, o INS-
TITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIO-
NAL - IPHAN, dirige-se a todos os interessados para lhes CO-
MUNICAR que está promovendo por meio do Processo n.º 1.617 -
T - 10 (Processo n.º 01450.015060/2010-71) o tombamento de ofício da
Canoa de Pranchão do Rio Grande, de nome Tradição, Estado do Rio
Grande do Sul, bem pertencente ao Museu Náutico - Universidade
Federal do Rio Grande, em razão do seu elevado valor histórico e
etnográfico, a ser inscrito no Livro do Tombo Histórico e no Livro do
Tombo Arqueológico, Paisagístico e Etnográfico.

Assim, o presente edital tem por objetivo assegurar a pu-
blicidade do tombamento de ofício da Canoa de Pranchão do Rio
Grande, de nome Tradição, Estado do Rio Grande do Sul, bem per-
tencente ao Museu Náutico - Universidade Federal do Rio Grande,
efetuando com fundamento no art. 5º de Decreto-Lei n.º 25, de 30 de
novembro de 1937, que passa a gozar de proteção por meio do
IPHAN, para os efeitos previstos notadamente nos arts. 17 e 18 do
diploma legal citado.

AMPARO LEGAL: Art. 216, inciso V, da Constituição da
República Federativa do Brasil, de 05 de outubro de 1988; Decreto-
Lei n.º 25, de 30 de novembro de 1937; Portaria n.º 11, de 11 de
setembro de 1986; Lei n.º 6.292, de 15 de dezembro de 1975; Lei n.º
8.029, de 12 de abril de 1990; Lei n.º 8.113, de 12 de dezembro de
1990; Decreto n.º 6.844, de 7 de maio de 2009; Lei n.º 9.784, de 29
de janeiro de 1999.

EDITAL DE NOTIFICAÇÃO A RESPEITO DO TOMBA-
MENTO DO ACERVO DO MUSEU NACIONAL DO MAR, NO
MUNICÍPIO DE SÃO FRANCISCO DO SUL, ESTADO DE SAN-
TA CATARINA - Na forma e para os fins do disposto nos arts. 5º ao
10 do Decreto-Lei n.º 25, de 30 de novembro de 1937 e/ou art. 15,
parágrafo único, da Portaria n.º 11, de 11 de setembro de 1986, o
INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIO-
NAL - IPHAN, dirige-se a todos os interessados para lhes NO-
TIFICAR que está promovendo por meio do Processo n.º 1.618-T-10
(Processo n.º 01450.015061/2010-16), o tombamento do Acervo do
Museu Nacional do Mar, no Município de São Francisco do Sul,
Estado de Santa Catarina, que passa a gozar de proteção por meio do
IPHAN, para os efeitos previstos notadamente nos arts. 17 e 18 do
Decreto-Lei 25, de 30 de novembro de 1937, em razão do seu ele-
vado valor etnográfico, a ser inscrito no Livro do Tombo Arqueoló-
gico, Etnográfico e Paisagístico.

No prazo de 15 (quinze) dias, a contar da publicação desta
notificação, assiste a eventual proprietário do Acervo do Museu Nacional
do Mar, no Município de São Francisco do Sul, Estado de Santa Catarina,
a faculdade de anuir ou impugnar a iniciativa, após o que se prosseguirá
na forma do disposto nos arts. 5º ao 10 do Decreto-lei n.º 25/1937,
combinado com o art. 1º, da Lei n.º 6.292, de 15 de dezembro de 1975.

AMPARO LEGAL: Art. 216, inciso V, da Constituição da
República Federativa do Brasil, de 05 de outubro de 1988; Decreto-
Lei n.º 25, de 30 de novembro de 1937; Portaria n.º 11, de 11 de
setembro de 1986; Lei n.º 6.292, de 15 de dezembro de 1975; Lei n.º
8.029, de 12 de abril de 1990; Lei n.º 8.113, de 12 de dezembro de
1990; Decreto n.º 6.844, de 7 de maio de 2009; Lei n.º 9.784, de 29
de janeiro de 1999.

CORRESPONDÊNCIA PARA: Presidente do Conselho Con-
sultivo do Patrimônio Cultural - SBN, Quadra 02, Edifício Central
Brasília, 6º andar, Brasília, Distrito Federal - CEP: 70.904-040.

SUPERINTENDÊNCIA EM MATO GROSSO DO SUL

EXTRATO DE CONTRATO Nº 8/2010

Nº Processo: 01401000058201083. Contratante: INSTITUTO DO PA-
TRIMONIO HISTORICO E ARTISTICO NACIONAL. CNPJ Con-
tratado: 08805720000136. Contratado: TEREZINHA ZANDAVALLI
DE FIGUEIREDO- ME. Objeto: Contratação de empresa especiali-
zada em produção de fotografias de qualidade técnica e artística do
Patrimônio Cultural em Mato Grosso Sul em suas diversas temá-
ticas e principais manifestações conforme definição do
IPHAN/MS. Fundamento Legal: Lei 8.666/93 Vigência: 09/11/2010 a
06/02/2011. Valor Total: R\$24.450,76. Fonte: 100000000 -
2010NE900143. Data de Assinatura: 09/11/2010.

(SICON - 25/11/2010) 343026-00001-2010NE900088

SUPERINTENDÊNCIA EM MINAS GERAIS

EXTRATO DE CONTRATO Nº 27/2010

Nº Processo: 01514002045201071. Contratante: INSTITUTO DO PA-
TRIMONIO HISTORICO E ARTISTICO NACIONAL. CNPJ Con-
tratado: 09004900000181. Contratado: WB & L SOLUÇÕES GRA-
FICAS LTDA. -Objeto: Serviços de impressão e montagem de 1.330
livretos sobre resultado e metodologia do projeto Sentidos Urbanos,
da Cidade de Ouro Preto-MG. Fundamento Legal: Lei 8666/93 e
alterações Vigência: 24/11/2010 a 22/02/2011. Valor Total:
R\$13.686,00. Fonte: 100000000 - 2010NE900497 Fonte: 100000000
- 2010NE900498. Data de Assinatura: 24/11/2010.

(SICON - 25/11/2010) 343026-40401-2010NE900088

RETIFICAÇÕES

No Extrato de Contrato Nº 25/2010 publicado no D.O. de
23/11/2010, Seção 3, Pág. 18, Onde se lê: Vigência: 22/11/2010 a
13/05/2011 Leia-se: Vigência: 22/11/2010 a 20/06/2011

(SICON - 25/11/2010) 343026-40401-2010NE900088

No Extrato de Contrato Nº 26/2010 publicado no D.O. de
23/11/2010, Seção 3, Pág. 18, Onde se lê: Vigência: 22/11/2010 a
04/04/2011 Leia-se: Vigência: 22/11/2010 a 25/04/2011

(SICON - 25/11/2010) 343026-40401-2010NE900088

SUPERINTENDÊNCIA NO PIAUÍ

RESULTADO DE JULGAMENTO
TOMADA DE PREÇOS Nº 5/2010

A comissão de licitação torna público o resultado da Tomada
de Preços 05/2010, para contratação de serviços especializados de
realização da primeira etapa do INRC Tambor de Crioulos nos mu-
nicípios da parte leste da Região dos cocais do Piauí, que teve como
vencedora a Fundação João do Vale, CNPJ 04.751.944/0001-51, pelo
menor valor de R\$ 64.000,00.

CLAUDIANA CRUZ DOS ANJOS
Superintendente

(SIDE - 25/11/2010) 343026-40401-2010NE900088

SUPERINTENDÊNCIA NO RIO DE JANEIRO

EXTRATO DE TERMO ADITIVO Nº 80/2010


Número do Contrato: 21/2009. Nº Processo: 01500002891200915.
Contratante: INSTITUTO DO PATRIMONIO HISTORICO E AR-
TISTICO NACIONAL. CNPJ Contratado: 01374280000160. Con-
tratado : PADOVA ENGENHARIA E COMERCIO LTDA-Objeto:
Rerratificação da Planilha de execução de Serviços", sem acréscimo
financeiro, referente ao Contrato firmado entre as partes em
26/10/2009 consoante as disposições contidas no Inciso I, alínea a do
Art.65 da Lei 8.666/93 e alterações posteriores. Fundamento Legal:
Lei 8.666/93 Vigência: 09/11/2010 a 20/12/2010. Data de Assinatura:
09/11/2010.

(SICON - 25/11/2010) 343006-40401-2010NE900088

EXTRATO DE TERMO ADITIVO Nº 79/2010

Número do Contrato: 33/2009. Nº Processo: 01500003342200950.
Contratante: INSTITUTO DO PATRIMONIO HISTORICO E AR-
TISTICO NACIONAL. CNPJ Contratado: 01374280000160. Con-
tratado : PADOVA ENGENHARIA E COMERCIO LTDA-Objeto:
Rerratificação da planilha de execução de Serviços", sem acréscimo
financeiro, referente ao Contrato firmado entre as partes em
32/11/2009, consoante as disposições contidas no Inciso I, alínea a do
Art.65 da Lei 8.666/93 e alterações posteriores. Fundamento Legal:
Lei 8.666/93 Vigência: 09/11/2010 a 14/01/2011. Data de Assinatura:
09/11/2010.

(SICON - 25/11/2010) 343006-40401-2010NE900088

MINISTÉRIO DA CULTURA				IPHAN/PRESI Fl. 286 Data: 26/11/2010 Rúbrica
	IPHAN	INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL	Memorando nº 30 Apoio	IPHAN/PRESI Fl. 283 Rúbrica

IPHAN/PROT. SEDE
01450.016516/2010-11
/ /2010



Ao Coordenador-Geral de Logística/DPA

Assunto: Publicação de Aviso em jornal de grande circulação

1. Solicito as providências necessárias quanto à publicação do extrato do Aviso de Notificação em jornal de grande circulação no município de São Francisco do Sul, Estado de Santa Catarina, para o conhecimento dos interessados a que se refere o tombamento do Acervo do Museu Nacional do Mar.

Atenciosamente,


Ana Paula Almeida Castro Higinio
Assistente de Gabinete
Gabinete da Presidência/IPHAN
Mat.: 1568070



AVISO DE NOTIFICAÇÃO, a ser publicada em Jornal de Grande Circulação

O INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL – IPHAN, dirige-se a todos os interessados para lhes NOTIFICAR que está promovendo por meio do Processo n.º 1.618-T-10 (Processo n.º 01450.015061/2010-16), o tombamento do Acervo do Museu Nacional do Mar, no Município de São Francisco do Sul, Estado de Santa Catarina, em razão do seu elevado valor etnográfico. O tombamento está descrito no Edital de Notificação publicado no D.O.U de 26 de novembro de 2010, *ex vi* do disposto no Decreto-lei n.º 25, de 30 de novembro de 1937, pelo que passa a gozar de proteção por meio do IPHAN, para os efeitos previstos notadamente nos arts. 17 e 18 do diploma legal citado. No prazo de 15 (quinze) dias, a contar da publicação do Edital de Notificação acima referido, assiste a eventual proprietário do bem objeto de tombamento a faculdade de anuir ou impugnar a iniciativa, após o que se prosseguirá na forma do disposto nos arts. 5º ao 10, do Decreto-lei n.º 25/37, combinado com o art. 1º, da Lei n.º 6.292, de 15 de dezembro de 1975. **AMPARO LEGAL:** Art. 216, inciso V, da Constituição da República Federativa do Brasil, de 05 de outubro de 1988; Decreto-Lei n.º 25, de 30 de novembro de 1937; Portaria n.º 11, de 11 de setembro de 1986; Lei n.º 6.292, de 15 de dezembro de 1975; Lei n.º 8.029, de 12 de abril de 1990; Lei n.º 8.113, de 12 de dezembro de 1990; Decreto n.º 6.844, de 7 de maio de 2009; Lei n.º 9.784, de 29 de janeiro de 1999. **CORRESPONDÊNCIA PARA:** Presidente do Conselho Consultivo do Patrimônio Cultural – SBN, Quadra 02, Edifício Central Brasília, 6º andar, Brasília, Distrito Federal – CEP: 70.904-040.

Dalmo Vieira Filho
Presidente Substituto

MINISTÉRIO DA CULTURA			IPHAN	INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL	Memorando nº 58	Data:
					PRESI	26/11/2010

IPHAN/PRESI
Fl. 288
Rubrica

IPHAN/PRESI
Fl. 285
Rubrica

A Superintendente do IPHAN no Estado de Santa Catarina

Assunto: Dar ciência do tombamento do Acervo do Museu Nacional do Mar, no Município de São Francisco do Sul, Estado de Santa Catarina.

Sra. Superintendente,

Cumpr-me levar ao conhecimento de Vossa Senhoria que o Acervo do Museu Nacional do Mar, no Município de São Francisco do Sul, Estado de Santa Catarina, é objeto do Processo de Tombamento n.º 1.618 - T - 10 (Processo n.º 01450.015061/2010-16), neste Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional - IPHAN, por seu elevado valor etnográfico, na forma dos arts. 5º ao 10 do Decreto-Lei 25, de 30 de novembro de 1937.

Assim, o presente Ofício tem por objetivo dar ciência a V. Sa. do tombamento do Acervo do Museu Nacional do Mar, no Município de São Francisco do Sul, Estado de Santa Catarina, que passa a gozar de proteção por meio do IPHAN, para os efeitos previstos notadamente nos arts. 17 e 18 do Decreto-Lei n.º 25, de 30 de novembro de 1937, respectivamente.

Outrossim, informo-lhe que os proprietários foram regularmente notificados, nos termos dos arts. 5º ao 10 do Decreto-Lei 25/1937, bem como foi expedida notificação por edital, publicada no Diário Oficial da União em 26 de novembro de 2010, cópia anexa, a fim de conferir maior publicidade ao tombamento do Acervo do Museu Nacional do Mar, no Município de São Francisco do Sul, Estado de Santa Catarina.

Atenciosamente,



DALMO VIEIRA FILHO
Presidente Substituto

CÓPIA



Ministério da Cultura
Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional
Gabinete da Presidência



Notificação n.º 62/2010-PRESI/IPHAN

Brasília-DF, 26 de novembro de 2010

A Sua Senhoria o Senhor

Bruno Ottoni de Brito

Presidente da Associação dos Amigos do Museu Nacional do Mar

Rua Manoel Lourenço de Andrade, nº 133, Centro Histórico São Francisco do Sul/SC
CEP: 89.240-000, São Francisco do Sul/SC, Telefone: (47) 3444-1868

Assunto: Notificar do tombamento do Acervo do Museu Nacional do Mar, no Município de São Francisco do Sul, Estado de Santa Catarina.

Na forma e para os fins do disposto nos arts. 6º ao 10 do Decreto-Lei n.º 25, de 30 de novembro de 1937 c/c o art. 15, inciso I, da Portaria n.º 11, de 11 de setembro de 1986, o **INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL – IPHAN**, dirige-se à **Associação dos Amigos do Museu Nacional do Mar**, proprietária de bens integrantes do Acervo do Museu Nacional do Mar, para lhe NOTIFICAR que está promovendo por meio do Processo n.º 1.618-T-10 (Processo n.º 01450.015061/2010-16), o tombamento do Acervo do Museu Nacional do Mar, no Município de São Francisco do Sul, Estado de Santa Catarina, em razão do seu elevado valor etnográfico.

O proprietário do bem em comento terá a faculdade de anuir ou impugnar a iniciativa, no **prazo de 15 (quinze) dias, a contar do recebimento desta notificação**, após o que se prosseguirá na forma do disposto nos arts. 6º ao 10 do Decreto-lei n.º 25/1937, combinado com o art. 1º, da Lei n.º 6.292, de 15 de dezembro de 1975.

A presente notificação implica o tombamento do aludido bem, passando a gozar de proteção por meio do IPHAN, para os efeitos previstos notadamente nos arts. 17 e 18 do Decreto-Lei 25 de 30 de novembro de 1937.

Isso posto, e em sendo o caso, solicito a Vossa Senhoria o obséquio de assinar e devolver o recibo em anexo, para fins de juntada aos autos do processo de tombamento em referência.

Na oportunidade, destaco a necessidade de manifestação da Superintendência Estadual do IPHAN, situada na Praça Getúlio Vargas, nº 268, Centro, Florianópolis/SC,



Telefone: (48) 3223-0883, CEP: 88.020-030, para os processos de licenciamento envolvendo tanto os bens tombados como aquele(s) situado(s) em sua área de entorno.

AMPARO LEGAL: Art. 216, inciso V, da Constituição da República Federativa do Brasil, de 05 de outubro de 1988; Decreto-Lei n.º 25, de 30 de novembro de 1937; Portaria n.º 11, de 11 de setembro de 1986; Lei n.º 6.292, de 15 de dezembro de 1975; Lei n.º 8.029, de 12 de abril de 1990; Lei n.º 8.113, de 12 de dezembro de 1990; Decreto n.º 6.844, de 7 de maio de 2009; Lei n.º 9.784, de 29 de janeiro de 1999.

CORRESPONDÊNCIA PARA: Presidente do Conselho Consultivo do Patrimônio Cultural – SBN, Quadra 02, Edifício Central Brasília, 6º andar, Brasília, Distrito Federal – CEP: 70.904-040.

Dalmo Vieira Filho
Presidente Substituto



Ministério da Cultura
Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional
Gabinete da Presidência



Notificação n.º 61/2010-PRESI/IPHAN

Brasília-DF, 26 de novembro de 2010

A Sua Senhoria o Senhor
Presidente da Fundação Catarinense de Cultura - FCC
Antônio Ubiratan de Alencastro
Avenida Irineu Bornhausen, 5600 - Florianópolis/SC
CEP: 88.025-202
Telefone: (48) 3953-2307

Assunto: Notificar do tombamento do Acervo do Museu Nacional do Mar, no Município de São Francisco do Sul, Estado de Santa Catarina

Senhor Presidente,

Cumpre-me levar ao conhecimento de Vossa Senhoria que o Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional - IPHAN está promovendo o Tombamento de ofício dos bens pertencentes à Fundação Catarinense de Cultura e ao Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – IPHAN, integrantes do Acervo do Museu Nacional do Mar, no Município de São Francisco do Sul, Estado de Santa Catarina, nos autos do Processo de Tombamento n.º 1.618 - T - 10 (Processo n.º 01450.015061/2010-16), por seu elevado valor etnográfico, na forma do art. 5º do Decreto-Lei 25, de 30 de novembro de 1937.

Na oportunidade, informo a V. Sa. que os bens pertencentes à Associação dos Amigos do Museu Nacional do Mar, integrantes do Acervo do Museu Nacional do Mar, são objeto de tombamento voluntário, nos autos do Processo de Tombamento supramencionado.

Assim, a presente missiva tem por objetivo notificar V. Sa. do tombamento do Acervo do Museu Nacional do Mar, no Município de São Francisco do Sul, Estado de Santa Catarina, que passa a gozar de proteção por meio do IPHAN, para os efeitos previstos notadamente nos arts. 17 e 18 do Decreto-Lei n.º 25, de 30 de novembro de 1937.

No prazo de 15 (quinze) dias, a contar do recebimento desta Notificação, assiste a V. Sa., a faculdade de anuir ou impugnar a iniciativa, em relação ao tombamento do bem em questão, após o que se prosseguirá na forma do disposto no Decreto-lei n.º 25/1937, combinado com o art. 1º, da Lei n.º 6.292, de 15 de dezembro de 1975.



Caso V. Sa. almeje apresentar impugnação à iniciativa, a mesma deverá ser endereçada ao Presidente do Conselho Consultivo do Patrimônio Cultural sito no SBN, Quadra 02, Edifício Central Brasília, 6º andar, Brasília, Distrito Federal – CEP: 70.904-040.

Na oportunidade, destaco a necessidade de manifestação da Superintendência Estadual do IPHAN, situada na Praça Getúlio Vargas, nº 268, centro, Florianópolis/SC, Telefone: (48) 3223-0883, CEP: 88.020-030, para os processos de licenciamento envolvendo tanto os bens tombados como aquele(s) situado(s) em sua área de entorno.

Atenciosamente,

Dalmo Vieira Filho
Presidente Substituto



Ministério da Cultura
Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional
Gabinete da Presidência



Ofício n.º 811 /2010-PRESI/IPHAN

Brasília-DF, 26 de novembro de 2010

A Sua Senhoria a Senhora
Superintendente da SPU do Estado de Santa Catarina
Dra. Isolde Spíndola
Praça XV de Novembro, 336, centro
CEP: 88.010-400, Florianópolis/SC
Telefone: (48) 3224-5399

Assunto: **Dar ciência do tombamento do Acervo do Museu Nacional do Mar, no Município de São Francisco do Sul, Estado de Santa Catarina.**

Senhora Superintendente,

Cumpr-me levar ao conhecimento de Vossa Senhoria que o Acervo do Museu Nacional do Mar, no Município de São Francisco do Sul, Estado de Santa Catarina, é objeto do Processo de Tombamento n.º 1.618 - T - 10 (Processo n.º 01450.015061/2010-16), neste Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional - IPHAN, por seu elevado valor etnográfico, na forma dos arts. 5º ao 10 do Decreto-Lei 25, de 30 de novembro de 1937.

Assim, o presente Ofício tem por objetivo dar ciência a V. Sa. do tombamento do Acervo do Museu Nacional do Mar, no Município de São Francisco do Sul, Estado de Santa Catarina, que passa a gozar de proteção por meio do IPHAN, para os efeitos previstos notadamente nos arts. 17 e 18 do Decreto-Lei n.º 25, de 30 de novembro de 1937, respectivamente.

Outrossim, informo-lhe que os proprietários foram regularmente notificados, nos termos dos arts. 5º ao 10 do Decreto-Lei 25/1937, bem como foi expedida notificação por edital, publicada no Diário Oficial da União em 26 de novembro de 2010, cópia anexa, a fim de conferir maior publicidade ao tombamento do Acervo do Museu Nacional do Mar, no Município de São Francisco do Sul, Estado de Santa Catarina.



Na oportunidade, destaco a necessidade de manifestação da Superintendência Estadual do IPHAN, situada na Praça Getúlio Vargas, nº 268, centro, Florianópolis/SC, Telefone: (48) 3223-0883, CEP: 88.020-030, para os processos de licenciamento envolvendo tanto os bens tombados como aquele(s) situado(s) em sua área de entorno.

Atenciosamente,

Dalmo Vieira Filho
Presidente Substituto



Ministério da Cultura
Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional
Gabinete da Presidência



Ofício nº 812 /2010-PRESI/IPHAN

Brasília-DF, 26 de novembro de 2010

A Sua Excelência o Senhor
Governador do Estado de Santa Catarina

Dr. Leonel Arcângelo Pavan

Centro Administrativo do Governo Rod, SC 401 – Km – 5, n.º 4600, Bairro- Saco Grande
CEP: 88.032-005, Florianópolis/SC
Telefone: (48) 3221-3230

Assunto: Dar ciência do tombamento do Acervo do Museu Nacional do Mar, no Município de São Francisco do Sul, Estado de Santa Catarina.

Senhor Governador,

Cumpr-me levar ao conhecimento de Vossa Excelência que o Acervo do Museu Nacional do Mar, no Município de São Francisco do Sul, Estado de Santa Catarina, é objeto do Processo de Tombamento n.º 1.618 - T - 10 (Processo n.º 01450.015061/2010-16), neste Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional - IPHAN, por seu elevado valor etnográfico, na forma dos arts. 5º ao 10 do Decreto-Lei 25, de 30 de novembro de 1937.

Assim, o presente Ofício tem por objetivo dar ciência a V. Exa. do tombamento do Acervo do Museu Nacional do Mar, no Município de São Francisco do Sul, Estado de Santa Catarina, que passa a gozar de proteção por meio do IPHAN, para os efeitos previstos notadamente nos arts. 17 e 18 do Decreto-Lei n.º 25, de 30 de novembro de 1937, respectivamente.

Outrossim, informo-lhe que os proprietários foram regularmente notificados, nos termos dos arts. 5º ao 10 do Decreto-Lei 25/1937, bem como foi expedida notificação por edital, publicada no Diário Oficial da União em 26 de novembro de 2010, cópia anexa, a fim de conferir maior publicidade ao tombamento do Acervo do Museu Nacional do Mar, no Município de São Francisco do Sul, Estado de Santa Catarina.



Na oportunidade, destaco a necessidade de manifestação da Superintendência Estadual do IPHAN, situada na Praça Getúlio Vargas, nº 268, centro, Florianópolis/SC, Telefone: (48) 3223-0883, CEP: 88.020-030, para os processos de licenciamento envolvendo tanto os bens tombados como aquele(s) situado(s) em sua área de entorno.

Respeitosamente,



Dalmo Vieira Filho
Presidente Substituto



Ministério da Cultura
Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional
Gabinete da Presidência



Ofício n.º 813 /2010-PRESI/IPHAN

Brasília-DF, 26 de novembro de 2010

A Sua Excelência o Senhor
Prefeito do Município de São Francisco do Sul/SC
Luiz Roberto de Oliveira
Praça Getúlio Vargas, n.º 1, centro.
São Francisco do Sul/SC
CEP: 89.240-000
Telefone: (47) 3471-2203

Assunto: **Dar ciência do tombamento do Acervo do Museu Nacional do Mar, no Município de São Francisco do Sul, Estado de Santa Catarina.**

Senhor Prefeito,

Cumpr-me levar ao conhecimento de Vossa Excelência que o Acervo do Museu Nacional do Mar, no Município de São Francisco do Sul, Estado de Santa Catarina, é objeto do Processo de Tombamento n.º 1.618 - T - 10 (Processo n.º 01450.015061/2010-16), neste Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional - IPHAN, por seu elevado valor etnográfico, na forma dos arts. 5º ao 10 do Decreto-Lei 25, de 30 de novembro de 1937.

Assim, o presente Ofício tem por objetivo dar ciência a V. Exa. do tombamento do Acervo do Museu Nacional do Mar, no Município de São Francisco do Sul, Estado de Santa Catarina, que passa a gozar de proteção por meio do IPHAN, para os efeitos previstos notadamente nos arts. 17 e 18 do Decreto-Lei n.º 25, de 30 de novembro de 1937, respectivamente.

Outrossim, informo-lhe que os proprietários foram regularmente notificados, nos termos dos arts. 5º ao 10 do Decreto-Lei 25/1937, bem como foi expedida notificação por edital, publicada no Diário Oficial da União em 26 de novembro de 2010, cópia anexa, a fim de conferir maior publicidade ao tombamento do Acervo do Museu Nacional do Mar, no Município de São Francisco do Sul, Estado de Santa Catarina.



Na oportunidade, destaco a necessidade de manifestação da Superintendência Estadual do IPHAN, situada na Praça Getúlio Vargas, nº 268, centro, Florianópolis/SC, Telefone: (48) 3223-0883, CEP: 88.020-030, para os processos de licenciamento envolvendo tanto os bens tombados como aquele(s) situado(s) em sua área de entorno.

Respeitosamente,



Dalmo Vieira Filho
Presidente Substituto



SBN Quadra 02 - Edifício Central Brasília - 6º andar
Brasília - DF - Cep: 70.040-904 Tel: (61) 2024-6280/6282
Fax: (61) 2024-6275 E-mail: gabinete@iphan.gov.br



**Ministério da Cultura
Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional
Gabinete da Presidência**

Despacho n.º 401/GAB/CG/IPHAN

**Para: Sr. Luiz Phelipe de Carvalho Andrés
Conselheiro Consultivo do IPHAN**


**Ref.: Processo N.º 01450.015061/2010-16
Processo de Tombamento n.º 1.618-T-10 (02 volumes)
Acervo do Museu Nacional do Mar, em São Francisco do Sul, Santa
Catarina.**

Senhor Conselheiro,

1. Tendo em vista a publicação do Edital de Notificação a respeito do tombamento do Acervo do Museu Nacional do Mar, em São Francisco do Sul, Santa Catarina, no Diário Oficial da União, encaminho o presente processo para as providências pertinentes.

Brasília, 01 de dezembro de 2010.

Atenciosamente,


**Gustavo do Vale Fernandes
Chefe de Gabinete - Substituto**



Processo nº 1.473-T-2001 – “Tombamento da Canoa de Tolda Luzitânia, de propriedade da Sociedade Sócio - Ambiental do Baixo São Francisco.”

Processo nº 1.615-T-2010 – “Tombamento do Saveiro de Vela de Içar, de nome Sombra da Lua, no Recôncavo Baiano, Estado da Bahia.”

Processo nº 1.616-T-2010 – “Tombamento da Canoa Costeira, de nome Dinamar, na Baía de São Marcos, Estado do Maranhão.”

Processo nº 1.617-T-2010 – “Tombamento da Canoa de Pranchão do Rio Grande, de nome Tradição, Estado do Rio Grande do Sul.”

Processo nº 1.618-T-2010 – “Tombamento do Acervo do Museu Nacional do Mar, no município de São Francisco do Sul, Estado de Santa Catarina.”

Ilmo Sr. Presidente do IPHAN.

Ilmos Srs Conselheiros.

Foi com muita honra que recebi do Senhor Presidente do IPHAN, Dr. Luiz Fernando de Almeida através da Professora Anna Maria Serpa Barroso, a tarefa de examinar e opinar sobre estes cinco processos. É com emoção que o faço, por se tratar da proposta de tombamento de embarcações tradicionais de madeira, assunto ao qual tenho dedicado um bom período de minha vida profissional no Estado do Maranhão.

Difícil missão, a de ler e interpretar em curtíssimo prazo as mais de 1300 páginas de toda a documentação que me foi encaminhada, no entanto atenuada pelo fato de que se faz plausível a elaboração de um único parecer para processos que reúnem casos similares de propostas de tombamento de exemplares raros, oriundos de pontos diversos, mas representativos da rica diversidade da construção artesanal de barcos do Brasil.

De fato, estes processos estão individualizados por razões jurídicas e administrativas, mas possuem o mesmo e único objetivo de propor pela primeira vez a este Conselho, o tombamento de embarcações que estão sob ameaça de desaparecimento. Inclui-se neste lote o Acervo do Museu Nacional do Mar, que também é de barcos artesanais, portanto integrado na mesma proposta.

Não é por acaso que nesta última reunião do Conselho do ano de 2010, a pauta abriga estes cinco casos, senão pela oportunidade de consolidar uma estratégia que vem sendo criteriosamente desenvolvida pelo DEPAM/IPHAN. Creio mesmo estarmos diante da oportunidade de uma sensível ampliação nas ações pela preservação do patrimônio cultural brasileiro. E pela novidade de que se reveste este caso cumpre-me de início, traçar



o contexto destes processos, de forma a tratar a questão do nosso rico patrimônio naval com uma visão sistêmica, explicitando os avanços já ocorridos.

Refiro-me ao Projeto Barcos do Brasil que foi criado com o propósito de estabelecer um sistema integrado de salvaguarda do patrimônio naval, evidenciando o papel preponderante das embarcações artesanais na saga de conquista e ocupação do território nacional, como meio de transporte durante mais de quatrocentos anos, portanto até as primeiras décadas do século vinte.

O projeto enfatiza o valor e a riqueza da diversidade de modelos navais e as implicações de natureza econômica na vida das populações de cidades que nasceram das navegações, tanto no litoral como a beira de rios navegáveis e lagos. Mostra os riscos de perda de séculos de conhecimentos acumulados por velhos mestres carpinteiros navais e ressalta as dificuldades que ocorrem na luta para preservar estes valores ameaçados.

Antecipa uma série de ações que precisarão ser viabilizadas no propósito de pactuar com as demais áreas da administração pública, terceiro setor e iniciativa privada e as parcerias que serão necessárias ao êxito do Projeto, relacionando aquelas que já estão em curso. Reconhece a importância dos trabalhos que o antecederam e relaciona os estudos, pesquisas ou publicações que hoje são referenciais imprescindíveis.

É gratificante para quem conhece as imensas dificuldades e carências de nossa área de trabalho, poder acompanhar esta evolução e também constatar como o recém-criado sistema de defesa e conservação de embarcações tradicionais e suas técnicas construtivas já começa a funcionar, e que encontra um momento de inflexão precisamente neste 10 de dezembro de 2010.

E quando menciono este fato acho importante fazer justiça e reconhecer os méritos dos que nos antecederam em momentos mais difíceis, dispondo de menos recursos, para não passarmos o que seria a pretenciosa impressão de que estamos “descobrimo a pólvora” ou “inventando a roda”.

De fato se agora temos a privilegiada oportunidade de realizar aspectos mais abrangentes da missão para a qual a instituição foi originalmente criada, é que somos favorecidos com os meios que nos permitem concretizar antigas intenções e consolidar políticas que de longa data faziam parte do ideário do IPHAN.

Tal avanço é decorrente de uma gestão que está sendo capaz de, em meio às conhecidas dificuldades, otimizar recursos técnicos e financeiros, articulando parcerias e criando condições para finalmente realizar aspirações que já estavam nos propósitos mais elevados dos fundadores do IPHAN, desde Mario de Andrade que percorreu o país nos anos 30 e 40, em longas e difíceis jornadas ao norte nordeste, em busca de manifestações genuínas de brasilidade as quais, reconhecemos hoje, compõem o panorama do que se convencionou conceituar como “Patrimônio Imaterial”.

Assim é que o assunto de que trata o Projeto Barcos do Brasil, se localiza bem na fronteira entre os conceitos de patrimônio material e imaterial. Temos de imediato a



materialidade das embarcações como bens móveis que são, mas sempre presente a “imaterialidade” dos conhecimentos tradicionais, do modo de construí-las, que está ameaçado de desaparecimento em muitas regiões.

Durante a 17 Reunião da Câmara do Patrimônio Imaterial deste Conselho, em 23 de novembro último, a Arquiteta Marcia Sant'Anna, diretora do Departamento do Patrimônio Imaterial-DPI, fez recomendações à sua equipe para a realização do Inventário Nacional de Referências Culturais- INRC, do modo de fazer das embarcações artesanais de forma a complementar esta estratégia, garantindo maior integração entre os dois departamentos.

Pois se trata também do reconhecimento do quanto está contido nas memórias de velhos mestres carpinteiros navais e artesãos, construtores de embarcações, dos segredos e conhecimentos seculares que são transmitidos de pai para filho no anonimato de seus estaleiros artesanais muitas vezes perdidos em longínquas praias desertas ou margens e curvas de rios e lagos navegáveis.

O tema das embarcações e das navegações está obrigatoriamente ligado à origem de grande parte das nossas cidades. Gravuras de época apenas nos relembram o óbvio de que as cidades da frente litorânea tinham incorporadas à sua paisagem, a figura majestosa de grandes veleiros oceânicos ancorados, mas sempre cercados por centenas de pequenas e médias embarcações de madeira, como batéis, catraios e diversos tipos de canoas que tinham o papel vicinal de transferir cargas e passageiros e auxiliarem nas operações de embarque e desembarque.

Até hoje muitas cidades do nosso extenso litoral de oito mil e quinhentos quilômetros, que nasceram do mar e possuem esse caráter marcante de cidades portuárias, tem na presença das embarcações um aspecto de sua paisagem, que se modifica sempre em função de um relógio diferente, que é aquele do tempo regido pelas marés, como protagonistas que são do peculiar modo de vida dos que trabalham nas atividades dos portos.

Eis que, um dos traços de caráter que são reveladores da alma do nosso povo, são os hábitos da gente que lida no dia a dia das embarcações. Não só os que constroem, mas também os que delas se utilizam. São personagens fascinantes que revelam sabedoria e conhecimento íntimo e profundo da natureza, o que, aliás, é imposição de seu ofício como uma verdadeira estratégia de sobrevivência.

Aqui, como no caso dos acervos arquitetônicos, o IPHAN terá que enfrentar os obstáculos para a preservação, dentre os quais podemos tomar um exemplo. O “lobby” das embarcações de fibra de vidro ou de alumínio, com argumentos para convencer a sociedade contemporânea que barcos de madeira não prestam, são perigosos e ultrapassados e que devem ser substituídos por novos, de material sintético.

Como ponto de partida para suas ações o projeto Barcos do Brasil vem de concatenar uma série de iniciativas isoladas que acontecem de norte a sul do país, integrando-as e aplicando metodologia já consagrada em outras áreas pelo IPHAN, adequando-as às peculiaridades deste acervo. E o faz consoante com a abordagem sistêmica



do patrimônio e com a visão integrada às atividades da vida das populações, das quais não se desvincula. Nesses casos temos um “viés” que estabelece uma interface com o tema da economia da cultura, uma vez que sua salvaguarda está associada ao dia a dia das comunidades que delas dependem.

Ao mesmo tempo, o princípio da transversalidade nos domínios da gestão pública, exige novos pactos com instituições diversas, entidades de classe, do terceiro setor e também a criação de novos marcos regulatórios. Um permanente esforço de concertação com outros ministérios em áreas vizinhas como as do meio ambiente, ciência e tecnologia, aquicultura e pesca, turismo, educação, trabalho.

E como todo patrimônio cultural, para além de seu valor etnográfico, arqueológico, histórico e artístico seu estudo também nos propicia maior clareza e compreensão de grandes problemas do país contemporâneo. Temos contabilizado um século de políticas públicas que só favorecem o transporte rodoviário, alternativa dez vezes mais cara do que o hidroviário e toda vez que se constrói uma rodovia desaparece um centro de construção naval. Isto multiplica o desemprego e estimula o êxodo das regiões onde a navegação poderia oferecer melhores opções de vida e trabalho. O que significa imensos prejuízos para a economia e para a cultura.

O assunto se manifesta também diverso nas suas condições localizadas. Em algumas regiões os barcos tradicionais já se encontram praticamente desaparecidos, ou em processo de extinção, em outras partes do litoral do país, e à margem de grandes rios navegáveis, ainda são atividades vivas e de subsistência de milhares de famílias, que não possuem outras formas de transporte e comunicação.

Sobre o papel da navegação e das embarcações na trajetória de ocupação do território brasileiro lembramos que, aos hábitos e costumes já praticados pelos índios, somaram-se os conhecimentos de marinharia, e engenharia navais trazidos pelos europeus. Estaleiros fabricavam barcos de madeira em toda extensão da costa. Lagoas, lagunas, rios navegáveis em todo território eram servidos por essa modalidade de transporte.

E será oportuno citar aqui os principais estudos realizados anteriormente e que tem se constituído em fonte de inspiração e referência obrigatória a tudo que se faz atualmente, pois temos às mãos uma pequena, mas consistente bibliografia, suficiente para não deixar dúvidas sobre o valor do acervo para a cultura nacional. Senão, vejamos nesta breve cronologia segundo a qual, já a partir do século dezoito, pesquisadores começam a se preocupar com o estudo das embarcações artesanais:

Retrocedendo no tempo podemos iniciar com a obra de Alexandre Rodrigues Ferreira considerado um dos maiores naturalistas brasileiros que entre 1783 e 1792, empreendeu uma expedição científica percorrendo grandes extensões dos rios amazônicos e publicou um compêndio registrando suas observações e que foi denominado “Viagem Filosófica Pelas Capitânicas do Grão Pará, Rio Negro, Mato Grosso e Cuyabá” em que dedica várias páginas e ilustrações sobre as embarcações que avistou nos rios da região.



Em seguida vem a pesquisa que abriu o caminho do conhecimento erudito nesta área. A do Almirante Antônio Álvares Câmara, e que chegou aos nossos dias graças a uma publicação datada de 1888, denominada “Ensaio sobre as Construções Navaes Indígenas do Brasil”.

Em 1957 Câmara Cascudo lança dois livros sobre as jangadas e os jangadeiros resultantes de suas pesquisas etnográficas e em 1973 Pedro Agostinho publica a obra denominada “Embarcações do Recôncavo-Um estudo de Origens” sobre as embarcações artesanais da Bahia.

Nos anos 70 revela-se a pesquisa sobre as jangadas do Ceará realizada pelo arquiteto, artista plástico, desenhista e Prof. da Universidade Federal do Ceará, Professor Nearco Barroso Guedes de Araújo que a transformou em primorosa publicação ricamente ilustrada com desenhos do autor.

Em 1981 Clarival do Prado Valladares e Paulo Pardal lançam o livro denominado “Carrancas do Rio São Francisco. A vida e obra de Francisco Biquiba dy Lafuente Guarany”, mestre carranqueiro, revelando o gênio de um artista popular, personagem extraordinária que ganhou projeção com obras que integram coleções de grandes museus do mundo.

A atuação do escritor e velejador Amyr Klink que iniciou seu interesse pela cultura marítima ainda menino, na cidade histórica de Paraty e desde jovem publicava artigos revelando grande preocupação com a perda dos conhecimentos tradicionais da arte de construir embarcações artesanais, havendo se tornado um pioneiro pesquisador e colecionador de canoas antigas e que tem empenhado a favor desta causa seu prestígio internacional adquirido através de proezas em navegações solitárias através dos oceanos, dentre elas o feito de haver sido o primeiro de nossa era a realizar uma inacreditável travessia do Atlântico sozinho em uma pequena canoa a remo.

Foi igualmente notável o trabalho de Lev Smarcevski, russo radicado na Bahia e que em suas criteriosas pesquisas, desvendou o mistério do “graminho”, uma espécie de ábaco contido em uma única peça de madeira que cabe na palma da mão e que para os iniciados na arte, ou seja, os mestres carpinteiros, traduz todas as proporções necessárias para a construção de um saveiro. O resultado deste valioso trabalho está materializado na publicação de seu livro denominado “O Graminho – A Alma do Saveiro”.

A extraordinária contribuição do erudito Almirante Max Justo Guedes, ex-integrante deste Conselho, brilhante historiador do Brasil e autor de importantes trabalhos de apoio à preservação da cultura marítima em nosso país dentre os quais a criação e direção do Centro de Documentação Geral da Marinha funcionando do Museu da Marinha da Rua Dom Manuel aqui no Rio de Janeiro.

O trabalho voluntário de Kelvin de Palmer Rothier Duarte, de saudosa memória, que nos anos setenta resgatou do esquecimento dos porões, uma preciosa, mas então abandonada, coleção de maquetes de embarcações artesanais brasileiras que havia sido reunida pelo Almirante Alves Câmara e a restaurou integralmente salvando-a de



desaparecimento, tornando-se a partir de então no técnico em artes náuticas do Museu da Marinha do Rio de Janeiro.

Obra monumental, que representa um marco na preservação do patrimônio naval brasileiro, foi a criação do Museu Nacional do Mar na cidade de São Francisco do Sul no Estado de Santa Catarina pelo arquiteto Dalmo Vieira Filho, atualmente Diretor do Departamento de Patrimônio Material e Fiscalização – DEPA/IPHAN, que reúne a maior e mais completa coleção brasileira de barcos tradicionais em escala natural, expostos em “dioramas” e um precioso acervo de modelos navais. Este museu se tornou uma referência no país e possui uma rica biblioteca que hoje abriga e conserva o acervo da coleção reunida por Kelvin de Palmer Rothier Duarte.

A pesquisa sobre as embarcações do Maranhão realizada em 1986/87 em convênio com a FINEP que em 1996, recebeu o prêmio Rodrigo Melo Franco de Andrade, gerou a publicação de um livro com o mesmo nome em 1998 e finalmente suscitou a criação do primeiro “Estaleiro-Escola” do país, através de parceria entre o governo do Estado do Maranhão e o Ministério da Ciência e Tecnologia, como alternativa de salvaguarda dos conhecimentos tradicionais.

Ali estamos tratando velhos mestres artesãos do ofício como professores “doutores” e juntando aos conhecimentos que eles transmitem aqueles que a academia universitária pode propiciar no sentido de formar uma geração de construtores navais preparada para os desafios do mercado de trabalho.

No Estaleiro-Escola futuros construtores navais aprendem informática, desenho e empreendedorismo, assim como segurança no trabalho e educação ambiental. Esta escola está funcionando desde 2007 sempre com objetivos de valorizar a arte e a ciência da construção de embarcações artesanais.

Dai também partiu a ideia do projeto “Barco na Praça” que consiste em “musealização temporária” de uma embarcação tradicional, a Canoa Costeira “Estandarte”, representante de uma tipologia que se encontra em vias de extinção e através do ato de leva-la às praças públicas, mantidas todas as suas características originais e em todo o seu esplendor de formas e cores e onde se propicia através da visitação inclusive ao espaço interno da mesma, a oportunidade de um primeiro contato da comunidade e ao assim fazerem aprenderem sobre sua existência.

Este projeto se baseia em dois princípios singelos segundo os quais ninguém pode atribuir valor àquilo que de fato não conhece e, (parafrazeando Milton Nascimento) toda obra de arte tem de ir onde o povo está. Desde sua inauguração em 2008 esta Canoa Costeira volante já recebeu cerca de seis mil visitantes que nunca haviam tido e provavelmente jamais teriam a oportunidade de conhecer tão de perto este tipo de embarcação.

Outro empreendimento admirável é o trabalho realizado pelo projetista naval Carlos Eduardo Ribeiro em sua corajosa e pioneira iniciativa de resgatar e restaurar com muito poucos recursos, em um esforço de sacrifício pessoal, a Luzitânia, evitando assim que se



perdesse um dos últimos exemplares da legítima Canoa de Tolda do Rio São Francisco. Para tanto, radicou-se na região, criou uma organização sem fins lucrativos denominada Sociedade Canoa de Tolda, que mantém ainda um movimento popular em defesa do rio São Francisco e publica periodicamente outra obra de mérito que é o boletim "A Margem" que faz chegar a todas as comunidades do velho São Chico. E finalmente foi o autor do primeiro pedido de tombamento que abre esta sequência de processos.

Também em Santa Catarina foi idealizado pelo Instituto Soto Delatorre, o Museu Naval Casa do Homem do Mar que ocupa área de 1,8 mil metros quadrados, propícia para a exposição de mil peças da história naval brasileira e mundial. Além do que promove a difusão da cultura marítima e resgate da história naval através da biblioteca especializada e exposição de acervo composto por exemplares de indumentárias, armas, utensílios de navegação e embarcações, distribuídos em áreas temáticas.

Lembramos o imenso e competente trabalho que no Rio Grande do Sul, realiza o oceanógrafo e museólogo Lauro Barcellos, Diretor do Complexo de Museus da Fundação Universidade Federal trabalhando a cultura náutica do Rio Grande, seu resgate e preservação especialmente através do Museu Oceanográfico do Rio Grande que tem um estaleiro escola e uma escola de marinharia e agora com o feito de resgatar as quatro últimas canoas de pranchão, uma das quais é objeto desta proposta de tombamento;

A obra do arquiteto Edson Fogaça, da UNESCO, ex-integrante da equipe de pesquisas e autor das ilustrações e do projeto gráfico do livro "Embarcações do Maranhão" e que está hoje envolvido com seu projeto denominado "Embarcações do Brasil" que realiza uma série de documentários em vídeo como "Mestres Carpinteiros Navais Tradicionais do Maranhão" e "Terra Com Água é a Terra do Mar", o mais recente, que registra a vida no entorno das embarcações dos pescadores de Camocim o maior centro vivo de barcos a vela do País.

O trabalho exemplar e abnegado realizado pelos modelistas navais Lauro Pereira Lima e Carlos Heitor Chaves que juntamente com o mestre Conny Baungart estão assegurando a reprodução e ampliação da Coleção Alves Câmara, como alternativa segura de perpetuar sua preservação para as futuras gerações. O Lauro inclusive vem de realizar uma série de cadernos técnicos com o inventário completo de cada um dos modelos da nova coleção.

A obra do fotógrafo Edgar Rocha radicado no Maranhão, com a pesquisa que resultou no livro "Embarcações de Sentimentos" com depoimentos tocantes de mestres marinheiros e em especial do Mestre Alvino que sabe reconhecer a profundidade da água pelo barulho que a mesma faz no encontro com o casco da embarcação como se tivesse um "sonar" na cabeça;

O Arqueólogo Ulisses Pernambucano de Mello Neto, Diretor da Célula de Arqueologia da FUNDARPE/PE que com toda sua rica experiência e vivência de arqueólogo submarino e conhecimento dos naufrágios estuda hoje os barcos do areia da Paraíba. E também a Arquitecta Carmen Lucia Muraro do IPHAN de Pernambuco, Diretora

AA 7



do Parque Histórico Nacional dos Guararapes que realiza um projeto de monitoramento dos barcos de sua região;

O projeto "Mar Sem Fim" do jornalista João Lara Mesquita que durante dois anos velejou de norte a sul da costa brasileira e produziu uma série de documentários que foram veiculados em todo o país através da TV Cultura-Fundação Padre Anchieta, com o propósito de mostrar o país a nossa cultura náutica mais tradicional e transformou seu conteúdo em publicação composta de dois volumes sob o título "O Brasil visto do Mar sem Fim". João Lara acaba de editar e lançar outro importante documentário fotográfico denominado "Embarcações Típicas da Costa Brasileira" que trás uma breve história das navegações, do Egito antigo às costas do Brasil, realiza um registro do encontro das práticas de navegação europeias com a dos índios do novo mundo.

O movimento preservacionista de Pedro Bocca e sua equipe de colaboradores voluntários na "Associação Viva o Saveiro" na Bahia, que estão conseguindo viabilizar recursos não governamentais para restaurar e devolver à atividade os últimos exemplares de legítimos saveiros da Bahia ameaçados de extinção. Além de realizar bem sucedidas atividades de regatas e divulgação na mídia como estratégia de valorização e reconhecimento da arte dos velhos mestres carpinteiros navais e que por esta meritória iniciativa acaba de conquistar o Prêmio Rodrigo Melo Franco de 2010. É dele também o pedido de tombamento de uma das embarcações que integram este parecer.

A atuação de Christiane Rothier Duarte, que dá continuidade ao trabalho iniciado pelo pai, Kelvin de Palmer Rothier Duarte, e hoje é responsável pelo Projeto: "Aviso aos Pequenos Navegantes!", no Espaço Cultural da Marinha no Rio de Janeiro e pela criação do "Site do Pequeno Navegante", registrando a importância do trabalho educativo na contribuição para a preservação do nosso patrimônio naval.

O trabalho quase anônimo realizado pelo construtor naval Rimandas Jonas Krisciúnas, que há mais de 30 anos difunde no sul do país a técnica dos mestres carpinteiros navais do Maranhão, atraindo encomendas de embarcações que ajudam a conseguir mais trabalho para manter vivos os estaleiros artesanais da região de Cururupu no litoral maranhense. São expressões desta escola de construtores de Cururupu, a escuna "Travessia" que foi escolhida recentemente como um dos 20 barcos mais bonitos do país por uma comissão de especialistas e publicada pela revista Náutica ou as recentemente fabricadas escunas "Folia de Reis" e "Yamandu".

São trabalhos que vão sendo realizados em varias partes do Brasil. Enfim, uma série de iniciativas importantes que aconteciam de forma isolada e uma das missões do projeto Barcos do Brasil através do IPHAN é promover uma coordenação entre eles e fomentar parcerias que possam ensejar a troca de experiências e potencializar seus resultados, padronizando e respeitando diversidades e estabelecendo procedimentos, pactos e uma série de ações integradas. Para tanto através do projeto Barcos do Brasil, o IPHAN vem também realizando uma série de encontros de integração de experiências que foram denominados Seminário do Patrimônio Naval Brasileiro já em sua terceira edição nacional.



Em síntese estes exemplos de manifestação de interesse e envolvimento da parte de importantes autores e especialistas comprovam o potencial que as embarcações tradicionais oferecem aos pesquisadores, como um verdadeiro laboratório de pesquisas étnicas, antropológicas e históricas. E atestam o grande valor e a riqueza do acervo para a cultura nacional.

Por oportuno, apresentamos aqui algumas das principais ações já previstas no escopo do projeto Barcos do Brasil:

a) Criar núcleos regionais do Museu Nacional do Mar. (Exemplificando: Museu dos Saveiros no Recôncavo Baiano; Museu do Rio São Francisco; Museu no Delta do Parnaíba);

b) Propor o tombamento dos barcos tradicionais ameaçados de extinção, antecedido por planos de gestão das embarcações e promoção social de mestres, pescadores e marinheiros de barcos tradicionais;

c) Criar edital prevendo investimentos no reconhecimento, proteção e valorização do patrimônio naval brasileiro;

d) Implementar ações de monitoramento de embarcações através das superintendências do IPHAN em diversos estados da federação e Completar e aprofundar o inventário nacional de barcos tradicionais brasileiros;

e) Aplicar o instrumento "Paisagem Cultural do Brasil" para valorizar o contexto sócio ambientais de pescadores artesanais;

f) Estimular a construção de barcos tradicionais em espaços públicos, em diversas regiões do Brasil;

g) Buscar parceria e/ou patrocínio dos iates clubes e associações ligadas ao mar para o apadrinhamento de barcos tradicionais em todos os estados brasileiros;

h) Investir em Educação Patrimonial na vertente sobre o patrimônio naval brasileiro;

i) Dar continuidade à sequência de Seminários do Patrimônio Naval Brasileiro.

j) Estimular a implantação de outros Estaleiros Escolas nos moldes do que foi criado em São Luís do Maranhão;

E dentre as diversas ações já realizadas vale destacar:

a) Protocolo de intenções assinado com o Ministério do Meio Ambiente, Instituto Chico Mendes no sentido de se equacionar a questão ambiental, do problema não de falta mas de restrição de matéria prima;

b) O projeto de conservação de barcos ameaçados de extinção que o IPHAN que já está financiando em situação de quase desaparecimento na Bahia, no Maranhão e em Santa Catarina. De tal forma que após a restauração o projeto irá permitir que o barco seja devolvido ao seu uso cotidiano.

c) O inventário de varredura que o arquiteto Dalmo Vieira realizou pessoalmente, percorrendo todo o litoral, identificando novos exemplares raros e colhendo manifestações e diagnósticos quantitativos.

Entretanto, observando-se a grandeza do número de embarcações identificadas pelo referido inventário, e ainda mais, se fizermos uma projeção estimativa para outros estados



brasileiros, podemos inferir que existe ainda um grande descompasso entre o imenso acervo existente no Brasil, e estes quatro casos que hoje se tornaram merecedores da proposta de um ato legal e formal de proteção como é o instituto do tombamento pelo IPHAN. Portanto, estamos apenas no início de resgatar esta dívida com a cultura nacional.

Neste ponto entendo que é meu dever como relator, o exercício de trazer aos meus pares conselheiros de forma isenta, uma síntese dos elementos que constam desta coleção de documentos, explicitando sim os valores através dos quais se busca justificar a ação de tombamento solicitada, mas também indicando possíveis lacunas ou incongruências que poderiam comprometer a força deste ato.

Iniciaremos pelo mais antigo processo deste conjunto e que se refere à Canoa de Tolda Luzitânia do Rio São Francisco. A documentação com 251 páginas se inicia em 08 de Agosto de 2000, através de Ofício nº 57/2000 assinado pelo Coordenador do Projeto Canoa de Tolda Sr. Carlos Eduardo Ribeiro, cujo trabalho valoroso nós já aqui citamos.

No corpo deste e dos demais processos constatei com segurança presença de todos os documentos e dos itens técnicos exigidos nos termos dos parágrafos 1º e 2º do art. 4º da portaria nº 11 de 11 de Setembro de 1986 para o tombamento de bens móveis, tais como;

A documentação fotográfica assim como documentários em vídeo de cada embarcação e relatórios técnicos do seu processo de restauração. As plantas e desenhos técnicos dentro dos padrões recomendados nas normas brasileiras para projetos navais, os documentos que certificam a propriedade e a anuência dos proprietários. Os documentos exarados pelas Capitânicas dos Portos que atestam o registro oficial das próprias embarcações. As manifestações de apoio das comunidades envolvidas e os comunicados de praxe emitidos pelo Sr. Presidente do IPHAN, dando ciência às autoridades e aos interessados diretos sobre o ato de tombamento.

Também estão nos autos, os competentes pareceres, das áreas técnicas do DEPAM e finalmente da Advocacia Geral da União/ da Procuradoria Geral Federal, órgão executor no âmbito do IPHAN, através da Procuradora Chefe Sra. Lúcia Sampaio Alho no caso da Canoa de Tolda e nos demais e mais recentes, pela Procuradora Genésia Marta Alves Camelo, e aprovados pelo procurador chefe Antônio Fernando Alves Leal Neri, que nos dão sempre a garantia de que os procedimentos estão correta e legalmente muito bem conduzidos e que todos os trâmites foram cumpridos até a chegada à instância deste Conselho..

Sobre a embarcação em epígrafe assim nos fala o texto de Dalmo Vieira Filho em suas pesquisas:

“Canoas de Tolda ou Canoas Sergipanas, são específicas do Rio São Francisco e derivam de antigas canoas de grandes dimensões, há muito desaparecidas”... Atualmente, existem apenas três exemplares, sendo que duas delas navegam no Rio São Francisco e a outra integra o acervo do Museu Nacional do Mar. Há poucos anos, esses barcos pontilhavam a paisagem do rio, às dezenas, com suas velas coloridas, transportando



peças e mercadorias, entre as cidades interligadas pelo Velho Chico, em Sergipe e Alagoas.

As Canoas de Tolda, que podem alcançar quase 15 metros de comprimento, apresentam inúmeras características específicas. São dois mastros, um deles muito próximo à proa (característica do Rio São Francisco) e outro à meia-nau. Portam velas trapezoidais armadas com caragueja e retranca....Como marca registrada, a pequena tolda, onde viajavam passageiros ilustres, senhoras, proprietários do barco, ou mesmo mercadorias especiais – “o rico anda na tolda” diz o ditado ainda vigente na região.....O casco é vedado com peças de madeira pregadas e encaixadas segundo técnica específica do Rio São Francisco. A pintura é sempre alegre e colorida, normalmente desenvolvidas a partir de fundo branco.....A lembrança dessas canoas é motivo de lendas e histórias ao longo do rio: a beleza de suas formas, navegando com duas grandes velas e as histórias de marinheiros e remeiros, ainda são contadas....

Mas em meio à riqueza de informações que integram as páginas deste primeiro processo analisado destacam-se as contribuições dos estudos realizados pelos profissionais das áreas técnicas do DEPAM, como o historiador Adler Homero Fonseca de Castro, que de forma muito criteriosa e sempre discutindo o assunto com seus pares, intensificou e aprofundou as necessárias pesquisas e amadureceu critérios que doravante irão contribuir para a continuidade dos trabalhos de proteção ao vasto patrimônio naval brasileiro cuja primeira ação concreta de tombamento deverá se efetivar nesta reunião, se assim for da opinião dos Conselheiros aqui presentes.

Não foi em vão que este primeiro processo, pioneiro gesto de solicitação de tombamento de uma embarcação tradicional levou dez anos de tramitação desde o pedido formal feito por iniciativa do Sr. Carlos Eduardo no ano de 2000. A demora burocrática muitas vezes frustrante para os interessados diretos teve por outro lado o benefício de haver permitido às equipes técnicas responsáveis pela avaliação, o tempo necessário ao aprofundamento e amadurecimento de questões vitais e as necessárias reflexões sobre a natureza do bem e dos valores culturais que podem lhe ser atribuídos, bem como sobre as alternativas de preservação.

Este caso afinal teve o papel de se constituir em laboratório para os demais, devido a alguns aspectos que envolveram as obras de recuperação da canoa. As técnicas de reconstrução adotadas pelos proprietários, que utilizaram a aplicação de resinas sintéticas de epóxi sob o argumento de garantir maior durabilidade, ao contrário de manter as técnicas tradicionais dos calafates que exigem renovação a cada seis meses, prejudicaram, sob a ótica do DEPAM, a permanência dos valores históricos. Entendo que neste caso se referem à história da técnica construtiva, pois os valores que se referem à participação daquele modelo naval na história das comunidades ribeirinhas do São Francisco certamente que não se apagam por esta causa.

Por outro lado havia que se reconhecer a importância do feito operado pela iniciativa e determinação do Sr. Carlos Eduardo Ribeiro e sua predestinada presença a tempo de salvar o último exemplar daquela tipologia tradicional em estado terminal de conservação. Esta situação suscitou a busca de uma avaliação ainda mais profunda e que se fez à luz dos preceitos da Carta de Veneza (1964) e das Recomendações de Nara (Japão,



1994) sobre a autenticidade dos bens móveis e imóveis e cujos detalhes de sobeja importância para a avaliação dos méritos, passo a relatar.

Para tanto o historiador Adler Homero realizou com a equipe do DEPAM, um detalhado estudo avaliando cada aspecto da anatomia da embarcação e a forma aplicada em sua recuperação mediante os relatórios e fotografias apenas ao processo pelos autores da obra. Avaliou-se o caso da Canoa de Tolda do ponto de vista dos valores artísticos, históricos e etnográficos considerando-se as alternativas de “musealização” ou “manutenção em uso”.

Foram exaustivamente debatidas questões como “autenticidade” e “identidade” e por sugestão do Arquiteto José Aguilera Montalvo, os técnicos do DEPAM buscaram nos textos de Plutarco, filósofo grego do primeiro século, um caso paradigmático: a Lenda do Barco de Teseu que se refere ao navio que levava os jovens de Atenas para ilha de Creta, para serem sacrificados ao Minotauro.

A lenda conta que o barco de Teseu fora conservado pelos Atenienses, através de várias restaurações, por um longo período. A dúvida surge no momento em que, após sucessivas intervenções de reparos, todas as peças tinham sido substituídas por outras iguais, mas novas. Neste caso restava saber se o navio permanecera o mesmo ou se tornara outro. E se já não era o mesmo, a partir de que momento se tinha tornado em novo navio? Ou seja, qual era a sua autenticidade material e histórica?

Esta lenda fora colocada como estudo de caso em 1994, na Noruega, durante uma reunião técnica preparatória para a reunião da Convenção do Patrimônio Mundial da UNESCO, realizada em novembro do mesmo ano, em Nara no Japão, ocasião em que entraria na pauta exatamente a questão dos valores da autenticidade cujos debates permitiram finalmente a elaboração das “Recomendações de Nara” hoje uma das cartas patrimoniais que são mais frequentemente citadas por haverem representado um importante avanço nas concepções adotadas pela UNESCO.

Os especialistas mundiais ali congregados tiveram a oportunidade de debater sobre a coerência do conceito, sob as óticas do restauro, reconstruções, ou intervenções menores de conservação, respeitando-se a forma como eram praticadas em cada local. O resultado do encontro da Noruega, caso raro, alcançou a unanimidade na definição de cinco aspectos a serem considerados quando se fala de autenticidade em patrimônio: **o contexto, as técnicas, a forma, os materiais e a função**. Acrescentando-se a estes, um aspecto importante, a saber também de um grau de autenticidade e que muito observamos nos casos das embarcações tradicionais brasileiras, qual seja a dimensão anímica, mais esotérica, imaterial, que se refere à essência, aos rituais e crenças da comunidade.

Neste caso a autenticidade pode ser identificada preferencialmente nos processos e nem tanto pela originalidade dos materiais. Tendo sido também considerados na ocasião os rituais de restauro dos templos orientais onde, à medida que a tradição continua as construções muitas vezes erguidas em madeira, são mantidas através de obras de reconstrução radical com substituição das partes que são novamente pintadas com a decoração fiel às formas e rituais tradicionais.



Por outro lado as avaliações dos debates concluem que “musealização” costuma assegurar a forma, mas reduz a autenticidade na medida em que produz um impacto negativo no contexto de vida, na essência e principalmente na sua razão de ser. Deduz-se que a continuação da tradição e do uso no dia a dia é também uma forma imprescindível de manter os bens históricos.

Já a teoria colocada por Thomas Hobbes na Inglaterra do século dezessete, sobre a mesma lenda do Barco de Teseu coloca uma hipótese extremamente válida para enriquecer e aprofundar o debate filosófico. A de que as obras de reparo na embarcação teriam sido realizadas sempre pelo mesmo mestre no mesmo estaleiro e que as peças substituídas teriam sido utilizadas rigorosamente na remontagem do barco original que por sua vez fora guardado no seco e nas dependências do Estaleiro e cuja existência assim viria competir em autenticidade com aquele Barco renovado que estava em uso e navegando. Hobbes se utiliza desta situação hipotética para, a partir daí polemizar sobre qual dos dois seria mais autêntico, o que estava em uso ou o que fora reconstruído fielmente com as partes antigas do original.

Neste caso o primeiro representa para nós a opção aqui adotada de tomar exemplares de embarcações que, no entanto continuam a ser utilizadas em sua faina cotidiana, procurando manter vivas as tradições que cercam a sua existência. Os valores etnográficos são mantidos com maior fidelidade e a opção deste tombamento nos aproxima mais dos conceitos de autenticidade definidos nas Recomendações de Nara (1994).

O segundo exemplar da teoria de Hobbes, remontado com as peças originais ainda que enfraquecido em sua materialidade e sem possibilidade de navegar novamente representa a opção da embarcação cujas peças originais foram mantidas, mas que jaz imobilizada em um museu. Neste caso estaremos mais próximos dos critérios de autenticidade da Carta de Veneza (1964) de tal sorte que a matéria, forma e a história da técnica são preservadas com rigor, mas ela se destitui dos valores ligados à vida cotidiana e de seus usuários naturais.

Difícil dilema conforme nos informa o historiador Homero Adler em suas avaliações sobre o tipo de obra de reconstrução aplicado na canoa de Tolda Luzitânia e que foi considerada bastante agressiva pelo fato de haver não só substituído todas as peças de madeira, o que se justificava pelo adiantado estado de degradação, mas especialmente por haver utilizado a técnica de colagem das tábuas com aplicação de resina epóxi que nunca houvera sido utilizada nas fabricações tradicionais.

Diz Adler: “*Isto é uma **aporia**, uma dificuldade de ordem racional que parece decorrer exclusivamente de um raciocínio. É também uma dificuldade que não tem solução: pode-se defender que original é o barco consertado de Teseu, em uso, tanto quanto que, o construído com as tábuas removidas é o original*”.

Para mais adiante constatar em seu parecer que: “*embora a canoa Luzitânia houvesse perdido em autenticidade “histórica”, por outro lado o problema etnográfico, da preservação materializada, de usos e costumes tradicionais, realmente é muito complexo e*



não pode ser resumido a uma "originalidade imutável". Um objeto em uso cotidiano está sujeito a reposição de peças, substituição de partes alterações modificações e aperfeiçoamentos.

Neste sentido a ação do proprietário da Luzitânia em usar na maior parte da recuperação, os métodos, materiais e técnicas "primitivas, assim como o emprego de artesão local, como o mestre construtor Nivaldo ou o Ferreiro Aluísio Chagas, nos parece ser um importante indicativo de que houve pelo menos uma intenção de respeitar esses valores tradicionais e com isso se obteve de certa forma a sua preservação.

Sendo o exposto a conclusão a que se chegou no âmbito interno do DEPAM/RJ é que a Lusitânia que existe hoje não é mais a canoa que existia em 2000 mas que nem por isso deixou de ser um repositório dos valores etnográficos nela materializados"...

"...estes valores talvez de natureza histórica, em nossa opinião, seriam melhor preservados em objeto musealizado, que não tivesse que passar pelos processos mais violentos de manutenção de uma embarcação em uso diário. Entretanto, essa musealização, com a conseqüente descontextualização da coisa, reduziria em muito justamente o aspecto etnográfico do objeto, que é o valor maior que vemos na canoa".

Sendo o exposto, recomendamos o tombamento da canoa de tolda Luzitânia de propriedade da Sociedade Sócio-Ambiental do Baixo São Francisco, objeto do processo, no livro do tomo etnográfico.

Em seu parecer Homero Adler ainda faz importante sugestão de que o IPHAN estudasse a viabilidade de tombamento do acervo do Museu Nacional do Mar como alternativa segura para a preservação dos valores históricos de todos os modelos de embarcações ali preservados, inclusive da Canoa de Tolda, compensando-se assim as eventuais perdas decorrentes da manutenção pelo uso.

Sugestão brilhante e oportuna esta que hoje se acata e se inclui no âmbito dos presentes processos. Esta combinação de acervos mantidos em utilização em seus sítios naturais e acervos musealizados em São Francisco do Sul parecem enfim solucionar o secular dilema levantado por Plutarco no primeiro século, revivido por Hobbes no século dezessete, debatido pelos especialistas da UNESCO em 1994 e agora pela equipe do DEPAM nesta primeira década do terceiro milênio, na aporia de Homero Adler. Assim se o acervo do museu for tombado hoje entendo eu que o valor histórico das Canoas de Tolda, assim como das demais, fica, portanto também resguardado, cessando, pois as restrições exaradas no parecer do DEPAM.

Retomando, pois com esta reconfortante constatação, à tramitação do processo, em 03 /06 /2008 o parecer do historiador Adler Homero de Castro recebeu a concordância da Arquiteta Jurema Kopke Eis Arnaud gerente do Proteção do DEPAM e o encaminhou ao Diretor do DEPAM Arquiteto Dalmo Vieira Filho que por sua vez o ratificou e solicitou o parecer à Procuradoria Federal do Iphan, que por sua vez emitiu circunstanciado parecer encaminhando o processo para a Procuradora Chefe Sra Lúcia Sampaio Alho que o encaminhou como de praxe ao Sr. Presidente do Iphan para ser submetido à este Conselho.

Havendo analisado o caso emblemático da Canoa de Tolda Luzitânia passo aos demais que significam pedidos de tombamentos, mas o faço de forma abreviada considerando que as questões do mérito e de valores que envolvem esta nova modalidade



de tombamento já foram aqui tratadas e se tornaria repetitivo e desnecessariamente extenso para o presente relatório.

Devo, no entanto lembrar que, compulsando página por página de cada um dos processos num total de 1380 páginas pude confirmar e esta informação que considero também importante transferir para os meus pares neste momento. Todos os quatro outros processos estão ricos e suficientemente instruídos e repito, atendem a todos os requisitos da portaria nº 11 de 11 de Setembro de 1986.

Os que se referem a exemplares de embarcações ainda em uso apresentam os documentos de propriedade, de licença das Capitânicas, das cartas de anuência dos proprietários, das manifestações de interesse das comunidades envolvidas. Todas possuem entidades que cuidam de apoiar os proprietários no esforço de manutenção e além de haverem obtido pareceres favoráveis da área técnica do DEPAM também o obtiveram da Procuradoria Jurídica atestando que os processos estão em ordem tanto do ponto de vista do mérito dos acervos como dos aspectos legais.

Idem para o processo que se refere ao pedido de tombamento do acervo do Museu Nacional do Mar e que se tombado neste ato, passará - já que possui em seu acervo exemplares de todas as embarcações artesanais brasileiras - a se constituir em repositório museal de toda a tradição naval, fazendo o papel de nosso documento "original de segurança", nossa "Carta de Veneza" a garantir a salvaguarda dos valores históricos.

Em contraponto eu diria que a nossa "Recomendação de Nara" continuará reluzindo suas cores e formas de perfeito equilíbrio, nas águas da Baía de São Marcos e no golfeão Maranhense, nas do Recôncavo Baiano e a na baía de São Salvador e enfrentado as correntezas e margens do Velho Chico ou nas águas grandes da lagoa dos índios Patos no Rio Grande do Sul.

No entanto para não omitir sobre a riqueza dos acervos devo transmitir aos demais conselheiros as informações sobre a natureza de cada uma delas e neste ponto passo a transcrever trechos dos excelentes pareceres técnicos exarados pela Arquiteta Maria Regina Weisimmer, Arquiteta e Urbanista Coordenadora de Paisagem Cultural Depam/IPHAN

Já no segundo processo trataremos do Saveiro Sombra da Lua:

O pedido de tombamento do saveiro Sombra da Lua foi feito em 20 de outubro de 2010, mesmo dia em que o Iphan concedeu à Associação Viva Saveiro o Prêmio Rodrigo Melo Franco de Andrade, por sua notável atuação em prol da preservação dos últimos saveiros da Bahia) pelo presidente da Associação Viva Saveiro, Pedro C. Bocca.

O Sombra da Lua é um dos últimos saveiros que preservam, na íntegra, as características originais de um saveiro de vela de izar de um mastro. Com tijupá e popa torada, possui 12,5 metros de comprimento por 4 de boca (largura). A partir de breve pesquisa realizada pela Associação Viva Saveiro, chegou-se a 1923 como sua provável data de construção e seu mestre construtor foi o carpinteiro naval José Simão. Assim,



possuiria hoje 87 anos de existência. Teria nascido com o nome de Flor de Capanema¹. Em 2006, um grupo de amigos – que mais tarde constituiria a Associação Viva Saveiro – tomou conhecimento das condições precárias do Mestre Bartô, então proprietário do barco. Com problemas de saúde e sem condições para manter o saveiro, o Mestre pretendia vendê-lo. Foi assim que o grupo comprou o barco, o restaurou completamente e devolveu, em regime de comodato, ao Mestre, para que continuasse sua faina com a embarcação.

Atualmente, o barco encontra-se navegando, sob a responsabilidade de Mestre Jorge, discípulo de Mestre Bartô.

O Sombra da Lua tem como abrigo principal o Porto da Pedra, em Maragogipe, e é o único saveiro que ainda atraca na rampa do Mercado Modelo, levando produtos do Recôncavo para Salvador. Atraca também na Feira de São Joaquim, junto com o É da Vida, toda sexta-feira, quando trazem carregamento de cerâmica e caxixi de Maragogipinho para Salvador.

Aos proprietários do Sombra da Lua, cabe a responsabilidade de manter o barco, dando-lhe condições de uso e navegabilidade. Ao Mestre, cabe a utilização diária, a partir da qual tira seu sustento, da sua família e dos auxiliares. O barco participa ainda das regatas promovidas pela Associação Viva Saveiro como forma de valorizar e estimular o retorno dos saveiros à vida e à paisagem do Recôncavo.

O tombamento do Sombra da Lua deverá representar mais um passo na jornada de preservação dos saveiros. Enquadra-se nas ações propostas pelo Projeto Barcos do Brasil e pretende ser um exemplo local. Imagina-se que, na sequência, outros saveiros possam ser protegidos pelo tombamento.

O trabalho desenvolvido atualmente pela associação é de estímulo, aproximação e confiança com todos os mestres saveiristas e carpinteiros navais. Antes de ser uma forma impositiva de proteção legal, busca-se que o tombamento possa ser um estímulo e configurar um verdadeiro benefício para quem vive o saveiro. Por isso, o tombamento do primeiro saveiro – o Sombra da Lua – deverá despertar ainda mais a vontade de preservar e de, principalmente, reconhecer e valorizar o saveiro, os mestres saveiristas, carpinteiros navais, calafates, veleiros, ajudantes, seu trabalho e sua dedicação. Juntamente com o tombamento, o Iphan inicia também o diálogo e o estudo sobre a Chancela da Paisagem Cultural dos Saveiros no Recôncavo Baiano, com vistas à complementar a ação de proteção.

Por seus inequívocos valores **históricos, artísticos e etnográficos**, declara-se o Iphan favorável ao tombamento do Saveiro Sombra da Lua, que enquanto primeiro e único exemplar protegido de embarcação desta tipologia passa a representar todos os últimos saveiros da Bahia, e recomenda sua inscrição nos **Livros do Tombo Histórico, das Belas Artes e Arqueológico, Etnográfico e Paisagístico**.

O terceiro processo é sobre a **Dinamar**, exemplar de canoa costeira do Maranhão de propriedade do Mestre Martinho. Sobre ela passo a transcrever o parecer de Maria Regina Weisimmer:

¹ Informações extraídas do “História resgatada do saveiro Sombra da Lua”, de Pedro C. Bocca, presidente da Associação Viva Saveiro.



No Maranhão, com a contribuição do Estaleiro Escola, foram identificados e cadastrados, em 2009, 21 das últimas canoas costeiras em atividade na Baía de São Marcos. A equipe de pesquisa estima que existam entre 30 e 40 em atividade, das quais destacam 27, consideradas em melhor estado de preservação, tendo sofrido relativamente poucas alterações.

Foi só na década de 1980, a partir do interesse e preocupação de Luiz Phelipe Andrès (atual diretor do Estaleiro Escola do Maranhão), que mereceram as embarcações do Maranhão estudo mais aprofundado. Dentre bianas, igarités, boiões, lanchas e botes, destacam-se, no contexto maranhense, as canoas costeiras.

Trata-se de um dos maiores barcos tradicionais do Brasil. O convés é fechado, arrematado por cabine rasa. Na proa há um alongado gurupés (pau de giba) e a bita (frade), que usualmente apresenta forma de cabeça humana. Os estais (cabos que sustentam o mastro) são fartos. O mastro é inclinado para ré. Destaque para as cores vivas, o leme, a verga (carangueja) e a retranca – enormes. O formato da vela é dado pela forte inclinação da carangueja, que, visualmente, converte sua forma quadrangular em triangular.

Quando navegam, essas belas embarcações impressionam: inclinam-se suavemente com o vento, deitando sobre o mar, deslizando silenciosas pelas águas escuras do norte, enquanto colorem a Baía de São Marcos com as diferentes tonalidades de seus cascos e de suas velas. O cûter do Maranhão é um dos barcos tradicionais mais belos, eficientes, expressivos e importantes do planeta.”

As cavernas, importantes peças da estrutura interna, onde são presas as tábuas de costado, são formadas preferencialmente por curvas naturais, encontradas na própria configuração de galhos ou raízes.

As velas são frequentemente tratadas com uma tintura natural extraída da casca de pau do mangue, cor de ferrugem ou argila e outros corantes, que lhes conferem um forte colorido.”

Também em 2009, através de ação contratada pelo Iphan e com recursos advindos do Ministério da Pesca e Aquicultura, o Estaleiro Escola do Maranhão realizou a restauração da canoa costeira Dinamar, selecionada entre as 21 canoas costeiras cadastradas devido ao seu estado precário de conservação e às parcas condições econômicas de seu proprietário. A restauração foi concluída no início de 2010, possibilitando ao seu proprietário, o retorno às atividades desempenhadas com a canoa.

Assim como no caso baiano, imagina-se que o tombamento da primeira canoa costeira possa contribuir para sua preservação e valorização e ensinar aos demais canoeiros a vontade do reconhecimento. Além disso, o tombamento só faz sentido se continuar acompanhado das ações de fomento à carpintaria naval, à atividade de pesca e à dignificação de quem tira seu sustento a partir dela. Por isso, reforça-se mais uma vez a importância do trabalho realizado pelo Estaleiro Escola do Maranhão, que não só reconheceu formalmente o ofício da carpintaria naval tradicional maranhense como promove, diariamente, atividades de valorização e inclusão social das comunidades costeiras e ribeirinhas da Baía de São Marcos e de suas adjacências.

Mais uma vez, acredita-se que a continuidade do trabalho passará pelo reconhecimento da Paisagem Cultural das Canoas Costeiras da Baía de São Marcos,



possibilitando cada vez mais ao poder público e à sociedade civil delinear ações conjuntas de preservação deste rico contexto cultural, ainda vivo e dinâmico, apesar das mazelas que enfrentam diariamente as populações locais.

Assim, por seus inigualáveis valores artísticos e etnográficos, e por sua importância na história econômica e da navegação na costa norte brasileira, o Iphan declara-se a favor do tombamento da canoa costeira Dinamar, que enquanto primeiro e único exemplar protegido de embarcação desta tipologia passa a representar todas as demais canoas costeiras em atividade, e sugere sua inscrição nos Livros do Tombo de Belas Artes, Arqueológico, Etnográfico e Paisagístico e Histórico.

O quarto processo refere-se ao pedido de tombamento da Canoa de Pranchão do Rio Grande do Sul. De fato já se sabe que ela representa um elo entre as tradições náuticas entre o Brasil e Portugal, pois é em tudo semelhante à tradicional lancha poveira da região pesqueira de Póvoa do Varzim.

Segundo Lauro Barcellos, diretor do Complexo de Museus da FURG: "A canoa de pranchão é reconhecida como o único modelo de embarcação tradicional propriamente desenvolvido no Rio Grande".

Seu casco era construído com 48 a 50 pranchões de cedro de 2,0 polegadas, falquejados a enxó e fixados simetricamente uns aos outros com pregos e cavilhas sobre um esparso cavername com 3 cavernas mestras, construído preferencialmente de grápia ou angico.

As pranchas eram recortadas e armadas como em um "quebra-cabeça", para garantir a vedação entre as diversas partes que formavam a canoa, as linhas de contacto formadas pela junção das pranchas com diferentes formatos eram preenchidas com massa de vidraceiro, sobre esta massa eram coladas tiras de jornais e sobre estas, como proteção, eram fixadas finas laminas de cobre que cobriam então todas as emendas, o que se denominava - chumbadas - mas na realidade nunca se usava chumbo.

Em seu velame, as canoas podiam ter uma, duas ou três velas - o foque, o traquete e a mezena - tingidas com a tintura roxa extraída da casca da capororoca - uma pequena árvore típica da região do estuário.

As velas eram conhecidas como 'pano poveiro'. Trata-se de uma vela trapezoidal com verga, com características singulares de marinharia que, desde sua introdução ao final do século XIX, se integrou à paisagem rio-grandina, adaptado por pescadores portugueses às necessidades da navegação no estuário da Lagoa dos Patos e litoral adjacente.

Com capacidade de carga entre uma e 10 toneladas, as canoas de pranchão foram utilizadas na pesca do estuário e área oceânica adjacente ao longo de todo o séc. XIX até meados do séc. XX, quando pouco a pouco foram substituídas por outros modelos de embarcações.

As 'canoas de pranchão' incorporam, no feitio do casco e na armação de suas velas, elementos materiais e simbólicos próprios da cultura marítima regional, desenvolvidos pela comunidade local ao longo de sua história, em função das necessidades de utilização do meio estuarino.

Restaurar estas canoas, e o modo como navegavam, é resgatar a própria memória do povo rio-grandino um povo que faz sua história no mar.



A canoa 'Tradição' construída em 1895 foi restaurada pelo construtor naval e professor do Estaleiro Escola do CCMar-FURG, Sr. José Vernetti e sua equipe, sob a orientação do Diretor do Museu Náutico - Sr. Lauro Barcellos."

Assim como as demais embarcações em processo de proteção, a canoa de pranchão, praticamente extinta, sobrevive a partir de ação institucional forte e eficaz, que garantiu a sobrevivência das últimas quatro – centenárias – canoas de pranchão de Rio Grande, embarcação adaptada às condições climáticas e de navegabilidade local, meio de transporte que fez parte da construção histórica da região da Lagoa dos Patos, participando ativamente de sua economia até ser substituída por exemplares menos requintados, dotados de motor e fabricados a partir de técnicas construtivas contemporâneas.

São quatro as canoas de pranchão existentes hoje na cidade de Rio Grande, todas de propriedade do Museu Náutico e restauradas pelo construtor naval José Vernetti, três navegando e uma em exposição no seco. São elas:

A Tradição, construída em 1885, com 9,3 metros de comprimento, doada ao museu pelo Sr. Eduardo Bandeira Maia;

A Centronave, construída em 1903, com 9,1 metros de comprimento;

A Maria Antonieta, de 1897, com 9,1 metros de comprimento;

A Célia, única que não navega mais, exposta a seco no museu, com 9,8 metros de comprimento.

Segundo Lauro Barcellos, eram mais de 500 exemplares navegando em meados do século XIX. Hoje, restam menos de uma dezena, quatro em Rio Grande, entre as quais, a partir do tombamento, a "Tradição" passará a representá-las no rol das embarcações tradicionais brasileiras protegidas pelo Iphan.

Por seus valores históricos, etnográficos e artísticos, indica-se o tombamento da Canoa de Pranchão Tradição e sua inscrição nos Livros do Tombo Histórico, das Belas Artes e Arqueológico, Etnográfico e Paisagístico.

É finalmente o quinto e último processo sobre o qual me debrucei nestes últimos dias e noites insones trata do precioso acervo reunido pelo arquiteto Dalmo Vieira Filho, na cidade de São Francisco do Sul já muita vezes referido neste documento.

Passo mais uma vez a transcrever os registros que constam no parecer da arquiteta Maria Regina Maria Regina Weiseimmer,

A constituição do acervo do Museu Nacional do Mar confunde-se com sua própria história. A ideia de montar em São Francisco do Sul, nos antigos galpões da Cia. Hoepcke de navegação, um museu que pudesse reunir a história do patrimônio naval brasileiro, preservando-o para gerações futuras partiu do então diretor da Fundação Catarinense de Cultura (FCC), Dalmo Vieira Filho, no ano de 1991.

Em 1992, inaugurava o museu, formado por acervo ainda pequeno, quase improvisado, conseguido através de doação e da compra dos primeiros barcos com recursos da FCC. A partir de 2003, com investimentos do Programa Monumenta, o Museu pôde reestruturar-se, ampliando sua área construída através da compra da porção que



faltava dos galpões da Hoepcke. Segundo Dalmo Vieira Filho, em minuta sobre o tombamento do acervo do Museu:

"No contexto do patrimônio naval brasileiro, como se disse, um dos segmentos mais ricos do patrimônio cultural do Brasil, destaca-se o acervo do Centro Nacional de Referência do Patrimônio Naval, em São Francisco do Sul, SC.

O acervo começou a ser formado há perto de 20 anos, com a criação do Museu Nacional do Mar e aquisição de tipologias de embarcações indicadas por Kelvin Duarte, o maior pesquisador brasileiro sobre o assunto.

Atualmente, quase 80 barcos, seus apetrechos, uma biblioteca temática e cerca de 300 peças de artesanato e modelismo navais, formam o cerne de um dos acervos mais importantes do mundo – no campo dos barcos tradicionais e do patrimônio naval em geral".

O acervo indicado para ser tombado é representativo de todas as regiões e da quase totalidade dos estados litorâneos brasileiros, sendo composto por embarcações do Ceará, Paraíba, Pernambuco, Alagoas, Sergipe, Espírito Santo, Rio de Janeiro, São Paulo, Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul, todos no litoral; representando as embarcações fluviais e lacustres, foram selecionadas embarcações do Mato Grosso do Sul, Mato Grosso, Amazonas, Pará e Alagoas/Sergipe (Baixo São Francisco).

A coleção de modelismo é formada por artistas radicados em Santa Catarina e Rio de Janeiro, e a de peças de artesanato, do Maranhão, da Bahia, do Espírito Santo, Rio de Janeiro e Santa Catarina. O acervo possui diversas embarcações que já não existem em seus sítios de origem e peças de modelismo e artesanato naval de artistas falecidos."

O museu recebe uma média anual de 50 mil visitantes, a sua maioria composta por escolares, que realizam, quase que diariamente, visitas pré-agendadas e guiadas.

São 104 os modelos cadastrados pelo arrolamento produzido pelo Museu Nacional do Mar sobre o seu acervo e incluídos no processo de tombamento. São compostos pela já mencionada Coleção Alves Câmara Século XXI e por diversos outros modelos produzidos por Luiz Lauro Pereira Jr., Carlos Heitor Chaves, Conny Baumgart, André Azevedo da Silveira e outros, distribuídos por 13 salas de exposição do museu.

São, portanto, 102 peças de artesanato naval consideradas para fins de tombamento, dentre as quais merece especial destaque as dos artesãos Ênio (10 itens), João Quirino (8 itens), Mestre Braga (17 itens) e Têca (6 itens).

Encontram-se na biblioteca outras preciosidades do museu e que se constituem em objeto de tombamento. É formada por mais de dois mil volumes, incluindo obras raras, fotografias, desenhos, cartas náuticas, manuscritos, croquis e outros registros inéditos sobre o patrimônio naval brasileiro e do mundo. Quem lhe empresta o nome é o modelista e especialista em patrimônio naval, Kelvin Palmer Rothier Duarte, memorável pesquisador e colaborador do Museu Nacional do Mar. Sua biblioteca e acervo documental foram doados ao Museu Nacional do Mar pela filha Christianne Rothier, alguns anos após a morte do modelista.



Dois pedidos formais de tombamento foram encaminhados ao Iphan em 11 de novembro de 2010. Um da Associação de Amigos do Museu Nacional do Mar, assinado por seu presidente, Bruno Ottoni de Brito, e outro pelo modelista e artesão Conny Baumgart, de 83 anos, e que há vinte anos dedica parcela significativa do seu tempo em prol do Museu.

É com base nesses pedidos e, principalmente, na constatação dos seus altíssimos valores científico, histórico, etnográfico e artístico, corroborados pelo grau de excepcionalidade do acervo do Museu Nacional do Mar, composto por 81 embarcações em tamanho natural, 104 modelos navais, 102 peças de artesanato, 3 maquetes diorama, 8 equipamentos e acervo documental e bibliográfico da Biblioteca Kelvin Duarte, que o Iphan indica seu tombamento e inscrição no Livro do Tombo Histórico, Tombo Arqueológico, Etnográfico e Paisagístico e das Bela Artes.

Andar sobre as águas é um dos sonhos recorrentes da humanidade, atravessar fortes correntezas dos rios, extensões de lagos e oceanos. Fazê-lo é um ritual que se repete desde os primórdios da vida sobre a terra. O episódio bíblico da Arca de Noé representa a possibilidade de salvação e perpetuação das espécies. As embarcações artesanais sobrevivem até os nossos dias porque o ato de singrar as águas continua representando um permanente desafio para os seres humanos de todas as origens e foram preservadas porque sempre haverá águas e oceanos a serem percorridos. Por isto “o navegar é preciso” de Camões.

Posso finalmente oferecer um depoimento pessoal de quem há mais de três décadas convive com o povo da beirada nas águas grandes do Maranhão. Um observador atento a bordo de uma embarcação a vela, sem os ruídos dos motores, pode perceber mudanças de sons que as águas produzem em contato com o casco. Do ruído dos ventos nas velas de lona. Velas de lona tingida reverberam os ventos de maneira especial. Sentir a luz e o calor do sol no piso do convés de madeira forrada de lona pintada e colada. A inclinação do leme, o tensionamento dos cabos, dos estais, dos amantilhos, e dos brandais nas amuras e nos olhais definem afinações diferentes para melhorar o rendimento e o desempenho de cada uma delas. Pois elas podem ser afinadas como instrumentos musicais. Cheiros fortes provenientes do salitre e dos peixes emanam dos porões.

Existem razões místicas para muita coisa. Nenhum deles fala sobre isto. A embarcação é vista pelos seus usuários como uma entidade viva. Seus donos lhe atribuem um nome próprio, são batizadas em rituais específicos e carregam símbolos de proteção como as carrancas nas proas das embarcações arcaicas do rio São Francisco, os “caboquinhos” ou carrancas de bita das canoas costeiras do Maranhão, os misteriosos “frades” erguidos nas laterais das proas dos Saveiros na Bahía. Nada pode repousar sobre as carningas dos mesmos saveiros. Caprichosas estrelas armam nas pontas dos mastaréis, o ponto mais alto. Pinturas ritualísticas e sinais esotéricos nas laterais de vante dos botes bastardos de Camocim do Ceará funcionam como elementos de proteção mágica dos barcos.

Embarcações como estas, fruto da engenhosa criatividade dos nossos mestres carpinteiros navais, além de sua beleza, representam séculos de conhecimentos acumulados



e cumprem, no dia a dia de nossas comunidades litorâneas e ribeirinhas, um papel social importante como ferramentas de trabalho e subsistência de milhares de pessoas.

Seus proprietários a elas se referem como espécie de seres vivos que possuem uma alma e nutrem por elas fortes sentimentos de abrigo e proteção. São muitas vezes a morada, além de instrumento de trabalho e subsistência. Só costumam ser utilizadas mediante um conjunto de práticas consagradas pelo uso ou normas e que devem ser observadas de forma invariável como em um cerimonial. Enfim as embarcações tradicionais sobrevivem sobre um tênue equilíbrio, mas que tem assegurado sua perpetuação como objetos animados de vida e tão ricos de valores humanos, através das gerações, por milhares de anos.

Conforme vimos nos autos deste processo, transparece todo o tempo um esforço secular de transmissão de conhecimentos originais de geração para geração. Também as embarcações aqui apresentadas para o tombamento vêm sendo mantidas com as conhecidas dificuldades por seus proprietários ou pelas associações e entidades que as adotaram e protegem e que agora apelam para o reconhecimento nacional como estratégia, de torna-las mais respeitadas e valorizadas, de distingui-las e divulga-las, de fortalecer argumentos de defesa, solicitações de ajuda e, portanto de buscar um caminho para consolidar as perspectivas de continuidade para o futuro.

Acredito que eles esperam, como eu, que o ato de proteção, que está implícito na figura do tombamento, influencie também a autoestima das comunidades envolvidas, uma vez que ele não atribui apenas o poder de vigilância, de fiscalização, mas também confere valor. E como valoriza, ele eleva e estabelece uma aura de respeito sobre o bem que se pretende preservar.

E para encerrar minhas ponderações sobre estes tombamentos e diante de um conjunto de processos que nos trazem tamanha riqueza de informações faço aqui um apelo aos colegas deste conselho no sentido de que a estas embarcações não só sejam tombadas pelos seus valores etnográficos e históricos mas que sejam reconhecidas também como dignas de figurar no Livro de Tombo das Belas Artes.

Explico. É que no, já muitas vezes citado, parecer do DEPAM sobre a Canoa de Tolda Luzitânia, o historiador Homero Adler dedicou seis laudas de profundas reflexões sobre a questão do valor artístico da embarcação, mas não foi conclusivo, **transferiu para o Conselho esta decisão.**

Penso que não caberia aqui mais um longo debate teórico e filosófico sobre a existência ou não de valores artísticos. Reconheço que é sempre difícil definir, no vastíssimo campo das atividades produzidas pela mente humana, o que vem a ser exatamente uma obra de arte.

Mas não me sai da mente a lembrança de que sempre e talvez instintivamente nos referimos a este ofício de fazer embarcações como uma arte. E diante da riqueza do acervo iconográfico e do mais que acabamos de ver me pergunto: O que serão elas senão esculturas de madeira, com suas formas trabalhadas na enxó por mestres que passam uma vida de dedicação para aprender e se aperfeiçoar em seu ofício? Não são elas o resultado de



maravilhosas combinações de cores aplicadas nas pinturas de seus cascos? E não são uma perfeita e equilibrada combinação de formas e cores? Não são elas, cada uma de per si, um objeto único e cheio de vivências especiais? Não são elas em sua brava existência e por sua beleza inquestionável, a fonte de inspiração de milhares de outras obras de artistas das letras, das artes plásticas, da fotografia, do cinema, que buscam nas suas imagens a inspiração de suas criações outras?

E assim faço a proposta, mais por intuição, me lembrando do que me disse uma vez meu Mestre artista plástico Ivan Serpa, com quem estudei durante quatro anos: Que a arte não se define. Que a arte não se ensina. Que a arte é fruto do encontro do ser humano com si mesmo. E volto a me perguntar: O que pode representar com mais exatidão o encontro do homem consigo mesmo do que a solidão de uma embarcação em meio a um vasto oceano de águas?

Assim, declaremos nós antes que outros o façam, que as nossas embarcações, pelo seu extraordinário equilíbrio, pela harmonia de formas e cores, pela sua singularidade, pelo seu mistério, sejam por nós oficialmente reconhecidas e registradas também como obras de arte, pois como me disse um dia outro Mestre, o Pedro de Alcântara, velho carpinteiro naval do Maranhão construtor de canoas costeira *“o barco é feito assim todo torto para ficar direito na água”*. E isto, eu ousou finalmente afirmar. É arte!

Sendo assim e corroborando as recomendações e pareceres diversos exarados nas várias instâncias que percorreram os autos de todos estes processos, declaro-me favorável ao tombamento como patrimônio cultural do Brasil, nos Livros de Tombo Histórico e de Tombo Arqueológico, Etnográfico e Paisagístico e das Belas Artes, denominando-se respectivamente;

“Canoa de Tolda Luzitânia, de propriedade da Sociedade Sócio - Ambiental do Baixo São Francisco.”

“Saveiro de Vela de Içar, de nome Sombra da Lua, no Recôncavo Baiano, Estado da Bahia.” :

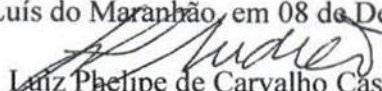
“Canoa Costeira, de nome Dinamar, na Baía de São Marcos, Estado do Maranhão”.

“Canoa de Pranchão do Rio Grande, de nome Tradição, Estado do Rio Grande do Sul.”

E, o “Acervo do Museu Nacional do Mar, no município de São Francisco do Sul, Estado de Santa Catarina.”,

Este é o parecer que submeto ao pleno deste conselho.

São Luís do Maranhão, em 08 de Dezembro de 2010


Luiz Felipe de Carvalho Castro Andrés
Conselheiro do Conselho Consultivo do IPHAN.



PREENCHER COM LETRA DE FORMA

AR

DESTINATÁRIO DO OBJETO / DESTINATAIRE

NOME OU RAZÃO SOCIAL DO DESTINATÁRIO DO OBJETO / NOM OU RAISON SOCIALE DU DESTINATAIRE

ISOLDE SPÍNDOZA

ENDEREÇO / ADRESSE

PRAÇA 15 de Novembro, 336, CENTRO

CEP / CODE POSTAL

CIDADE / LOCALITÉ

UF

PAÍS / PAYS

88-030-400

FLORIANÓPOLIS

SC BRASIL

DECLARAÇÃO DE CONTEÚDO (SUJEITO À VERIFICAÇÃO) / DISCRIMINATION

Of. Proxi n: 811/2010

03450.035063/2010-16

NATUREZA DO ENVIO / NATURE DE L'ENVOI

PRIORITÁRIA / PRIORITAIRE

EMS

SEGURADO / VALEUR DÉCLARÉ

ASSINATURA DO RECEBEDOR / SIGNATURE DU RÉCEPTEUR

Josyanne Alves

DATA DE RECEBIMENTO / DATE DE LIVRAISON

30/11/10

CARIMBO DE ENTREGA / UNIDADE DE DESTINO

FLORIANÓPOLIS

NOME LEGÍVEL DO RECEBEDOR / NOM LISIBLE DU RÉCEPTEUR

Nº DOCUMENTO DE IDENTIFICAÇÃO DO RECEBEDOR / ÓRGÃO EXPEDIDOR

RUBRICA E MARCA DE RECEBIMENTO / SIGNATURE DE DÉLIVRÉ

Roberto Luiz Costa
Maf: 6.103.147-7
Ag. Correios Col/Dist.
EBB Florianópolis



ENDEREÇO PARA DEVOLUÇÃO NO VERSO / ADRESSE DE RETOUR DANS LE VERSO

AVISO DE RECEBIMENTO
AVIS CN07
AR

5K49646766BR
(CÓDIGO DE BARRAS OU N.º DE REGISTRO DO OBJETO)
Gov - Presi

DATA DE POSTAGEM / DATE DE DÉPÔT
UNIDADE DE ORIGEM / BUREAU DE DÉPÔT

TENTATIVAS DE ENTREGA / TENTATIVES DE LIVRAISON

PREENCHER COM LETRA DE FORMA **RESIDENCIA**

NOME OU RAZÃO SOCIAL DO REMETENTE / NOM OU RAISON SOCIALE DE L'EXPÉDITEUR

ENDEREÇO PARA DEVOLUÇÃO / RETOUR

Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional - IPHAN
Fones: (61) 2024-6280 / 6282 / 6285 - Fax: (61) 2024-6275

CIDADE / LOCALITÉ BRN - Qd. 02 - Bl. F - 6º Andar - Ed. Central Brasília UF BR

CEP: 70.040-904 Brasília-DF



PREENCHER COM LETRA DE FORMA

AR

DESTINATÁRIO DO OBJETO / DESTINATAIRE

NOME OU RAZÃO SOCIAL DO DESTINATÁRIO DO OBJETO / NOM OU RAISON SOCIALE DU DESTINATAIRE

LEONEL ARCÂNGELO PAVAN

ENDEREÇO / ADRESSE

CENTRO Udm do GOVERNO Rod, SC401 - Km 5 nº 4600 - Saco 6

CEP / CODE POSTAL

CIDADE / LOCALITÉ

UF

PAIS / PAYS

88.032-005

FLORIANÓPOLIS

SC BRASIL

DECLARAÇÃO DE CONTEÚDO (SUJEITO À VERIFICAÇÃO) / DISCRIMINATION

Df. Prusi nº 812/2010

03450.055061/2010-16

NATUREZA DO ENVIO / NATURE DE L'ENVOI

PRIORITÁRIA / PRIORITAIRE

EMS

SEGURADO / VALEUR DÉCLARÉ

ASSINATURA DO RECEBEDOR / SIGNATURE DU RÉCEPTEUR

Juaci Mironde

DATA DE RECEBIMENTO / DATE DE LIVRACION

22/11/10

CARIMBO DE ENTREGA / BUREAU DE DESTINO / BUREAU DE DESTINATION



NOME LEGÍVEL DO RECEBEDOR / NOM LISÍBLE DU RÉCEPTEUR

Juaci Mironde

Nº DOCUMENTO DE IDENTIFICAÇÃO DO RECEBEDOR / ÓRGÃO EXPEDIDOR

RUBRICA E MAT. DO EMPREGADO / SIGNATURE DE L'AGENT

Mônica Pires
Mat. 8.706.498-5
CD. Carreiro
SINORTE

ENDEREÇO PARA DEVOLUÇÃO NO VERSO / ADRESSE DE RETOUR DANS LE VERSO



CORREIOS
BRÉSIL

AVISO DE
RECEBIMENTO

AR

AVIS CN07

5X496496806B1
(CÓDIGO DE BARRAS OU Nº DE REGISTRO DO OBJETO)

Gob - Presi

DATA DE POSTAGEM / DATE DE DÉPÔT

TENTATIVAS DE ENTREGA / TENTATIVES DE LIV

UNIDADE DE POSTAGEM / BUREAU DE DÉPÔT

: h : h

PRENSER COM LETRA DE FORMA

Presidência

NOME OU RAZÃO SOCIAL DO REMETENTE / NOM OU RAISON SOCIALE DE L'EXPÉDITEUR

Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional - IPHAN

ENDEREÇO PARA DEVOLUÇÃO / ADRESSE

Fones: (61) 2024-6280 / 6282 / 6285 - Fax: (61) 2024-6275

SBN - Qd. 02 - Bl. "F" - 6º Andar - Ed. Central Brasília

CIDADE / LOCALITÉ

CEP: 70.040-904 - Brasília-DF

UF

ENDEREÇO PARA
DEVOLUÇÃO
RETOUR

Grid of boxes for return address information



PREENCHER COM LETRA DE FORMA

AR

DESTINATÁRIO DO OBJETO / DESTINATAIRE

NOME OU RAZÃO SOCIAL DO DESTINATÁRIO DO OBJETO / NOM OU RAISON SOCIALE DU DESTINATAIRE

ANTÔNIO UBIRATAN DE ALENCASTRO

ENDEREÇO / ADRESSE

AVENIDA IRINEU BORNHAUSEN, 5600

CEP / CODE POSTAL

CIDADE / LOCALITÉ

UF

PAÍS / PAYS

88.025-202 FLORESTA NOVA

SC BRASIL

DECLARAÇÃO DE CONTEÚDO (SUJEITO À VERIFICAÇÃO) / DISCRIMINATION

Notificação nº 63/2010

01450.635063/2010-36

NATUREZA DO ENVIO / NATURE DE L'ENVOI

PRIORITÁRIA / PRIORITAIRE

EMS

SEGURADO / VALEUR DÉCLARÉ

ASSINATURA DO RECEBEDOR / SIGNATURE DU RÉCEPTEUR

Rogério de Souza

DATA DE RECEBIMENTO

DATE DE LIVRACION

10/11/10

CARIMBO DE
UNIDADE DE DESTINO
BUREAU DE DESTINATION



NOME LEGÍVEL DO RECEBEDOR / NOM LISIBLE DU RÉCEPTEUR

Nº DOCUMENTO DE IDENTIFICAÇÃO DO
RECEBEDOR / ÓRGÃO EXPEDIDOR

RUBRICA E MAT. DO EMPREGADO /
SIGNATURE DE L'AGENT

Ronaldo Viera

Mat. 615.893-6

CDD NORTE

ENDEREÇO PARA DEVOLUÇÃO NO VERSO / ADRESSE DE RETOUR DANS LE VERS



AVISO DE RECEBIMENTO

AR

JK 4964 9679 7BR
(CÓDIGO DE BARRAS OU Nº DE REGISTRO DO OBJETO)

Gov - Presi

AVIS CN07

DATA DE POSTAGEM / DATE DE DÉPÔT
29 NOV 20

TENTATIVAS DE ENTREGA / TENTATIVES DE LIVRAIS

UNIDADE DE POSTAGEM / BUREAU DE DÉPÔT
CENTRO DE BRASÍLIA

:/ :
: h : h :

EM BRANCO

PREENCHER COM LETRA DE FORMA

RESIDÊNCIA

ENDERECO PARA DEVOLUÇÃO
RETOUR

NOME OU RAZÃO SOCIAL DO REMETENTE / NOM OU RAISON SOCIALE DE L'EXPÉDITEUR

Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional - IPHAN

Fones: (61) 2024-6280 / 6282 / 6285 - Fax: (61) 2024-6275

ENDEREÇO PARA DEVOLUÇÃO / ENDRECE

SBN - Qd. 02 - Bl. "F" - 6º Andar - Ed. Central Brasília

CEP: 70.040-904 - Brasília-DF

CIDADE / LOCALITÉ

UF

Grid for postal code: [][][][][] - [][][][]



PREENCHER COM LETRA DE FORMA

AR

DESTINATÁRIO DO OBJETO / DESTINATAIRE

NOME OU RAZÃO SOCIAL DO DESTINATÁRIO DO OBJETO / NOM OU RAISON SOCIALE DU DESTINATAIRE

OLIVEIRA MUNARI M

ENDEREÇO / ADRESSE

RUA GETULIO VARGAS 268, CENTRO

CEP / CODE POSTAL

CIDADE / LOCALITÉ

UF

PAÍS / PAYS

88.020-030

FLORIANÓPOLIS

SC BRASIL

DECLARAÇÃO DE CONTEÚDO (SUJEITO À VERIFICAÇÃO) / DISCRIMINATION

Memo Presi 58/2010

03450.035061/2010-16

NATUREZA DO ENVIO / NATURE DE L'ENVOI

PRIORITÁRIA / PRIORITAIRE

EMS

SEGURADO / VALEUR DÉCLARÉ

ASSINATURA DO RECEBEDOR / SIGNATURE DU RÉCEPTEUR

Lele da Rocha fleuzino

DATA DE RECEBIMENTO / DATE DE LIVRATION

30/11/10

CARIMBO DE ENTREGA / UNIDADE DE DESTINO / BUREAU DE DESTINATION

NOME LEGÍVEL DO RECEBEDOR / NOM LISIBLE DU RÉCEPTEUR

Nº DOCUMENTO DE IDENTIFICAÇÃO DO RECEBEDOR / ÓRGÃO EXPEDIDOR

RUBRICA E MAT DO EMPREGADO / SIGNATURE DE L'AGENCE

ANTILIA ASTE PERIN
8.707 948-8
CDD / FNS



ENDEREÇO PARA DEVOLUÇÃO NO VERSO / ADRESSE DE RETOUR DANS LE VERSO



PREENCHER COM LETRA DE FORMA

AR

DESTINATÁRIO DO OBJETO / DESTINATAIRE

NOME OU RAZÃO SOCIAL DO DESTINATÁRIO DO OBJETO / NOM OU RAISON SOCIALE DU DESTINATAIRE

LUIZ ROBERTO DE OLIVEIRA

ENDEREÇO / ADRESSE

Praça Getúlio Vargas, nº 1, Centro

CEP / CODE POSTAL

CIDADE / LOCALITE

UF

PAÍS / PAYS

89.240-000

SÃO FRANCISCO DO SUL SC BRASIL

DECLARAÇÃO DE CONTEÚDO (SUJEITO À VERIFICAÇÃO) / DISCRIMINATION

Of. Presi nº 833/2010

01450.015063/2010-16

NATUREZA DO ENVIÓ / NATURE DE L'ENVOI

PRIORITÁRIA / PRIORITAIRE

EMS

SEGURADO / VALEUR DÉCLARÉ

ASSINATURA DO RECEBEDOR / SIGNATURE DU RÉCEPTEUR

DATA DE RECEBIMENTO / DATE DE LIVRACION

01/12/10

CARIMBO DE ENTREGA / UNIDADE DE DESTINO / BUREAU DE DESTINATION

NOME LEGÍVEL DO RECEBEDOR / NOM LISIBLE DU RÉCEPTEUR

Cintia Braga da Silva

Recepcionista

Nº DOCUMENTO DE IDENTIFICAÇÃO DO RECEBEDOR / ÓRGÃO EXPEDIDOR

SIGNATURE DE L'AGENT

Rubrica do recebedor do destinatário
Nome: B. Braga da Silva
Cargo: Recepcionista



ENDEREÇO PARA DEVOLUÇÃO NO VERSO / ADRESSE DE RETOUR DANS LE VERS



AVISO DE RECEBIMENTO
AVIS CN07

AR

JK 496496735 BR
(CÓDIGO DE BARRAS OU N.º DE REGISTRO DO OBJETO)

Gob - Presi



DATA DE POSTAGEM / DATE DE DÉPÔT

TENTATIVAS DE ENTREGA / TENTATIVES DE LIVRAIS

UNIDADE DE POSTAGEM / BUREAU DE DÉPÔT

: h : h : h

Presidência

PREENCHER COM LETRA DE FORMA

NOME OU RAZÃO SOCIAL / NOMENCLATURE SOCIALE DE L'EXPÉDITEUR
Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional - IPHAN

Fones: (61) 2024-6280 / 6282 / 6285 - Fax: (61) 2024-6275

ENDEREÇO PARA DEVOLUÇÃO / ADRESSE
SBN - Qd. 02 - Bl. "F" - 6º Andar - Ed. Central Brasília

CEP: 70.040-904 - Brasília-DF

CIDADE / LOCALITÉ _____ UF _____ B _____

ENDEREÇO PARA DEVOLUÇÃO
RETOUR

--	--	--	--	--	--	--	--



PREENCHER COM LETRA DE FORMA

AR

DESTINATÁRIO DO OBJETO / DESTINATAIRE

NOME OU RAZÃO SOCIAL DO DESTINATÁRIO DO OBJETO / NOM OU RAISON SOCIALE DU DESTINATAIRE

BRUNO OTTONI DE BRITO

ENDEREÇO / ADRESSE

R. MANOEL LOURENÇO DE ANDRADE, Nº 133, CENTRO HISTÓRICO

CEP / CODE POSTAL

CIDADE / LOCALITÉ

UF

PAÍS / PAYS

89.240-000

SÃO FRANCISCO DO SUL

SC

BRASIL

DECLARAÇÃO DE CONTEÚDO (SUJEITO À VERIFICAÇÃO) / DISCRIMINATION

notificação nº 62/2010

01450.035061/2010-16

NATUREZA DO ENVIO / NATURE DE L'ENVOI

PRIORITÁRIA / PRIORITAIRE

EMS

SEGURADO / VALEUR DÉCLARÉ

ASSINATURA DO RECEBEDOR / SIGNATURE DU RÉCEPTEUR

Celice Kottin Silva

DATA DE RECEBIMENTO
DATE DE LIVRATION

01/12/10

CARIMBO DE ENTREGA
UNIDADE DESTINADA
BUREAU DE DESTINATION



NOME LEGÍVEL DO RECEBEDOR / NOM LISIBLE DU RÉCEPTEUR

Nº DOCUMENTO DE IDENTIFICAÇÃO DO
RECEBEDOR / ORGÃO EXPEDIDOR

RUBRICA E MAT. DO EMPREGADO /
SIGNATURE DE L'AGENT

Assinatura do N° 8708/2010
Matr. 8.708/2010
Carreira

ENDEREÇO PARA DEVOLUÇÃO NO VERSO / ADRESSE DE RETOUR DANS LE VERSO



AVISO DE RECEBIMENTO
AVIS CNOV

AR

\$K 4964 968370

(CODIGO DE BARRAS OU N° DE REGISTRO DO OBJETO)

Colo-Brasil

DATA DE POSTAGEM / DATE DE DÉPÔT

TENTATIVAS DE ENTREGA / TENTATIVES DE LIVR

UNIDADE DE POSTAGEM / BUREAU DE DÉPÔT

PREENCHER COM LETRA DE FORMA

NOME OU RAZÃO SOCIAL DO REMETENTE / NOM OU RAISON SOCIALE DE L'EXPÉDITEUR

Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional - IPHAN

ENDEREÇO PARA DEVOLUÇÃO / ADDRESS

Fones: (61) 2024-6280 / 6282 / 6285 - Fax: (61) 2024-6275

SBN - Qd. 02 - Bl. "F" - 6º Andar - Ed. Central Brasília

CIDADE / LOCALITE

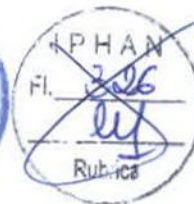
CEP: 70.040-904 - Brasília-DF

UF

ENDEREÇO PARA DEVOLUÇÃO
RETOUR

--	--	--	--	--	--	--	--	--

EM BRANCO



Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – IPHAN
Departamento de Articulação e Fomento - DAF
Coordenação-Geral de Pesquisa e Documentação – COPEDOC
Arquivo Central – Seção Rio de Janeiro

TERMO DE ENCERRAMENTO DE VOLUME

Aos 19 dias do mês de abril de 2012, no Arquivo Central – Seção RJ, procedeu-se ao encerramento do segundo volume do processo nº 1618-T-10, contendo 145 (cento e quarenta e cinco) folhas numeradas. Para constar, eu, Maria José Silveira Soares, Chefe Substituta do Arquivo Central – Seção RJ, subscrevo e assino.

Rio de Janeiro, 19 de abril de 2012.

Maria José Silveira Soares
Arquivo / IPHAN
Mat. 0223896



MINISTÉRIO DA CULTURA
INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL
GABINETE DA PRESIDÊNCIA

SEPS 713/913 Lote D - 5º andar - Brasília/DF - CEP: 70.390-135
Tel: (61) 2024.5500/5502 - Fax: (61) 2024.5514 - E-mail: gabinete@iphan.gov.br

TERMO DE ENCERRAMENTO

Aos 10 dias do mês de maio de 2012, no Gabinete da Presidência, procedemos ao encerramento deste volume nº II do processo 01450.015061/2010-16, que se encerra com folha nº 330, contando com esta, em aditamento ao contido à folha nº 329, tendo em vista erro na numeração, conforme Termo de Renumeração de Folhas (fl. 427). Para constar, eu Rony Oliveira, subscrevo e assino.

Rony Carlos Braga Oliveira
Auxiliar Institucional
Gabinete da Presidência/IPHAN
Mat. 1811055