MINISTÉRIO DA CULTURA

IPHAN

INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL

SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL

COORDENAÇÃO GERAL DE PESQUISA E DOCUMENTAÇÃO
ARQUIVO CENTRAL DO IPHAN

PROCESSO DE TOMBAMENTO Nº 1473-T-01 **VOLUME I**

"CANOA DE TOLDA LUZITÂNIA, DE PROPRIEDADE DA SOCIEDADE SOCIOAMBIENTAL DO BAIXO SÃO FRANCISCO, NO ESTADO DE SERGIPE".

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

189101

Nº PROTOCOLO: 01450.008894/2008-14 DATA/HORA ABERTURA: 17/06/2008 - 16:30:48

INTERESSADO:
1 - DESCONHECIDA - RJ

PROCEDÊNCIA:
DESCONHECIDA - RJ

ASSUNTO/DESCRIÇÃO:
Processo nº1473-T-2001:Canoa de Tolda Luzitânia,Município de Aracaju/SE/Senhor Diretor,encaminho o Processo nº1473-T-2001,intitulado:Canoa de Tolda Luzitânia,de propriedade da Sociedade Sócio-ambiental do Baixo São Francisco,com sede na Rodovia Ver.João Alves Bezerra,555 Aracaju,Estado de Sergipe.

SERVIÇO NACIONAL DE PROTOCOLO
-SENAPRO-

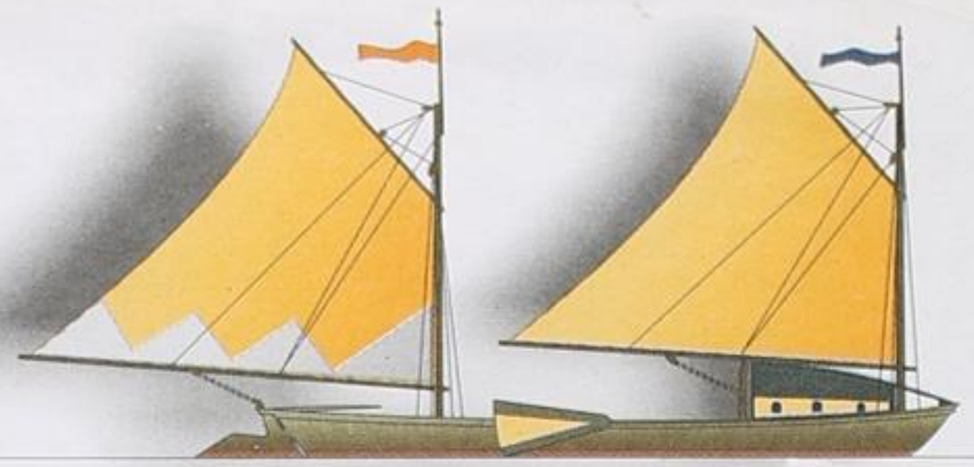
	MOVIMENTAÇÕES						
	CÓDIGO	DATA	SEC	SIGLA	CÓDIGO	DATA
3				3			
4				4			
5				5			
6				6			
7				7			
8				8			
9				9			
10				10			
11				11			
12				12			
13				13			
14				14			

AS MOVIMENTAÇÕES DEVERÃO SER COMUNICADAS AO PROTOCOLO

ANEXOS:

CANOA DE TOLDA™

SOCIEDADE SÓCIO-AMBIENTAL DO BAIXO SÃO FRANCISCO



IPHAN
Fl. 01
Proc

Eliane Fonseca de Carvalho
Superintendência Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional - SE
Nesta

Of. No. 57/2000 - 08.08.2000

Ref: ***Projeto Canoa de Tolda, Tombamento da Canoa de Tolda Lusitânia,***

Prezada Senhora,

Por meio desta apresentamos o Projeto Canoa de Tolda, da Sociedade Canoa de Tolda, e, junto ao mesmo, o parecer emitido pelo IPHAN.

Nesta data manifestamos nossa decisão de iniciar o processo de tombamento da canoa de tolda Luzitânia em regime de urgência (visto a situação grave em que se encontra), por entendermos ser o melhor caminho para a obtenção de recursos para os trabalhos de restauração.

Assim sendo, solicitamos instruções para que possamos atender, sem problemas e de forma ágil, ao enquadramento estabelecido pelo IPHAN e/ou outros órgãos competentes.

Sem mais para o momento, e atenciosamente,

Carlos Eduardo Ribeiro
Coordenador do Projeto Canoa de Tolda

PS- Em anexo:

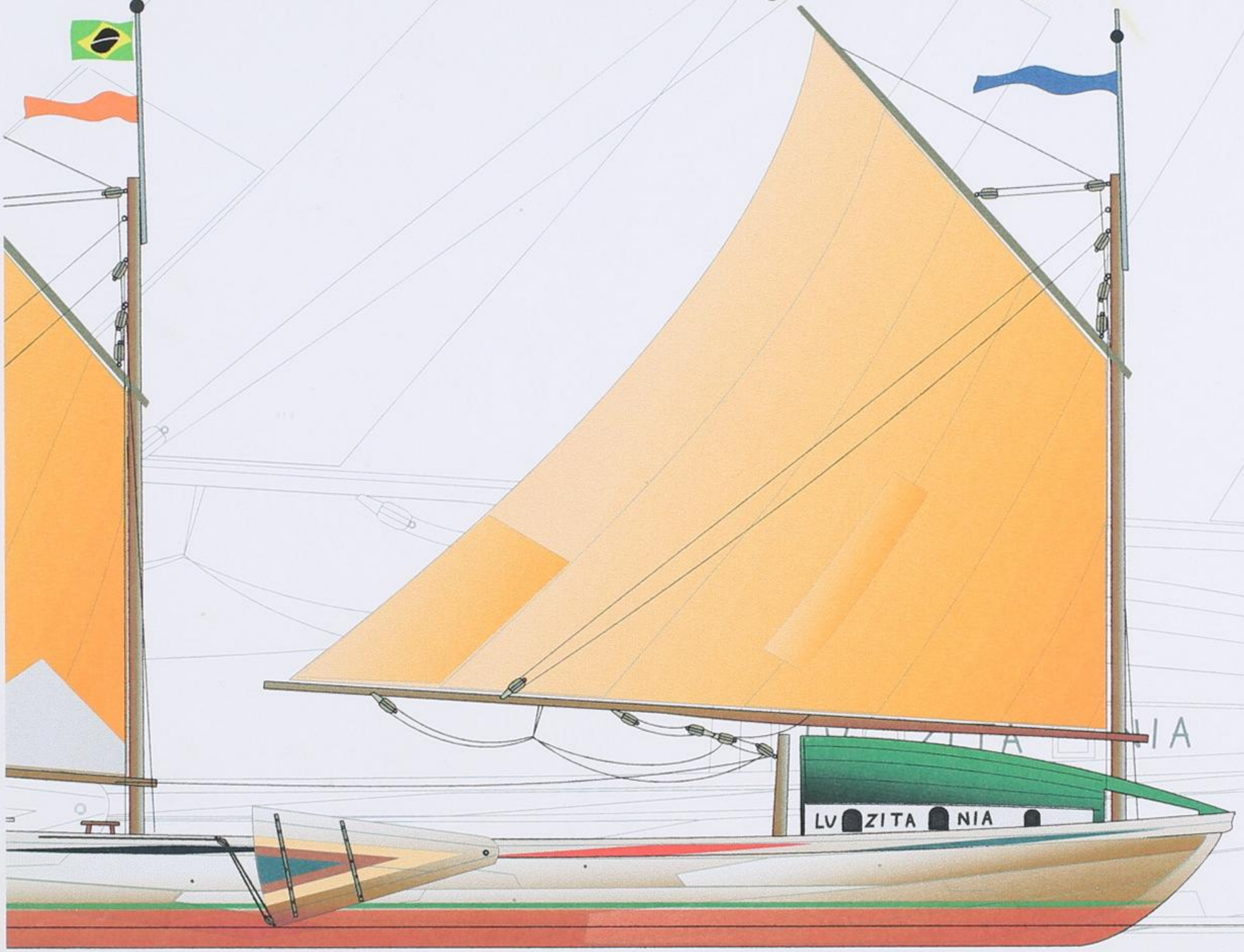
01 cópia do Projeto Canoa de Tolda
01 cópia do parecer do IPHAN
01 cópia do vídeo-demo da canoa de tolda Luzitânia

OBS.: VIDE CONTRA CAPA DESTE PROCESSO.

CANOA DE TOLDA - SOCIEDADE SÓCIO-AMBIENTAL DO BAIXO SÃO FRANCISCO
Rodovia Ver. João Alves Bezerra, 555 - Povoado de Areia Branca - 49099-400 Aracaju SE Brasil
Tels +55 (0)79 224 13 27, +55 (0)79 987 33 56 Fax +55 (0)79 224 40 77 E-Mail

PROJETO CANOA DE TOLDA

Restauração e Armação da Canoa Luzitânia



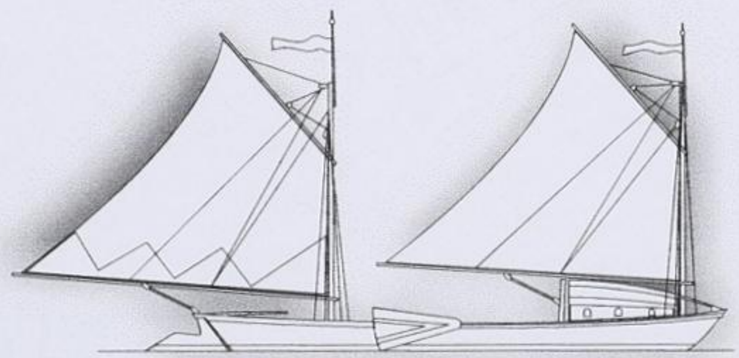
IPHAN
Fl. 82
Proc.

CANOA DE TOLDA - SOCIEDADE SÓCIO-AMBIENTAL DO BAIXO SÃO FRANCISCO
Rua do Recanto, 32 - Povoado de Areia Branca - 49099-400 Aracaju SE BrasilTels +55 (0)79 99 87 33 56/91 35 86 83 Fax +55 (0)79 214 13 27 E-Mail

PROJETO CANOA DE TOLDA

Restauração e Armação da Canoa Luzitânia

um projeto



CANOA DE TOLDA™

SOCIEDADE SÓCIO-AMBIENTAL DO BAIXO SÃO FRANCISCO

BRASIL

CANOA DE TOLDA - SOCIEDADE SÓCIO-AMBIENTAL DO BAIXO SÃO FRANCISCO
Rua do Recanto, 32 - Povoado de Areia Branca - 49099-400 Aracaju SE Brasil
Tels +55 (0)79 91 35 86 83/99 87 33 56 Fax +55 (0)79 214 13 27 E-Mail

IPHAN
Fl. 03
Proc

INDICE

1 APRESENTAÇÃO

2 O BAIXO SÃO FRANCISCO E A SOC. CANOA DE TOLDA

4 AS CANOAS DE TOLDA

6 A LUZITÂNIA

10 CARACTERÍSTICAS DO PROJETO

17 VIABILIDADE FINANCEIRA DO PROJETO

18 RETORNO PUBLICITÁRIO

20 DIVULGAÇÃO DO PROJETO CANOA DE TOLDA

21 ANEXOS

IPHAN
Fl. 104
Proc.

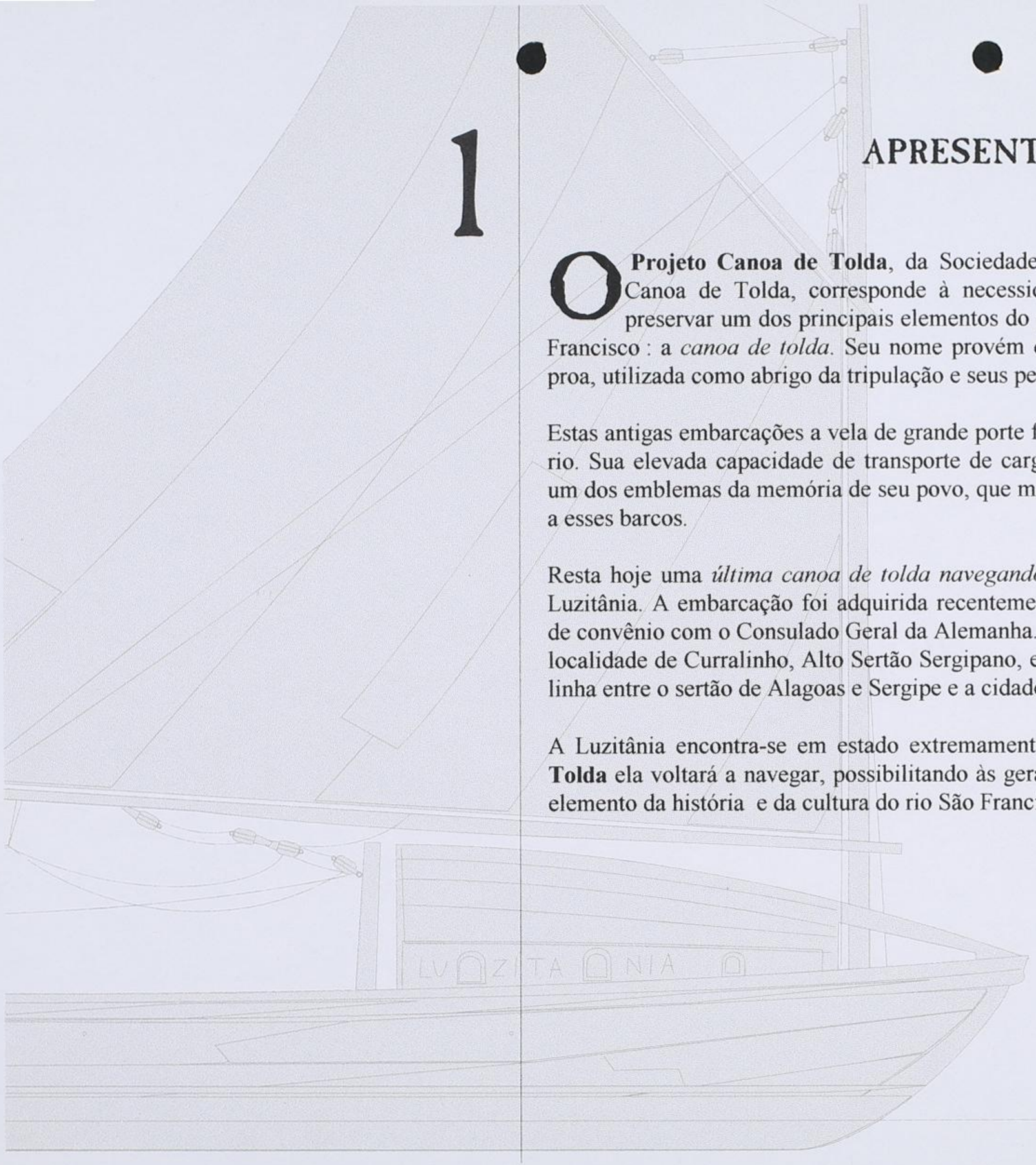
1 APRESENTAÇÃO

O **Projeto Canoa de Tolda**, da Sociedade Sócio-Ambiental do Baixo São Francisco Canoa de Tolda, corresponde à necessidade mais do que urgente de recuperar e preservar um dos principais elementos do patrimônio cultural e histórico do baixo São Francisco : a *canoa de tolda*. Seu nome provém da *tolda*, pequena cabine localizada junto à proa, utilizada como abrigo da tripulação e seus pertences.

Estas antigas embarcações a vela de grande porte faziam a integração de todo o baixo curso do rio. Sua elevada capacidade de transporte de carga dinamizava a economia da região, sendo um dos emblemas da memória de seu povo, que mantém ainda fortes laços afetivos em relação a esses barcos.

Resta hoje uma *última canoa de tolda navegando* em todo o baixo São Francisco, de nome Luzitânia. A embarcação foi adquirida recentemente pela Sociedade Canoa de Tolda através de convênio com o Consulado Geral da Alemanha. De construção antiga, e tendo como porto a localidade de Curralinho, Alto Sertão Sergipano, esta canoa há pouco tempo atrás, ainda fazia linha entre o sertão de Alagoas e Sergipe e a cidade alagoana de Penedo, próxima à foz.

A Luzitânia encontra-se em estado extremamente precário, e graças ao **Projeto Canoa de Tolda** ela voltará a navegar, possibilitando às gerações futuras o contato com este importante elemento da história e da cultura do rio São Francisco.



IPH
Fl. 05
Proc.

2

O BAIXO SÃO FRANCISCO E A SOCIEDADE CANOA DE TOLDA

Uma imensa maioria dos brasileiros nunca viu o rio São Francisco. Mas quase todo o Nordeste é iluminado com a energia elétrica gerada pelo represamento das águas deste vasto rio, em muitas barragens ao longo de seu curso. Ao longo dos últimos 50 anos, foram construídas barragens em diversos pontos do rio, em Sobradinho, Itaparica, Paulo Afonso e Xingó. Represar o rio, contudo, representou, desde a primeira barragem um comprometimento da vitalidade do São Francisco e uma alteração importante na qualidade de vida do ribeirinho.

As primeiras barragens foram construidas ainda numa época em que a consciência ecológica era muito limitada. Era impensável se cogitar sobre o enorme impacto que estas obras poderiam causar ao rio e à população que às suas margens vivia e ainda vive : o progresso naturalmente compensaria tudo. No princípio as barragens criavam lagos de tamanho limitado, em regiões ainda pouco habitadas. As populações eram removidas para outras áreas, em geral próximas às margens do lago, onde eram oferecidas moradias de melhor qualidade, escolas e outras vantagens. Já então uma característica básica da vida do ribeirinho estava sendo mudada : a convivência com o regime de cheias do rio, que trazem a fartura de peixes e a fertilidade das margens inundadas.

O progresso exigia novas barragens, e elas foram construídas. Cada vez maiores, criaram imensos lagos e atingiram uma população mais numerosa. A última grande intervenção foi a construção da hidrelétrica de Xingó na década de 90, uma década em que no mundo inteiro o homem refletia com mais profundidade e maturidade sobre o impacto do progresso na natureza. Apesar desta consciência ecológica, Xingó não foi capaz de contornar os problemas inerentes à própria natureza de uma hidrelétrica de seu porte.

I P H . N
Fl. 06
Proc.

Com a regularização da vazão do rio e a diminuição de seu fluxo, as populações ribeirinhas do baixo São Francisco, que antes contavam com certo grau de prosperidade e bem estar, garantidos pela generosidade das cheias periódicas do rio, se defrontam hoje com uma nova realidade para a qual não estavam preparadas.

Enquanto uma ação global não é implementada (o que depende da organização das comunidades ribeirinhas, trabalho que vem sendo realizado pela Sociedade Canoa de Tolda, e do diálogo entre as várias partes envolvidas no problema), ações locais podem e devem ser feitas para minimizar o impacto das mudanças no rio.

Num trabalho pioneiro a Sociedade Canoa de Tolda vem executando diversos projetos: o Projeto Margens, de levantamento das condições sócio-ambientais em todos os povoados ribeirinhos do baixo São Francisco ; o Projeto Arapuá, de estruturação de associações de moradores, para o seu treinamento e execução de micro-projetos para o desenvolvimento sustentável ; o Projeto Memória do Baixo São Francisco, com a produção do documentário Na Veia do Rio; e o Projeto Canoa de Tolda, para a restauração da canoa de tolda Luzitânia.

Em todo o trabalho a identidade do ribeirinho é o elemento guia para o desenvolvimento das estratégias de atuação.

IPHAN
Fl. 07

3

AS CANOAS DE TOLDA

Há não muito tempo atrás, o techo do rio São Francisco entre a então próspera cidade de Piranhas, em Alagoas, e a foz era navegado por um vasto número de embarcações de serviço e transporte de passageiros a vela e a motor, indicando o dinamismo da atividade econômica na região.

Dentre as embarcações de trabalho movidas a vela, as mais importantes eram as canoas de tolda, pois desempenhavam o papel fundamental de transporte das cargas mais pesadas e variadas entre os extremos do baixo São Francisco : toras, estacas de madeira e carvão vegetal, cerâmicas e tijolos, gado e pescado salgado, pedras e cal para construção, arroz e milho. As canoas de tolda eram o principal pilar do transporte da produção agropecuária, artesanal e de manufaturados em toda a região, tendo atingido em seu apogeu proporções consideráveis. Seu tamanho era medido pela capacidade de transporte de sacos de cereal. Assim no caso específico da Luzitânia, temos uma canoa de 300 sacos, porém as maiores chegavam a 1000, 1500 e mesmo 2000 sacos.

Em torno das grandes canoas de tolda do São Francisco, vivia uma comunidade ativa e variada : *os pilotos*, comandantes e responsáveis pela embarcação e em muitos casos pela comercialização de sua carga ; *os canoeiros tripulantes*, homems das margens dos rios, que muitas vezes, na falta dos ventos, com sua força e varas impulsionavam as toldas rio acima na necessidade de chegar a bom porto a tempo ; *os mestres carpinteiros navais*, com seus segredos, tradições de traçado e técnicas de construção, em busca da canoa perfeita, a que primeiro chegasse ao seu destino, com a maior capacidade de carga possível ; *os cordoeiros*, trançando manualmente cabos e filames das canoas ; *os calafates*, responsáveis pela manutenção das juntas dos taboados dos cascos das embarcações ; *os mestres veleiros*, que desenhavam, cortavam, costuravam e tingiam as peças de algodão que como velas impusionariam as canoas. Devemos notar que determinadas comunidades ao longo do baixo São Francisco desenvolveram maior tradição nesta ou naquela atividade.

I P H A N
Fl. 08
Proc.

Com a decadência da economia regional nas últimas décadas, as modificações do regime de águas do São Francisco e a mudança da relação do homem ribeirinho com o rio, as canoas de tolda gradativamente perderam sua função. A implantação de uma rede rodoviária cada vez mais ampla, levando a quase todos os povoados produtos mais baratos e novidades tecnológicas para os moradores, foi também um fator determinante no desaparecimento do transporte tradicional a vela e a motor. O sistema rodoviário contribuiu para uma maior velocidade no transporte de cargas e passageiros, que se tornou mais ágil, ainda que menos confortável, afastando ainda mais o homem de seu contato com o rio. Entretanto, a memória do tempo em que o regime do rio, a navegação fluvial e a atividade econômica do baixo São Francisco representavam um diferencial em qualidade de vida não foi perdida. É na canoa de tolda que os habitantes das margens do rio identificam um dos símbolos deste modo de vida.

De todas as dezenas de canoas de tolda do baixo São Francisco sobrou um único exemplar navegando, a Luzitânia, que sobreviveu graças à dedicação de seu mestre Abel Ferreira, natural de Pão de Açucar, Alagoas.

IPHAN
Fl. 09

4

A LUZITÂNIA

Embora tenha 15.70 metros de comprimento, a Luzitânia não foi das maiores canoas de tolda do Baixo São Francisco (há registros de canoas de tolda com mais de 25 metros). Mas pela persistência de seu mestre em mantê-la a todo custo, foi a única a resistir ao tempo, e ainda que reparada precariamente na maioria das vezes, manteve intactas suas caracteriísticas originais : estilo, mastreação, sistemas de governo e controle de velame, bolinas e leme, etc.

Quanto à idade da Luzitânia, temos que a época em que foi lançada na água, não é concidente com o seu atual registro na Capitania Fluvial de Penedo, que consta de 1982. Segundo vários pilotos e habitantes das margens do baixo São Francisco, a embarcação teria por volta de 50 anos. Ocorre que durante muito tempo os proprietários de embarcações na região, por diversas razões, não registravam as mesmas no rol de registro das autoridades competentes (atual Capitania Fluvial de Penedo, em Penedo, Alagoas). Muitas embarcações foram modificadas, mudaram de propriedade e tiveram seus nomes alterados sem que houvesse registro de tais informações. Tal situação é comum às diversas regiões mais isoladas do Brasil, e dificulta o levantamento de dados com maior precisão.

Atualmente, a Luzitânia é legalmente de propriedade da Sociedade Sócio-Ambiental do Baixo São Francisco – Canoa de Tolda, estando devidamente registrada na Capitania Fluvial de Penedo, e tem como porto o povoado do Mato da Onça em Alagoas, a montante da cidade de Pão de Açucar.

Estado de Conservação da Canoa de Tolda Luzitânia

O estado da Luzitânia é crítico, tendo sido feitos levantamento técnico e documentação fotográfica detalhados de toda a embarcação, não só para estabelecimento de prioridades e

IPHAN
Fl. 10
Proc.

cronograma da obra de restauração, mas também para listagem dos materiais e equipamentos diversos necessários para o trabalho. De forma simplificada e por áreas e elementos específicos da embarcação podemos abaixo listar :

1.Casco

Estrutura Interna

***Cavername**- A maior parte das cavernas se encontra gravemente deteriorada por podridão avançada, por ação de organismos vivos, e fraturas consequentes de seu enfraquecimento. Está prevista a substituição de 11 (onze) pares de cavernas. Estas cavernas serão confeccionadas em braúna maciça, e constituem peças com até 2,50m de comprimento cada uma.*

***Roda de Proa**- Também condenada, terá que ser substituída. Sua principal função, além do fechamento do taboado e geração das formas da entrada d'águas das seções de vante do casco é suportar o peso do mastro de proa, e a transferência dos esforços por ele provocados.*

***Roda de Popa**- Na mesma situação da roda de proa. Suporta, junto com o espelho de popa as ferragens do leme, e o esforço deste a ela transmitido.*

***Pau de Centro de Popa**- Peça interna no convés de popa, ao longo do centro da canoa, que suporta os esforços do mastro de ré, para transmiti-los ao resto do casco. Também será substituída.*

Estrutura Externa

***Taboado do Costado**- Serão trocadas a maior parte das tábuas já extremamente deterioradas.*

IPHAN Fl. 11 Proc.

Taboado do Fundo- *Todo o fundo da embarcação se encontra comprometido (podridão, ação de vermes aquáticos, etc.). A substituição será total.*

Calafeto/Revestimento do Casco- *O calafeto (vedação) original do casco será inteiramente substituído por colagem entre as tábuas com resina epoxi, o que definitivamente acabará com os problemas de manutenção e infiltração de água, já que todo o casco será revestido interna e externamente com o mesmo material.*

Espelho de Popa/Carro de Popa- *Completamente destruídos, sobretudo o carro de popa, cuja função principal é de sustentar o sistema de escota da vela de ré.*

2.Convés

Convés de Proa/Tolda- *Na realidade o convés de proa de diminuta área é englobado pela tolda da canoa. Esta conta com sua estrutura em bom estado, e terá apenas a sua cobertura (atualmente em chapas de zinco pintado) substituída por peças de madeira trincada, como as toldas tradicionais. Também como o casco será colada e impermeabilizada com resina epoxi.*

Bancos Estruturais- *Peças transversais, que mantém os costados afastados e ao mesmo sempre servem com tensores (auxiliados por barras de ferro transversais). Todos os bancos serão trocados.*

Verdugos e Bordas Falsas- *Todos estão em estado de comprometimento total.*

Convés de Popa- *Com todas as suas tábuas deterioradas, o convés de popa será inteiramente refeito, colado e saturado com resina epoxi.*

IPHAN
Fl. 12
Proc.

Estrados do Fundo(paineiros)- *Dividido e diversos elementos para seu desmonte, o estrado do fundo será totalmente refeito.*

3. Sistemas de Governo

Leme- *Tanto suas ferragens estruturais e de articulação como suas peças de madeira se econtram extremamente comprometidos pela corrosão e podridão. Será refeito em sua totalidade. O mesmo para a cana de leme e seus moitões da desmultiplicação de governo.*

Bolinas- *A mesma situação do leme. Ambas serão substituídas por peças novas, juntamente com o sistema de içamento (moitões e cabos)*

4.Mastreação/Plano Vélico

Mastros- *Ambos os mastros estão com problemas de apodrecimento em seus pés, e na zona da enora, chegando ao final de sua vida útil. Serão substituídos por peças novas.*

Retrancas e Vergas- *Da mesma forma que os mastros, estas peças terão que ser substituídas.*

Velas- *Todos os panos, já desgatados pela ação do sol, chuva e fungos terão que ser substituídos por novos assim como seu entralhamento às vergas, retrancas e mastros.*

Cabos de Controle- *Todos os cabos de controle, como adriças, escotas, controle das bolinas, da cana de leme, fundeio, etc., serão substituídos por novos.*

Moitões- *Terão que ser substituídos todos os moitões da embarcação : adriças das velas, das vergas, escotas, controle das bolinas e controle da cana de leme.*

I P H - N°
Fl. 13
Proc.

5 CARACTERÍSTICAS DO PROJETO

Objetivo

O objetivo principal do **Projeto Canoa de Tolda** é a completa e fiel restauração da canoa de tolda Luzitânia em caráter de urgência, deixando-a em perfeitas condições de navegação. Uma vez pronta, a Luzitânia, através da Sociedade Canoa de Tolda, se fará presente em todo o baixo São Francisco, seja durante manifestações culturais da região, seja como ferramenta de trabalho dos diversos projetos da entidade. Visamos dessa forma assegurar a permanência de um símbolo máximo da cultura do baixo São Francisco, hoje em risco de disparição permanente de sua paisagem.

Interesse

A realização **Projeto Canoa de Tolda** é do interesse não só de todos os segmentos sociais diretamente vinculados ao desenvolvimento sustentável e da preservação da memória cultural da região do Baixo São Francisco, mas também de todas as instituições, entidades, órgãos públicos e demais interessados, em caráter nacional, na recuperação de um importante patrimônio histórico cultural brasileiro a saber :

- ***as populações das margens***, por terem aí o principal elemento de identidade cultural comum às comunidades de todo o baixo São Francisco ;

- ***as empresas patrocinadoras***, por terem sua imagem associada a questões ambientais e culturais de suma importância .

- ***a Marinha do Brasil***, através de seu Museu e Centro de Documentação que poderão contar para estudos e atividades afins, com uma autêntica canoa de tolda, em estado de navegação ;

IPHAN Fl. 14 Proc.

- ***as entidades educacionais e culturais*** em todo o Brasil e no exterior ;

- ***os museus*** ligados às áreas cultural, histórica, naval, antropológica e social, no Brasil e no exterior ;

- ***as secretarias municipais e estaduais*** de educação e cultura da região do baixo São Francisco pela coincidência de objetivos e ações entre estas e o projeto aqui apresentado e pela sua responsabilidade como principais fomentadores da preservação de valores culturais e históricos;

- ***governo federal***, através de seus ministérios da Educação e da Cultura, pela sua responsabilidade maior no incentivo e apoio à preservação, e à divulgação de nosso patrimônio histórico, artístico e cultural.

Localização do Estaleiro de Recuperação

A canoa de tolda Luzitânia será restaurada em estaleiro provisório a ser montado na localidade de Pão de Açucar, estado de Alagoas. O local foi pelos motivos seguintes:

- Em Pão de Açucar, antigo porto do baixo São Francisco, foram contactados diversos mestres carpinteiros navais, aptos a comandar a equipe de profissionais que executará o trabalho. Pela proximidade com a base da Sociedade Canoa de Tolda a localidade favorece a permanência constante dos membros desta responsáveis pelo gerenciamento do projeto, otimizando os custos de acompanhamento do mesmo;

- A cidade de Pão de Açucar está ligada ao restante do estado de Alagoas por boas estradas e dispõe de boa infra-estrutura e sistemas de comunicação e transporte e está próxima de cidades maiores, onde o aprovisionamento de materiais e equipamentos não será problema;

I P H . N
Fl. 15
Proc.

• Próximo ainda ao estaleiro de recuperação estão povoados onde tradicionamelnte se teciam cordas, se faziam os velames e outros equipamentos das embarcações tradicionais onde hoje estão os últimos artesãos capazes de produzir tais itens. Sua participação no projeto consistirá tanto no fornecimento direto de itens necessários à recuperação da canoa, quanto em consultas referentes aos detalhes de sua construção e equipamentos que contribuam para a manutenção de seus aspectos originais;

Metodologia da Restauração

Apesar do estado crítico da Luzitânia, ela ainda guarda suas caracteristicas originais, visto que seu último piloto sempre se preocupou, ainda que com pouquíssimos recursos, em efetuar os reparos mais urgentes e a manutenção indispensável. Assim sendo, a própria embarcação, devidamente fotografada e desenhada será a fonte de consulta para a sua restauração.

Tendo como objetivo a manutenção das características de uma autêntica canoa de tolda, todos os processos utilizados na restauração da Luzitânia seguirão à risca a carpintaria naval tradicional do baixo São Francisco. Os processos de preparação e construção se estenderão à confecção dos equipamentos e acessórios da embarcação tais como velames, cabos, ferragens e todos os apetrechos originalmente embarcados.

A preservação das características originais da Luzitânia está baseada no trabalho de pesquisa e documentação que está sendo feito (consulta à arquivos de registro na Capitania Fluvial de Penedo, documentação fotográfica em arquivos pessoais, públicos e de instituições diversas ; entrevistas com antigos armadores, mestres, tripulantes, carpinteiros navais, e pessoas que tiveram suas vidas ligadas à atividade de transporte e/ou comércio fluvial). No caso específico da Luzitânia existem excelentes fotografias de sua época áurea, que documentam com riqueza de detalhes suas características.

A preocupação com a longevidade da embarcação levou a Sociedade Canoa de Tolda a abolir o sistema de calafeto nos casco e convés, substituindo a vedação perecível por colagem com

IPHAN
Fl. 16
Proc:

resinas epoxi. Da mesma maneira, para a total preservação do casco, o mesmo será totalmente impregnado com resinas epoxi interna e externamente. Tal processo será utilizado para elementos como o leme e as bolinas. A utilização deste material em nenhum momento compromete a preservação das características originais da embarcação.

Dentre todos os elementos retirados da canoa Luzitânia, serão selecionados aqueles em melhor estado, para sua inclusão no acervo de museu específico e/ou entidades que justifiquem a necessidade de terem tais peças para apresentação e/ou estudos futuros.

Estrutura do Projeto

O **Projeto Canoa de Tolda** foi divido em diversas etapas, com a intenção de sistematizar sua execução:

1ª Etapa- Seleção e contratação dos mestres para a execução da obra e levantamento de suas prioridades

Serão escolhidos e contratados não só os mestres carpinteiros navais, para a restauração da célula da embarcação, mas também os mestres veleiros (confecção artesanal dos dois panos da canoa); mestres cordoeiros (para a confecção artesanal dos cabos) e mestres ferreiros, para a confecção de ferragens como moitões (roldanas), ferragens de leme, bolinas, etc.

I P H . N
Fl. 17
Proc.

2ª Etapa- Compra de material específico de cavername

Nesta etapa, serão adquiridas as principais peças estruturais do casco da canoa - as cavernas - confeccionadas por especialistas, em madeira maciça de lei (braúna ou madeira equivalente). Trata-se de trabalho especializado e de precisão, sobretudo para uma embarcação de tão grande porte, onde não podem ser feitas emendas nas cavernas.

3ª Etapa- Colocação no seco, início do levantamento de medidas para elaboração da planta técnica, desmonte e compra de material

Uma vez com todas as cavernas disponíveis para a sua instalação, a canoa de tolda Luzitânia será levada para a cidade de Pão de Açucar, onde, na localidade conhecida como Porto de Cima, um estaleiro temporário coberto será montado. No local do estaleiro, em operação delicada, a canoa terá seus mastros desmontados, e em seguida será arrastada, por força humana, sobre traves de madeira engraxadas. Já no estaleiro, a canoa será nivelada sobre cavaletes, onde serão iniciados os trabalhos de medições e documentação para a execução das plantas técnicas da canoa. Logo em seguida, virá o desmonte gradativo de todo os os elementos condenados. Simultaneamente, será efetuada a compra de material básico para os trabalhos.

4ª Etapa- Troca do cavername, fundo, costados, convés, tolda, leme, bolinas e estrados.

Todos os elementos estruturais do casco, internos e externos, serão substituídos gradativamente, e de modo a evitar-se a desagregação da embarcação, com a perda de suas formas originais. Trata-se de uma etapa de trabalho de grande precisão. Cavernas e taboados serão todos colados com resina epoxi.

5ª Etapa- Tratamento do casco com resina epoxi, preparação para pintura e acabamento

Uma vez casco, conveses, tolda e todos os demais componentes da canoa finalizados, será feita a aplicação de resina epoxi interna e externamente. Em seguida a preparação para a pintura, em tinta epoxi, também tendo como objetivo a longevidade máxima da embarcação. A pintura de acabamento obedecerá aos padrões originais da Luzitânia, com base na documentação

I P H A
Fl. 18
Proc.

fotográfica existente.

6ª Etapa- Montagem final e lançamento à água

Aqui temos a instalação definitiva da mastreação completa, leme, bolinas e seus comandos, estrados, etc, todos devidamente pintados e prontos para utilização. A Luzitânia descerá à água já pronta para a navegação inaugural.

Elaboração dos Planos da Luzitânia

Com o **Projeto Canoa de Tolda** temos a oportunidade única de possibilitar, no futuro, a construção de outras canoas de tolda. Sabendo que a construção desta embarcação (assim como tantas outras embarcações tradicionais no Brasil) é puramente baseada na experiência, na memória de seus mestres construtores, e na maioria dos casos, sem a existência de quaisquer documentos técnicos escritos e/ou instrumentos e gabaritos que possibilitem a perenização de medidas e relações dimensionais da canoa, tomamos a inciativa de elaborar os planos de linha e de construção da Luzitânia (planos estruturais, vélico e arranjo interno e de convés).

A Luzitânia será cuidadosamente medida e tendo documentadas as especificações de seus diversos componentes (dimensões e características de material). De posse das medidas, através de um dos mais modernos programas de arquitetura naval, teremos geradas as linhas da canoa, o que possibilitará a construção de outras embarcações do mesmo tipo.

Registro Videográfico do Projeto

Com a concretização do **Projeto Canoa de Tolda**, teremos, sem dúvida, a última mobilização para a construção (entendendo-se que a Luzitânia servirá basicamente como gabarito para a sua completa restauração) de uma autêntica canoa de tolda do rio São Francisco. Este grande

IPHAN
Fl. 19
Proc.

esforço possibilitará a reunião dos últimos mestres ligados às atividades navais tradicionais do Velho Chico, fato portanto, de relevância inquestionável.

Tal oportunidade não pode ser perdida, e para preservar a memória de todo o **Projeto Canoa de Tolda**, o mesmo será documentado integralmente através de video. Uma vez editado, o material videográfico atenderá aos propósitos da **Sociedade Canoa de Tolda** e das demais entidades participantes do projeto como instrumento de divulgação.

IPHAN
Fl. 20
Proc.

6 VIABILIDADE FINANCEIRA DO PROJETO

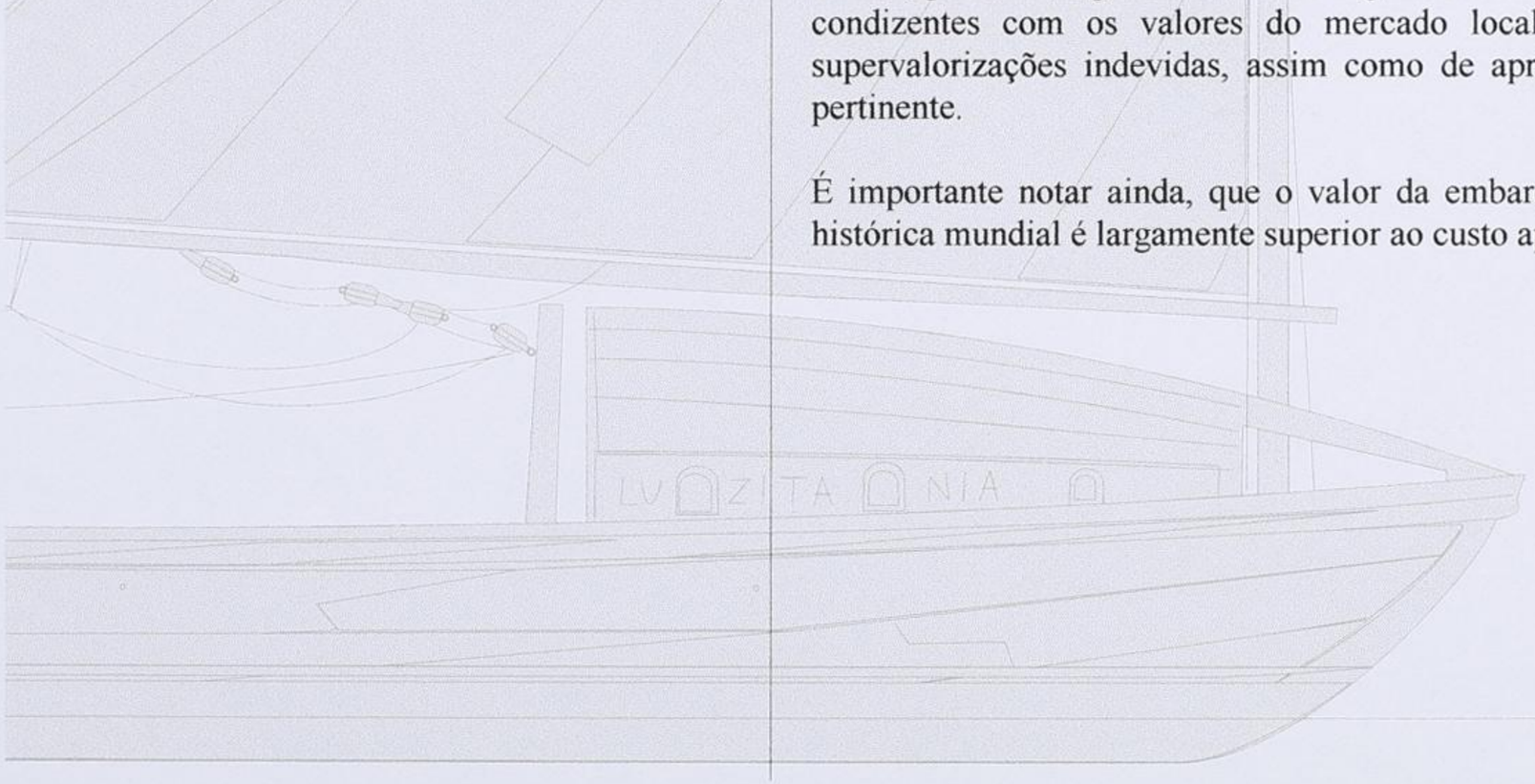
Orçamento

Apresentamos no Anexo II a Planilha de Custos para a realização do **Projeto Canoa de Tolda**. Esta tabela de custos foi apresentada ao IPHAN –Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, que a considerou perfeitamente adequada, sobretudo da grande complexidade e compromissos existentes no projeto : a Luzitânia será **inteiramente recuperada**, de acordo com a tradição da arte naval do Baixo São Francisco, e **permanecerá navegando**.

Ainda que contando com o trabalho voluntário de diversos profissionais, é necessária a valorização da mão de obra local, que desde o início do projeto, para ele convocada, tem demonstrado dedicação exemplar.

Temos, portanto, a garantia de estar seguindo estritamente cotações de mão de obra e materiais condizentes com os valores do mercado local, de forma justa sem depreciações e/ou supervalorizações indevidas, assim como de apresentar as etapas de execução de maneira pertinente.

É importante notar ainda, que o valor da embarcação, considerando-se o *status* de relíquia histórica mundial é largamente superior ao custo apresentado para a sua restauração.



IPHAN
Fl. 21
Proc.

7 RETORNO PUBLICITÁRIO

Marketing Cultural

As reações positivas por parte do público-clientela ao mesmo tempo que de entidades governamentais e não governamentais para com empresas que investem na produção cultural e na preservação do patrimônio histórico vêm confirmar uma forte tendência internacional no mundo dos negócios: a crescente opção pelo *marketing cultural*.

A identidade que as manifestações culturais criam com seus públicos e, por extensão, com as empresas que as patrocinam, trazem ótimos resultados em termos de promoção institucional, um retorno mais que compensador.

Por este motivo, apontam os especialistas, patrocínios artísticos e culturais estão conquistando espaços tradicionalmente ocupados por outras estratégias de promoção de imagem, inclusive patrocínios esportivos.

Não fosse por tudo isto, a simples opção de promover o enriquecimento cultural da sociedade - a prática do "mecenato" - tem sido fonte de prestígio indiscutível de pessoas e instituições, no decorrer dos séculos. Nada se compara, em termos de permanência, à imagem do "mecenas", isto é, do apoiador da cultura.

IPHAN
Fl. 22
Proc.

Retorno Promocional do Patrocínio

O patrocinador de projeto deste caráter recebe um retorno institucional de diversas formas.

1. *associa sua imagem à preservação, recuperação e divulgação do patrimônio*

cultural/histórico em todas as peças promocionais relativas ao projeto;

2. *publicidade em cartazes, folders, vídeo e em placa alusiva na própria canoa de tolda ;*

3. *o nome da empresa estará vinculado ao projeto em toda e qualquer citação do mesmo, seja em revistas especializadas, midia impressa diversa, mídia de rádio e televisão ;*

4*. a empresa poderá utilizar de forma devidamente acordada imagens do* ***Projeto Canoa de Tolda*** *e da embarcação em promoção de sua iniciativa.*

IPHAN
Fl. 23
Proc.

8 DIVULGAÇÃO DO PROJETO CANOA DE TOLDA

Dentro do planejamento do projeto, está prevista sua divulgação *o* através dos mais diversos meios de comunicação, com o auxílio das mídias impressa (jornais e revistas especializadas, nacionais e internacionais); falada (rádio-difusoras locais e regionais) e televisiva (redes regionais e programas de difusão nacional e internacional), a saber como abaixo indicado:

- *lançamento da embarcação na cidade de Pão de Açúcar, em evento com a participação da imprensa, dos patrocinadores, realizadores, a Marinha do Brasil, pessoal ligado à área náutica, a comunidade do baixo São Fancisco e demais setores ligados ao projeto.*

- *viagem inaugural por todo o baixo São Francisco, consolidando a intenção primeira do projeto de restabelecimento da navegação tradicional no Rio, com a participação da imprensa ;*

- *exibição do documentário relativo ao projeto em programação de caráter educativo e cultural em canais de TV aberta e a cabo, especializados ;*

- *publicação de artigos em periódicos especializados em náutica, historiografia naval e navegação nacionais e estrangeiros.*

- *manutenção de home page, contendo links para as atividades dos principais participantes do projeto, trazendo informações atualizadas acerca do progresso da obra ;*

- *confecção de material comemorativo para divulgação do projeto : adesivos, cartazes e camisetas.*

IPHAN Fl. 124 Proc.

9

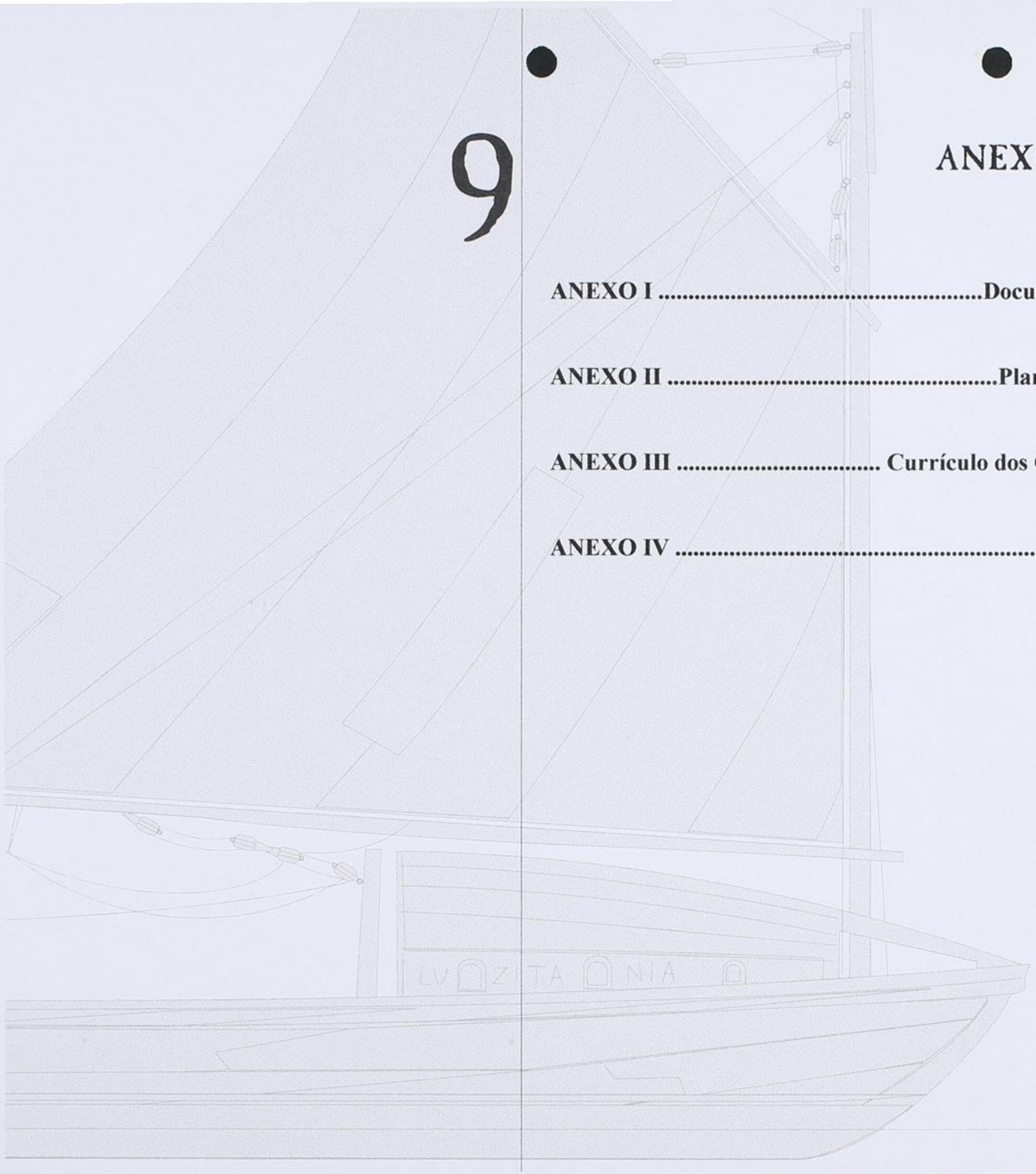
ANEXOS

ANEXO I .....Documentação Fotográfica da Canoa Luzitânia

ANEXO II .....Planilha de Custos do Projeto Canoa de Tolda

ANEXO III ..... Currículo dos Coordenadores do Projeto Canoa de Tolda

ANEXO IV ..... Título de Propriedade Canoa Luzitânia



IPHAN
Fl. 25
Proc.

ANEXO I

Documentação Fotográfica da Canoa Luzitânia

IPHN
Fl. 26
Proc.



Fl. 23







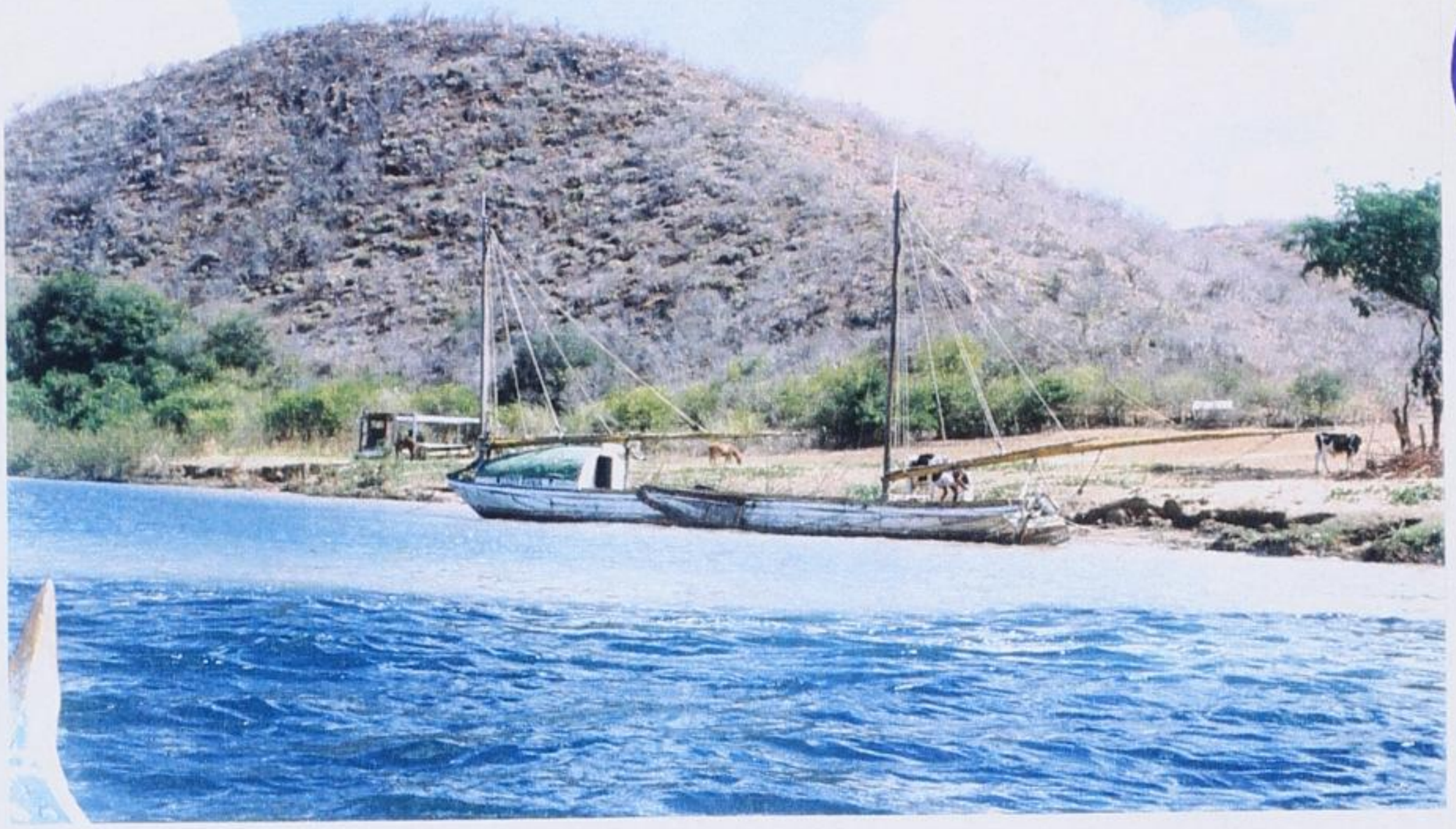


I P H - N
Fl. 28
Proc

IPHAN
Fl. 29
Proc







IPHAN
Fl. 30
Proc





ANEXO II

Planilha de Custos

IPHAN
Fl. 31
Proc

SOCIEDADE SÓCIO AMBIENTAL DO BAIXO SÃO FRANCISCO - CANOA DE TOLDA

PLANILHA DE CUSTOS - PROJETO CANOA DE TOLDA

1. COMPRA DE MATERIAIS					
ESPECIFICAÇÃO	*UNIDADE*	*QUANT.*	*VALOR UNITÁRIO (R$)*	*VALOR TOTAL (R$)*	*VALOR EM UFIR*
Madeira do casco	metro cúbico	4,4	920,00	4.048,00	3.954,90
Madeira da tolda	metro cúbico	0,5	920,00	460,00	449,42
Madeira das bolinas	metro cúbico	0,12	920,00	110,40	107,86
Madeira do convés	metro cúbico	0,65	920,00	598,00	584,25
Madeira do leme	metro cúbico	0,2	920,00	184,00	179,77
Madeira do estrado	metro cúbico	1,06	920,00	975,20	952,77
Madeira dos mastros	metro cúbico	2,02	920,00	1.858,40	1.815,66
Cavername em braúna	pares	11	45,00	495,00	483,62
Ferragens	conjunto	1	1.580,00	1.580,00	1.543,66
Adesivos epoxi	kg	250	30,00	7.500,00	7.327,50
Tintas epoxi	galão	7	45,00	315,00	307,76
Tintas poliuretano	galão	8	56,30	450,40	440,04
Consumíveis	conjunto	1	1.260,00	1.260,00	1.231,02
Moitões	peças	30	32,00	960,00	937,92
Velame	conjunto	1	1.950,00	1.950,00	1.905,15
Cabos diversos	conjunto	1	1.850,00	1.850,00	1.807,45
			sub-total	**24.594,40**	**24.028,73**
2. MÃO DE OBRA					
ESPECIFICAÇÃO	*UNIDADE*	*QUANT.*	*VALOR UNITÁRIO (R$)*	*VALOR TOTAL (R$)*	*VALOR EM UFIR*
Colocação no seco(encalhe)	empreitada	1	150,00	150,00	146,55
Equipe de carpinteiros navais	empreitada	1	8.000,00	8.000,00	7816,00
Desbaste cavername	empreitada	1	150,00	150,00	146,55
Lançamento à água	empreitada	1	150,00	150,00	146,55
			sub-total	**8.450,00**	**8255,65**
3. ACOMPANHAMENTO					
ESPECIFICAÇÃO	*UNIDADE*	*QUANT.*	*VALOR UNITÁRIO (R$)*	*VALOR TOTAL (R$)*	*VALOR EM UFIR*
Transporte	passagem	40	18,60	744,00	726,89
Hospedagem	diária	40	25,00	1.000,00	977,00
Alimentação	diária	40	20,00	800,00	781,60
Filmes fotográficos	rolo	35	6,50	227,50	222,27
Revelação e cópias fotográficas	rolo	35	15,00	525,00	512,93
Fitas videográficas S-VHS	cassete	5	36,40	182,00	177,81
			sub-total	**3.478,50**	**3398,49**
TOTAL GERAL DO PROJETO				**36.522,90**	***35.682,87***

IPHAN
Fl. 32
Proc.

ANEXO III

Currículo dos Coordenadores do Projeto Canoa de Tolda

I P H A N
Fl. 33
Proc.

IPHAN
Fl. 34
Proc

CARLOS EDUARDO RIBEIRO JUNIOR

DADOS PESSOAIS

Nascimento:	13 de dezembro de 1958
Natural:	Estado do Rio de Janeiro
Nacionalidade;	Brasileira
Identidade:	08582350-30
CPF	503.076.817-34
Residência:	R. do Recanto, 32 - Pov. de Areia Branca – 49099-400 Aracaju SE

FORMAÇÃO

Licenciatura em Ciências Biológicas:	Faculdade de Cabo Frio, 1977/78
Licenciatura em Inglês/Português:	Faculdade de Cabo Frio, 1979/1980

QUALIFICAÇÃO

Profissão:	Projetista, Construtor Naval
Línguas:	Francês, Inglês e Espanhol
Habilitação da Marinha do Brasil:	Inscrição 10.520 de 12/06/80
Outros:	Navegação Astronômica, Informática(Editoração Eletrônica, Computação Gráfica, CAD)

EXPERIÊNCIA PROFISSIONAL

Iniciou a constrrução de embarcações a partir de 1975, tendo sido diretor proprietário dos estaleiros Ribeiro-Hercher Multicascos do Brasil e MultiComposite do Brasil, ambos em Cabo Frio. Com estes estaleiros introduziu uma nova geração de embarcações multicascos no país (trimarãs e catamarãs), baseada na construção em composto madeira/epoxi. Para tanto, junto com a Tubolit Ltda., cooperou no desenvolvimento do adesivo/impregnante epoxi Scuna®, que possibilitou grande evolução na construção naval brasileira, construindo a primeira embarcação no Brasil utilizando este processo. Em 1988, colaborando com Richard Newick (EUA - o então mais importante projetista naval de multicascos), desenvolveu a família de trimarãs a vela Raça 40(12m), cujo protótipo participou da CSTAR 88, a mais famosa regata de travessia oceânica em solitário (Atlântico Norte).

Em 1991, convidado pelo governo de Sergipe, através da Sergiportos, se instala em Aracaju para desenvolver e implantar o Projeto Catamarãs de Sergipe, primeiros catamarãs de turismo náutico construídos em série no Brasil. A partir desta data, vários outros projetos de catamarãs utilitários foram realizados, e dentre eles o do Regional Cat® 180, que hoje faz a linha Salvador/Morro de São Paulo. Mais recentemente, projetou o catamarã Eccodigital, de 21', que atravessou o Atlântico tripulado pelo navegador solitário Julio Esteves, durante as comemorações dos 500 anos da chegada dos portugueses ao Brasil.

Atualmente conta com vários de seus projetos (hoje desenvolvidos pela Ygara – Projetistas Associados) navegando em diversas partes do mundo (Atlântico Norte, Atlântico Sul e Pacífico Sul), e em construção seriada e especial por diversos estaleiros no Brasil.

Percorre a região do Baixo São Francisco desde 1997, quando iniciou os trabalhos com as comunidades ribeirinhas e o estudo das embarcações tradicionais daquele trecho do rio São Francisco.

ANEXO IV

Título de Propriedade da Canoa Luzitânia

IPHAN
Fl. 35
Proc

IPHAN
Fl. 36
Proc

RECIBO DE VENDA DE EMBARCAÇÃO À VELA DE SERVIÇO FLUVIAL

R$4.000,00

Eu, JOSÉ FERNANDES SILVA, brasileiro, nascido à Poço Redondo, SE, casado, agricultor e armador, portador da identidade de número 197.574, emitida em 05/06/1971, pelo órgão SSP-SE, CPF 977591125-72, morador no Povado do Curralinho, Município de Poço Redondo, Estado de Sergipe, , recebi da **SOCIEDADE SÓCIO-AMBIENTAL DO BAIXO SÃO FRANCISCO CANOA DE TOLDA**, entidade brasileira, sem fins lucrativos, fundada em 05 de janeiro de 1998, com Estatuto registrado no Cartório do 10º.Ofício, na comarca de Aracaju, Estado de Sergipe, CGC número 02.597.836/0001-40, e com sede oficial à Estrada João Bezerra, 555, Povoado de Areia Branca, Município de Aracaju, Estado de Sergipe, a importância de **R$4.000,00(quatro mil reais),** pagos integralmente nesta data e em moeda corrente nacional; referente ***à venda da embarcação do tipo canoa de tolda à vela***, classificação ....., comprimento 13,45... m, contorno 2,65... m, pontal ..0,65.....m, boca máxima ..1,66.....m, calado máximo .....0,4.....m, capacidade 02 trip. e 20.... passageiros, de nome **LUSITÂNIA**, registrada na Capitania dos Portos de Penedo, Estado de Alagoas, sob o número ..242009016-1.....(titulo de inscrição emitido em ..30/09/83..), de minha propriedade, sendo que o vendedor se obriga a vender a embarcação acima descrita e identificada livre e desembaraçada de ônus ou gravames judiciais, extra-judiciais e trabalhistas, para tanto devendo apresentar a comprovação de ausência de ônus e gravames conforme os descritos, através de documentação devidamente validada nos termos da lei vigente.

1º OFÍCIO DO CARTÓRIO
SOCIEDADE SÓCIO AMBIENTAL DO BAIXO SÃO FRANCISCO CANOA DE TOLDA
Rua João Bezerra, 555 - Areia Branca
Fone: (079) 3243-1388 BEZERRA
Reconheço como verdadeira(s) a(s) firma(s) de
Carlos Eduardo Ribeiro Júnior
Penedo 27/07/1999
Em testº da verdade o Tab. Publico
BONIFÁCIO JOSÉ BEZERRA

Penedo, 27 de julho de 1999

Vendedor
(à rogo de José Fernandes Silva assina Carlos Eduardo R. Júnior).

Testemunhas

1. 08182750-70 SSP BA
CARLOS EDUARDO RIBEIRO JR.

2. 09534927-0 IFP-RJ
EVA RIEPER

MINISTÉRIO DA FAZENDA
SECRETARIA DA RECEITA FEDERAL
COORDENAÇÃO GERAL DE TECNOLOGIA
E SISTEMAS DE INFORMAÇÃO

CONTRATO
ECT/SRF
8351/95

DE TOLDA

CANOA DE TOLDA
RODOVIA JOAO ALVES BEZERR,555
POVOADO AREIA BRANCA

49000-000 ARACAJU;SE

RR 1 4 2 5 9 6 2 6 9 BR

AR

CNPJ
CADASTRO NACIONAL
DA PESSOA JURÍDICA

00013459

REMETENTE
SECRETARIA DA RECEITA FEDERAL

ENDEREÇO PARA DEVOLUÇÃO

SERPRO - SERVICO FEDERAL DE PROCESSAMENTO DE DADOS
AV.LUIS VIANNA FILHO,2.355
PARALELA
CEP - 41.730-000 - SALVADOR.BA

TAQUE AQUI

☐ MUDOU-SE ☐ FALECIDO ☐
☐ DESCONHECIDO ☐ AUSENTE
☐ END INSUFICIENTE ☐ NÃO PROCURADO VISTO

/ /

IPHN
Fl. 37
Proc

Senhor Contribuinte,

Este Cartão substitui o cartão CGC. Confira os seus dados e, se houver qualquer divergência, dirija-se à Unidade Administrativa da SRF de sua jurisdição para as alterações necessárias.

SECRETARIA DA RECEITA FEDERAL

IPHAN
Fl. 371
Rubrica

00013459

REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL

CADASTRO NACIONAL DA PESSOA JURÍDICA - CNPJ

NÚMERO DE INSCRIÇÃO	CARTÃO DE IDENTIFICAÇÃO DA PESSOA JURÍDICA	DATA DE ABERTURA	VALIDADE DO CARTÃO
02.597.836/0001-40		26/06/1998	30/06/2000

NOME EMPRESARIAL
SOCIEDADE SOCIO AMBIENTAL DO BAIXO SAO FRANCISCO - CANOA DE TOLDA

TÍTULO DO ESTABELECIMENTO (NOME DE FANTASIA)
CANOA DE TOLDA

CÓDIGO E DESCRIÇÃO DA ATIVIDADE ECONÔMICA PRINCIPAL
91.99-5-00 - Outras atividades associativas,ne

CÓDIGO E DESCRIÇÃO DA NATUREZA JURÍDICA
302-6 - ASSOCIACAO

LOGRADOURO	NÚMERO	COMPLEMENTO
RODOVIA JOAO ALVES BEZERRA	555	

CEP	BAIRRO/DISTRITO	MUNICÍPIO	UF
49000-000	POVOADO AREIA BRANCA	ARACAJU	

CAIXA POSTAL/FAX/CORREIO ELETRÔNICO/TELEFONE

CPF DO RESPONSÁVEL	SITUAÇÃO ESPECIAL
332.320.247-34	

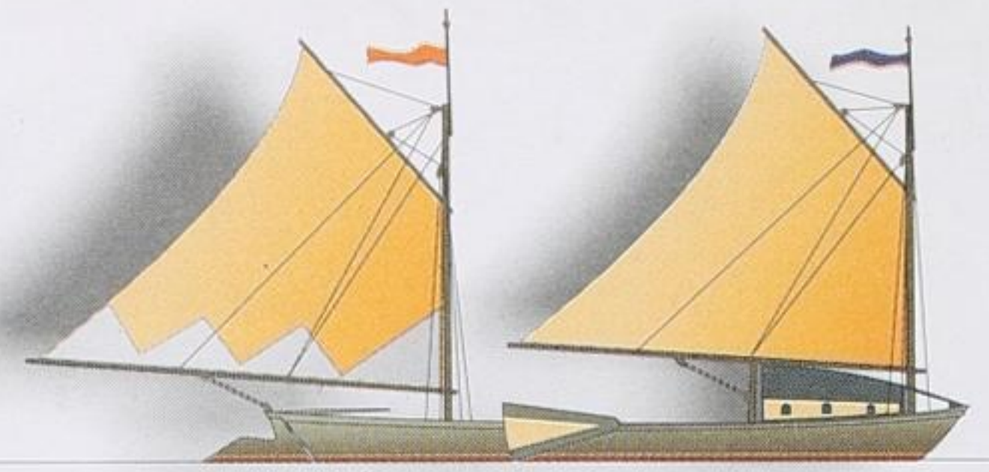
APROVADO PELA IN/SRF NO. 54/98

VÁLIDO EM TODO TERRITÓRIO NACIONAL

371
Rubrica

CANOA DE TOLDA™

SOCIEDADE SÓCIO-AMBIENTAL DO BAIXO SÃO FRANCISCO



I P H . N
Fl. 38
Proc

Eliane Fonseca de Carvalho
Superintendência Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional - SE
Nesta

Of. No. 65/2000 - 08.08.2000

Ref: *Projeto Canoa de Tolda, Tombamento da Canoa de Tolda Lusitânia,*

Prezada Senhora,

Por meio desta solicitamos posição relativa ao andamento do processo de tombamento da canoa de tolda Luzitânia (conforme nosso oficio 57/2000, datado de 08.08.2000 e protocolado em 14.08.2000).

Aproveitamos para apresentar cópia (em anexo) de carta da Associação de Moradores do Povoado do Mato da Onça, em Pão de Açucar –AL (onde se encontra a Luzitânia) manifestando apoio ao tombamento da canoa.

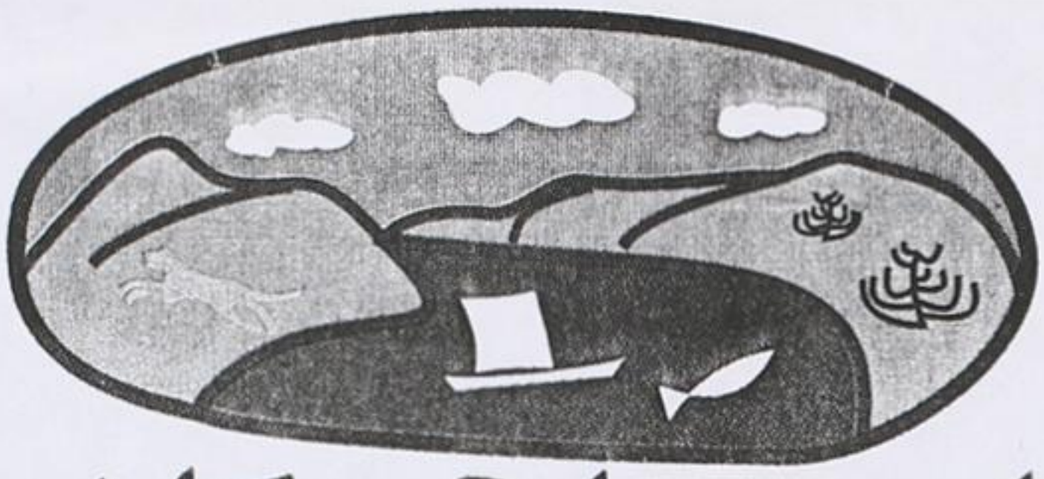
Sem mais para o momento, e atenciosamente,

Carlos Eduardo Ribeiro
Coordenador do Projeto Canoa de Tolda

PS- Em anexo:

01 cópia de carta da Associação de Moradores do Povoado do Mato da Onça

CANOA DE TOLDA - SOCIEDADE SÓCIO-AMBIENTAL DO BAIXO SÃO FRANCISCO
Rodovia Ver. João Alves Bezerra, 555 - Povoado de Areia Branca - 49099-400 Aracaju SE Brasil
Tels +55 (0)79 224 13 27, +55 (0)79 987 33 56 Fax +55 (0)79 224 40 77 E-Mail



MATO DA ONÇA
BAIXO SÃO FRANCISCO - AL

IPHAN
Fl. 39
Proc.

Ao Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional - IPHAN
A/C Sociedade Socio Ambiental do Baixo São Francisco Canoa de Tolda
Rua do Recanto, 32 – Povoado de Areia Branca
49099-400 Aracaju SE

Mato da Onça, 28 de agosto de 2000.

Prezados Senhores.

A ***Associação dos Moradores e Pequenos Produtores do Povoado Mato da Onça,*** povoado ribeirinho do Baixo São Francisco, onde se encontra a canoa de tolda Luzitânia, vem manifestar o total apoio para a recuperação da embarcação.

As canoas de tolda eram o meio de transporte que utilizávamos quando queríamos ir a qualquer lugar. Hoje só existe a Luzitânia, como memória da vida que tínhamos no tempo passado. Com a reforma da Luzitânia nossos filhos poderão saber como era nossa vida. Os moradores do Baixo São Francisco querem voltar a navegar na Luzitânia, andando pelo rio.

A ***Associação dos Moradores e Pequenos Produtores do Povoado Mato da Onça*** se coloca à inteira disposição para o que for preciso e for possível na reforma da Luzitânia.

Obrigado e atenciosamente.

Reginaldo Silva dos Santos

Reginaldo Sílvio dos Santos
Representante da Associação dos Moradores e Pequenos Produtores do Povoado Mato da Onça



ASSOCIAÇÃO DE DESENVOLVIMENTO COMUNITÁRIO POVOADO DO MATO DA ONÇA
57400-000 - PÃO DE AÇÚCAR - AL BRASIL
FILIADA À SOCIEDADE SÓCIO-AMBIENTAL DO BAIXO SÃO FRANCISCO CANOA DE TOLDA

MINISTÉRIO DA CULTURA

IPHAN

INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL

8ª COORDENAÇÃO REGIONAL
Travessa Baltazar de Goés, 86 - 14º andar - 49010-000 Aracaju - SE
Telefone: (079) 211.1066 e Fax: (079) 211.9943
homepage: www.iphan.gov.br

Oficio nº 067/2000

Aracaju,04 de Setembro de 2000

IPHAN
Fl. 40
Proc

Prezado Senhor,

Para a instauração do Processo de Tombamento, se faz necessário que seja fornecido a esta Superintendência o que pede a Portaria nº 11 de Setembro de 1986 no seu Parágrafo 2º e exigências do Conselho Consultivo do IPHAN, abaixo relacionadas.

Portaria nº 11 de Setembro de 1896

"§ 2º - *No caso de a proposta de tombamento se referir a bem ou bens móveis, a instrução do pedido constará de descrição pormenorizada do objeto, se tratar de peça única ou da relação detalhada de peças componentes de coleção, listadas uma a uma, mencionando-se o material empregado, as dimensões de cada unidade e outras características que as individualiza, assim como de informações precisas sobre a localização, o proprietário e/ou responsável pela guarda do(s) objeto(s) e seu estado de conservação, acrescidas de documentação fotográfica e análise do valor desses bens para o patrimônio cultural do País*".

Exigências do Conselho Consultivo do IPHAN:

1 – Os documentos elaborados para compor os processos deverão ser originais, com todas as folhas rubricadas na parte inferior , e assinados pelo autor com tinta azul;

2 – As cópias de documentos enviados a terceiros deverão conter a assinatura e rubricas do seu autor. As cópias dos oficios enviados aos prefeitos Municipais, para lhes dar conhecimento de processos de tombamento, deverão ser assinadas com tinta azul, não sendo admissível cópia xerox do original;

3 – Os documentos elaborados na eventual ausência do titular de um setor deverão ser encaminhados por seu substituto legal, não sendo admissível a utilização do nome do titular encimado pela assinatura do seu substituto antecedida pela letra "p";

4 – Os documentos contendo erros eventuais deverão ser refeitos ou, na impossibilidade dessa providência, corrigidos pelo autor com ressalva rubricada;

Ilmº. Sr.
CARLOS EDUARDO RIBEIRO
Coordenador do Projeto Canoa de Tolda

RECEBIDO
POR:
EM: 05-SET-2000

IPHAN
Fl. 41
Proc

5 – Os documentos que contenham lacunas ou falhas de qualquer natureza deverão ser devolvidos ao seu autor para substituição;

6 – Os processos não poderão conter documentos informais;

7 – Os anexos, quando referidos e encaminhados por documentos, deverão ser mantidos nos processos;

8 – A denominação do bem proposto para tombamento deverá ser fixada antes do encaminhamento do processo à apreciação do Conselho Consultivo, sendo recomendável a sua uniformização tão logo seja possível, em todos os expedientes elaborados pelos diversos setores do IPHAN.

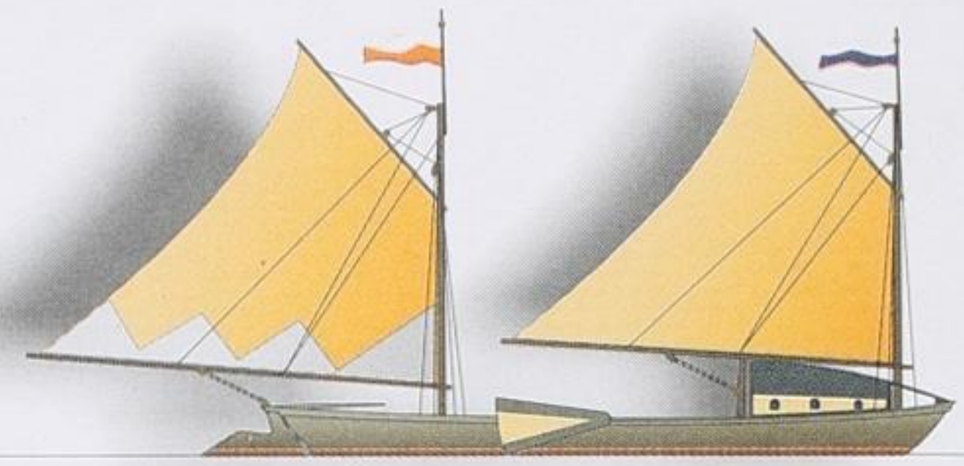
Ficamos no aguardo das providências para que seja dado continuidade ao processo.

Atenciosamente,

Eliane Maria Silveira Fonseca Carvalho
Superintendente Regional
IPHAN-8ª Superintendência Regional

CANOA DE TOLDA™

SOCIEDADE SÓCIO-AMBIENTAL DO BAIXO SÃO FRANCISCO



IPHAN
Fl. 42
Proc

Eliane Fonseca de Carvalho
Superintendência do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – SE
IPHAN
Travessa Baltazar de Góes, 86 – 14° andar
49010-000 Aracaju SE

Of. No. 75/2000 - 11.09.2000

Ref: ***Formalização de Tombamento da Canoa de Tolda Luzitânia – Embarcação Tradicional a Vela do Baixo São Francisco***

Prezada Senhora,

Por meio desta formalizamos o pedido de tombamento da embarcação a vela de nome Luzitânia, última canoa de tolda operacional do Baixo São Francisco, de nossa propriedade.

A canoa de tolda Luzitânia foi por nós adquirida em caráter de urgência (com recursos obtidos através de convênio com o consulado da Alemanha no Recife – PE), com o objetivo de seu restauro por meio do Projeto Canoa de Tolda. O tombamento da Luzitânia será o reconhecimento oficial de sua importância e será de grande estímulo à cooperações que possibilitem o salvamento da embarcação.

Em razão do estado crítico em que se encontra a canoa, solicitamos a apreciação desta documentação em regime de urgência. De antemão agradecemos.

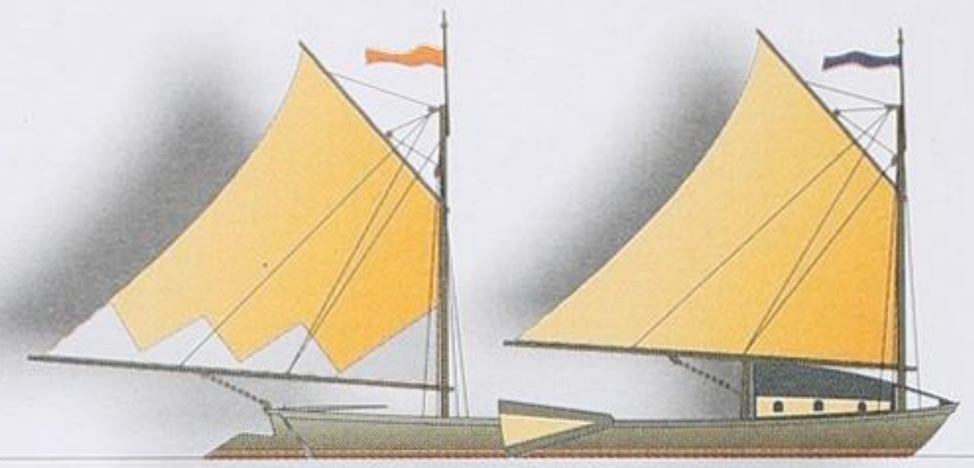
Sem mais para o momento, e atenciosamente,

Carlos Eduardo Ribeiro
Coordenador do Projeto Canoa de Tolda

Em anexo:
01 Original de Memorial de Tombamento da Canoa de Tolda Luzitânia
01 Original de Carta da Associação de Moradores do Povoado do Mato da Onça – AL
01 Cópia de Título de Propriedade da Canoa de Tolda Luzitânia
01 Vídeo Demonstrativo da Canoa de Tolda Luzitânia
01 Cópia do Estatuto da Sociedade Sócio Ambiental Canoa de Tolda
01 Cópia do Cartão de CNPJ da Sociedade Sócio Ambiental Canoa de Tolda
01 Cópia do Parecer do IPHAN a respeito do Projeto Canoa de Tolda
01 Cópia da Planilha de Custos da restauração da Luzitânia

RECEBIDO
POR: Ricardo José R. de Mendonça
EM 29/09/00

CANOA DE TOLDA™
SOCIEDADE SÓCIO-AMBIENTAL DO BAIXO SÃO FRANCISCO



IPHAN
Fl. 43
Proc:

Memorial de Proposta de Tombamento Da Canoa Luzitânia

Última Embarcação Tradicional do Tipo Canoa de Tolda
em
Operação no Baixo São Francisco

1. Considerações Preliminares Sobre o Projeto Canoa de Tolda

O **Projeto Canoa de Tolda**, da Sociedade Sócio-Ambiental do Baixo São Francisco Canoa de Tolda, corresponde à necessidade mais do que urgente de recuperar e preservar um dos principais elementos do patrimônio cultural e histórico do Baixo São Francisco : a *canoa de tolda*. Seu nome provém da *tolda*, pequena cabine localizada junto à proa, utilizada como abrigo da tripulação e seus pertences.

Estas antigas embarcações a vela de grande porte faziam a integração de todo o baixo curso do rio. Sua elevada capacidade de transporte de carga dinamizava a economia da região, sendo um dos emblemas da memória de seu povo, que mantém ainda fortes laços afetivos em relação a esses barcos.

Resta hoje uma *última canoa de tolda navegando* em todo o Baixo São Francisco, de nome **Luzitânia**. A embarcação foi adquirida recentemente pela Sociedade Canoa de Tolda através de convênio com o Consulado Geral da Alemanha. De construção antiga, e tendo como seu último porto a localidade de Curralinho, Alto Sertão Sergipano, esta canoa há pouco tempo atrás, ainda fazia linha entre o sertão de Alagoas e Sergipe e a cidade alagoana de Penedo, próxima à foz.

A **Luzitânia** encontra-se em estado extremamente precário, e graças ao **Projeto Canoa de Tolda** ela voltará a navegar, possibilitando às gerações futuras o contato com este importante elemento da história e da cultura do rio São Francisco.

2. A Sociedade Sócio Ambiental Canoa de Tolda e o Baixo São Francisco

A Sociedadre Sócio Ambiental do Baixo São Francisco – Canoa de Tolda, proprietária da canoa de tolda **Luzitânia**, é uma sociedade civil, sem fins lucrativos, apartidária, livre e sem discriminação fundada em 1998 com o objetivo o desenvolvimento de projetos relacionados com o aspecto sócio-cultural das populações ribeirinhas e preservação ambiental da região do Baixo São Francisco.

De forma pioneira a Sociedade Canoa de Tolda vem executando diversos projetos:

IPHAN
Fl. 44
Proc

- **Projeto Margens**, de levantamento das condições sócio-ambientais em todos os povoados ribeirinhos do Baixo São Francisco ;

- **Projeto Arapuá**, de estruturação de associações de moradores, para o seu treinamento e execução de micro-projetos para o desenvolvimento sustentável ;

- **Projeto Memória do Baixo São Francisco**, com a produção do documentário Na Veia do Rio;

- **Projeto Canoa de Tolda**, para a restauração da canoa de tolda **Luzitânia**.

Em todo o trabalho a identidade do ribeirinho é o elemento guia para o desenvolvimento das estratégias de atuação.

3. A Importância das Canoas de Tolda

Há não muito tempo atrás, o trecho do rio São Francisco entre a então próspera cidade de Piranhas (próxima à barragem de Xingó), em Alagoas, e a foz era navegado por um vasto número de embarcações de serviço e transporte de passageiros a vela e a motor, indicando o dinamismo da atividade econômica na região.

Dentre as embarcações de trabalho movidas a vela, as mais importantes eram as canoas de tolda, pois desempenhavam o papel fundamental de transporte das cargas mais pesadas e variadas entre os extremos do Baixo São Francisco : toras, estacas de madeira e carvão vegetal, cerâmicas e tijolos, gado e pescado salgado, pedras e cal para construção, arroz e milho. As canoas de tolda eram o principal pilar do transporte da produção agropecuária, artesanal e de manufaturados em toda a região, tendo atingido em seu apogeu proporções consideráveis. Seu tamanho era medido pela capacidade de transporte de sacos de cereal. Assim no caso específico da **Luzitânia**, temos uma canoa de 200 sacos, porém as maiores chegavam a 1000, 1500 e mesmo 2000 sacos.

Em torno das grandes canoas de tolda do São Francisco, vivia uma comunidade ativa e variada : *os pilotos*, comandantes e responsáveis pela embarcação e em muitos casos pela comercialização de sua carga ; *os canoeiros tripulantes*, homems das margens dos rios, que muitas vezes, na falta dos ventos, com sua força e varas impulsionavam as toldas rio acima na necessidade de chegar a bom porto a tempo ; *os mestres carpinteiros navais*, com seus segredos, tradições de traçado e técnicas de construção, em busca da canoa perfeita, a que primeiro chegasse ao seu destino, com a maior capacidade de carga possível ; *os cordoeiros*, trançando manualmente cabos e filames das canoas ; *os calafates*, responsáveis pela manutenção das juntas dos taboados dos cascos das embarcações ; *os mestres veleiros*, que desenhavam, cortavam, costuravam e tingiam as peças de algodão que como velas impusionariam as canoas. Devemos notar que determinadas comunidades ao longo do Baixo São Francisco desenvolveram maior tradição nesta ou naquela atividade.

Com a decadência da economia regional nas últimas décadas, as modificações do regime de águas do São Francisco e a mudança da relação do homem ribeirinho com o rio, as canoas de tolda gradativamente perderam sua função. A implantação de uma rede rodoviária cada vez mais ampla, levando a quase todos os povoados produtos mais baratos e novidades tecnológicas para os moradores, foi também um fator determinante no desaparecimento do transporte tradicional a vela e a motor.

O sistema rodoviário contribuiu para uma maior velocidade no transporte de cargas e passageiros, que se tornou mais ágil, ainda que menos confortável, afastando ainda mais o homem de seu contato com o rio.

IPHAN
Fl. 45
Proc

Entretanto, a memória do tempo em que o regime do rio, a navegação fluvial e a atividade econômica do Baixo São Francisco representavam um diferencial em qualidade de vida não foi perdida. É na canoa de tolda que os habitantes das margens do rio identificam um dos símbolos deste modo de vida.

De todas as dezenas de canoas de tolda do Baixo São Francisco sobrou um único exemplar navegando, a **Luzitânia**, que sobreviveu graças à dedicação de seu mestre Abel Ferreira, natural de Pão de Açucar, Alagoas.

4. A Luzitânia : descrição e estado de conservação

Embora tenha 15.70 metros de comprimento, a **Luzitânia** não foi das maiores canoas de tolda do Baixo São Francisco (há registros de canoas de tolda com mais de 25 metros). Mas pela persistência de seu mestre em mantê-la a todo custo, foi a única a resistir ao tempo, e ainda que reparada precariamente na maioria das vezes, manteve intactas suas caracteriísticas originais : estilo, mastreação, sistemas de governo e controle de velame, bolinas e leme, etc.

Quanto à idade da **Luzitânia**, temos que a época em que foi lançada na água, não é concidente com o seu atual registro na Capitania Fluvial de Penedo, que consta de 1982. Segundo vários pilotos e habitantes das margens do Baixo São Francisco, a embarcação teria por volta de 50 anos. Ocorre que durante muito tempo os proprietários de embarcações na região, por diversas razões, não registravam as mesmas no rol de registro das autoridades competentes (atual Capitania Fluvial de Penedo, em Penedo, Alagoas). Muitas embarcações foram modificadas, mudaram de propriedade e tiveram seus nomes alterados sem que houvesse registro de tais informações. Tal situação é comum às diversas regiões mais isoladas do Brasil, e dificulta o levantamento de dados com maior precisão.

Atualmente, a **Luzitânia** é legalmente de propriedade da Sociedade Sócio-Ambiental do Baixo São Francisco – Canoa de Tolda, estando devidamente registrada na Capitania Fluvial de Penedo, e tem como porto o povoado do Mato da Onça em Alagoas, a montante da cidade de Pão de Açucar.

4.1 Estado de Conservação da Canoa de Tolda Luzitânia

O estado da **Luzitânia** é crítico, tendo sido feitos levantamento técnico e documentação fotográfica detalhados de toda a embarcação, não só para estabelecimento de prioridades e cronograma da obra de restauração, mas também para listagem dos materiais e equipamentos diversos necessários para o trabalho. De forma simplificada e por áreas e elementos específicos da embarcação podemos abaixo listar :

4.1.1 Casco

Estrutura Interna – (estrutura principal)

a) Cavername- *A maior parte das cavernas se encontra gravemente deteriorada por podridão avançada, por ação de organismos vivos, e fraturas consequentes de seu enfraquecimento. Está prevista a substituição de 11 (onze) pares de cavernas. Estas cavernas serão confeccionadas em braúna maciça, e constituem peças com até 2,50m de comprimento cada uma.*

b) Roda de Proa- *Também condenada, terá que ser substituída. Sua principal função, além do fechamento do taboado e geração das formas da entrada d'águas das seções*

IPHAN
Fl. 46
Proc

de vante do casco é suportar o peso do mastro de proa, e a transferência dos esforços por ele provocados.

c) Roda de Popa- *Na mesma situação da roda de proa. Suporta, junto com o espelho de popa as ferragens do leme, e o esforço deste a ela transmitido.*

d) Pau de Centro de Popa- *Peça interna no convés de popa, ao longo do centro da canoa, que suporta os esforços do mastro de ré, para transmiti-los ao resto do casco. Também será substituída.*

Estrutura Externa

a) Taboado do Costado- *Serão trocadas a maior parte das tábuas já extremamente deterioradas.*

b) Taboado do Fundo- *Todo o fundo da embarcação se encontra comprometido (podridão, ação de vermes aquáticos, etc.). A substituição será total.*

c) Calafeto/Revestimento do Casco- *O calafeto (vedação) original do casco será inteiramente substituído por colagem entre as tábuas com resina epoxi, o que definitivamente acabará com os problemas de manutenção e infiltração de água, já que todo o casco será revestido interna e externamente com o mesmo material.*

d) Espelho de Popa/Carro de Popa- *Completamente destruídos, sobretudo o carro de popa, cuja função principal é de sustentar o sistema de escota da vela de ré.*

4.1.2 Convés

Convés de Proa/Tolda- *Na realidade o convés de proa de diminuta área é englobado pela tolda da canoa. Esta conta com sua estrutura em bom estado, e terá apenas a sua cobertura (atualmente em chapas de zinco pintado) substituída por peças de madeira trincada, como as toldas tradicionais. Também como o casco será colada e impermeabilizada com resina epoxi.*

Bancos Estruturais- *Peças transversais, que mantém os costados afastados e ao mesmo sempre servem com tensores (auxiliados por barras de ferro transversais). Todos os bancos serão trocados.*

Verdugos e Bordas Falsas- *Todos estão em estado de comprometimento total.*

Convés de Popa- *Com todas as suas tábuas deterioradas, o convés de popa será inteiramente refeito, colado e saturado com resina epoxi.*

Estrados do Fundo(paineiros)- *Dividido e diversos elementos para seu desmonte, o estrado do fundo será totalmente refeito.*

4.1.3 Sistemas de Governo

Leme- *Tanto suas ferragens estruturais e de articulação como suas peças de madeira se econtram extremamente comprometidos pela corrosão e podridão. Será refeito em sua totalidade. O mesmo para a cana de leme e seus moitões da desmultiplicação de governo.*

IPHAN
Fl. 47
Proc

Bolinas- *A mesma situação do leme. Ambas serão substituídas por peças novas, juntamente com o sistema de içamento (moitões e cabos)*

4.1.4 Mastreação/Plano Vélico

Mastros- *Ambos os mastros estão com problemas de apodrecimento em seus pés, e na zona da enora, chegando ao final de sua vida útil. Serão substituídos por peças novas.*

Retrancas e Vergas- *Da mesma forma que os mastros, estas peças terão que ser substituídas.*

Velas- *Todos os panos, já desgatados pela ação do sol, chuva e fungos terão que ser substituídos por novos assim como seu entralhamento às vergas, retrancas e mastros.*

Cabos de Controle- *Todos os cabos de controle, como adriças, escotas, controle das bolinas, da cana de leme, fundeio, etc., serão substituídos por novos.*

Moitões- *Terão que ser substituídos todos os moitões da embarcação : adriças das velas, das vergas, escotas, controle das bolinas e controle da cana de leme.*

5.Características do Projeto

5.1 Objetivo

O objetivo principal do **Projeto Canoa de Tolda** é a completa e fiel restauração da canoa de tolda **Luzitânia** em caráter de urgência, deixando-a em perfeitas condições de navegação. ***Uma vez pronta, a Luzitânia, através da Sociedade Canoa de Tolda, se fará presente em todo o Baixo São Francisco, seja durante manifestações culturais da região, seja como ferramenta de trabalho dos diversos projetos da entidade***. Visamos dessa forma assegurar a permanência de um símbolo máximo da cultura do Baixo São Francisco, hoje em risco de desparecimento definitivo de sua paisagem.

5.2 Interesse

A realização **Projeto Canoa de Tolda** é do interesse não só de todos os segmentos sociais diretamente vinculados ao desenvolvimento sustentável e da preservação da memória cultural da região do Baixo São Francisco, mas também de todas as instituições, entidades, órgãos públicos e demais interessados, em caráter nacional, na recuperação de um importante patrimônio histórico cultural brasileiro a saber :

- ***às populações das margens***, por terem aí o principal elemento de identidade cultural comum às comunidades de todo o Baixo São Francisco ;

- ***às empresas patrocinadoras***, por terem sua imagem associada a questões ambientais e culturais de suma importância .

IPHAN
Fl. 48
Proc.

- *à Marinha do Brasil*, através de seu Museu e Centro de Documentação que poderão contar para estudos e atividades afins, com uma autêntica canoa de tolda, em estado de navegação ;

- *às entidades educacionais e culturais* em todo o Brasil e no exterior ;

- *aos museus* ligados às áreas cultural, histórica, naval, antropológica e social, no Brasil e no exterior ;

- *às secretarias municipais e estaduais* de educação e cultura da região do Baixo São Francisco pela coincidência de objetivos e ações entre estas e o projeto aqui apresentado e pela sua responsabilidade como principais fomentadores da preservação de valores culturais e históricos;

- *ao governo federal,* através de seus ministérios da Educação e da Cultura, e organismos de preservação do patrimônio histórico e artístico nacional, pela sua responsabilidade maior no incentivo e apoio à preservação, e à divulgação de nosso acervo histórico, artístico e cultural.

5.3 Localização do Estaleiro de Recuperação

A canoa de tolda **Luzitânia** será restaurada em estaleiro provisório a ser montado na localidade do Mato da Onça, município de Pão de Açucar, estado de Alagoas. O local foi pelos motivos seguintes:

- Em Pão de Açucar, antigo porto do Baixo São Francisco, foram contactados diversos mestres carpinteiros navais, aptos a comandar a equipe de profissionais que executará o trabalho. Pela proximidade com a base da Sociedade Canoa de Tolda a localidade favorece a permanência constante dos membros desta responsáveis pelo gerenciamento do projeto, otimizando os custos de acompanhamento do mesmo;

- A cidade de Pão de Açucar está ligada ao restante do estado de Alagoas e Sergipe por boas estradas e dispõe de boa infra-estrutura e sistemas de comunicação e transporte e está próxima de cidades maiores, onde o aprovisionamento de materiais e equipamentos não será problema;

- Próximo ainda ao estaleiro de recuperação estão povoados onde tradicionamente se teciam cordas, se faziam os velames e outros equipamentos das embarcações tradicionais onde hoje estão os últimos artesãos capazes de produzir tais itens. Sua participação no projeto consistirá tanto no fornecimento direto de itens necessários à recuperação da canoa, quanto em consultas referentes aos detalhes de sua construção e equipamentos que contribuam para a manutenção de seus aspectos originais;

5.4 Metodologia da Restauração

Apesar do estado crítico da **Luzitânia**, ela ainda guarda suas caracteristicas originais, visto que seu último piloto sempre se preocupou, ainda que com pouquíssimos recursos, em efetuar os reparos mais urgentes e a manutenção indispensável. Assim sendo, a própria embarcação, devidamente fotografada e desenhada será a fonte de consulta para a sua restauração.

Tendo como objetivo a manutenção das características de uma autêntica canoa de tolda, todos os processos utilizados na restauração da **Luzitânia** seguirão à risca a carpintaria naval

IPHAN
Fl. 49
Proc

tradicional do Baixo São Francisco. Os processos de preparação e construção se estenderão à confecção dos equipamentos e acessórios da embarcação tais como velames, cabos, ferragens e todos os apetrechos originalmente embarcados.

A preservação das características originais da **Luzitânia** está baseada no trabalho de pesquisa e documentação que está sendo feito (consulta à arquivos de registro na Capitania Fluvial de Penedo, documentação fotográfica em arquivos pessoais, públicos e de instituições diversas ; entrevistas com antigos armadores, mestres, tripulantes, carpinteiros navais, e pessoas que tiveram suas vidas ligadas à atividade de transporte e/ou comércio fluvial). No caso específico da **Luzitânia** existem excelentes fotografias de sua época áurea, que documentam com riqueza de detalhes suas características.

A preocupação com a longevidade da embarcação levou a Sociedade Canoa de Tolda a abolir o sistema de calafeto nos casco e convés, substituindo a vedação perecível por colagem com resinas epoxi. Da mesma maneira, para a total preservação do casco, o mesmo será totalmente impregnado com resinas epoxi interna e externamente. Tal processo será utilizado para elementos como o leme e as bolinas. A utilização deste material em nenhum momento compromete a preservação das características originais da embarcação.

Dentre todos os elementos retirados da canoa **Luzitânia**, serão selecionados aqueles em melhor estado, para sua inclusão no acervo de museu específico e/ou entidades que justifiquem a necessidade de terem tais peças para apresentação e/ou estudos futuros.

5.5 Estrutura do Projeto

O **Projeto Canoa de Tolda** foi divido em diversas etapas, com a intenção de sistematizar sua execução:

1ª Etapa- Seleção e contratação dos mestres para a execução da obra e levantamento de suas prioridades

Serão escolhidos e contratados não só os mestres carpinteiros navais, para a restauração da célula da embarcação, mas também os mestres veleiros (confecção artesanal dos dois panos da canoa); mestres cordoeiros (para a confecção artesanal dos cabos) e mestres ferreiros, para a confecção de ferragens como moitões (roldanas), ferragens de leme, bolinas, etc.

2ª Etapa- Compra de material específico de cavername

Nesta etapa, serão adquiridas as principais peças estruturais do casco da canoa - as cavernas - confeccionadas por especialistas, em madeira maciça de lei (braúna ou madeira equivalente). Trata-se de trabalho especializado e de precisão, sobretudo para uma embarcação de tão grande porte, onde não podem ser feitas emendas nas cavernas.

3ª Etapa- Colocação no seco, início do levantamento de medidas para elaboração da planta técnica, desmonte e compra de material

Uma vez com todas as cavernas disponíveis para a sua instalação, a canoa de tolda **Luzitânia** será levada para o povoado do Mato da Onça, município de Pão de Açucar, onde um estaleiro temporário coberto será montado. No local do estaleiro, em operação delicada, a canoa terá seus mastros desmontados, e em seguida será arrastada, por força humana, sobre traves de madeira engraxadas. Já no estaleiro, a canoa será nivelada sobre cavaletes (cepos), onde serão iniciados os trabalhos de

IPHAN
Fl. 50
Proc

medições e documentação para a execução das plantas técnicas da canoa. Logo em seguida, virá o desmonte gradativo de todo os os elementos condenados. Simultaneamente, será efetuada a compra de material básico para os trabalhos.

4ª Etapa- Troca do cavername, fundo, costados, convés, tolda, leme, bolinas e estrados.

Todos os elementos estruturais do casco, internos e externos, serão substituídos gradativamente, e de modo a evitar-se a desagregação da embarcação, com a perda de suas formas originais. Trata-se de uma etapa de trabalho de grande precisão. Cavernas e taboados serão todos colados com resina epoxi.

5ª Etapa- Tratamento do casco com resina epoxi, preparação para pintura e acabamento

Uma vez casco, conveses, tolda e todos os demais componentes da canoa finalizados, será feita a aplicação de resina epoxi interna e externamente. Em seguida a preparação para a pintura, em tinta epoxi, também tendo como objetivo a longevidade máxima da embarcação. A pintura de acabamento obedecerá aos padrões originais da **Luzitânia**, com base na documentação fotográfica existente.

6ª Etapa- Montagem final e lançamento à água

Aqui temos a instalação definitiva da mastreação completa, leme, bolinas e seus comandos, estrados, etc, todos devidamente pintados e prontos para utilização. A **Luzitânia** descerá à água já pronta para a navegação inaugural.

5.6 Elaboração dos Planos da Luzitânia

Com o **Projeto Canoa de Tolda** temos a oportunidade única de possibilitar, no futuro, a construção de outras canoas de tolda. Sabendo que a construção desta embarcação (assim como tantas outras embarcações tradicionais no Brasil) é puramente baseada na experiência, na memória de seus mestres construtores, sem a existência de quaisquer documentos técnicos escritos e/ou instrumentos e gabaritos que possibilitem a perenização de medidas e relações dimensionais da canoa, tomamos a inciativa de elaborar os planos de linha e de construção da **Luzitânia** (planos estruturais, vélico e arranjo interno e de convés).

A **Luzitânia** será cuidadosamente medida e tendo documentadas as especificações de seus diversos componentes (dimensões e características de material). De posse das medidas, através de um dos mais modernos programas de arquitetura naval, teremos geradas as linhas da canoa, o que possibilitará a construção de outras embarcações do mesmo tipo.

5.7 Registro Videográfico do Projeto

Com a concretização do **Projeto Canoa de Tolda**, teremos, sem dúvida, a última mobilização para a construção (entendendo-se que a **Luzitânia** servirá basicamente como gabarito para a sua completa restauração) de uma autêntica canoa de tolda do rio São Francisco. Este grande esforço possibilitará a reunião dos últimos mestres ligados às atividades navais tradicionais do Velho Chico, fato portanto, de relevância inquestionável.

Tal oportunidade não pode ser perdida, e para preservar a memória de todo o **Projeto Canoa**

de Tolda, o mesmo será documentado integralmente através de video. Uma vez editado, o material videográfico atenderá aos propósitos da **Sociedade Canoa de Tolda** e das demais entidades participantes do projeto como instrumento de divulgação.

IPHAN
Fl. 51
Proc

6. Custos

Apresentamos em anexo a Planilha de Custos para a realização do **Projeto Canoa de Tolda**. Esta tabela de custos foi apresentada ao IPHAN –Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, que a considerou perfeitamente adequada, sobretudo da grande complexidade e compromissos existentes no projeto : a **Luzitânia** será **inteiramente recuperada**, de acordo com a tradição da arte naval do Baixo São Francisco, e **permanecerá navegando**.

Ainda que contando com o trabalho voluntário de diversos profissionais, é necessária a valorização da mão de obra local, que desde o início do projeto, para ele convocada, tem demonstrado dedicação exemplar.

Temos, portanto, a garantia de estar seguindo estritamente cotações de mão de obra e materiais condizentes com os valores do mercado local, de forma justa sem depreciações e/ou supervalorizações indevidas, assim como de apresentar as etapas de execução de maneira pertinente.

É importante notar ainda, que o valor da embarcação, considerando-se o *status* de relíquia histórica mundial é largamente superior ao custo apresentado para a sua restauração.

7. Divulgação do Projeto Canoa de Tolda

Dentro do planejamento do projeto, está prevista sua divulgação através dos mais diversos meios de comunicação, com o auxílio das mídias impressa (jornais e revistas especializadas, nacionais e internacionais); falada (rádio-difusoras locais e regionais) e televisiva (redes regionais e programas de difusão nacional e internacional), a saber como abaixo indicado:

- lançamento da embarcação na cidade de Pão de Açúcar, em evento com a participação da imprensa, dos patrocinadores, realizadores, a Marinha do Brasil, pessoal ligado à área náutica, a comunidade do baixo São Francisco e demais setores ligados ao projeto.

- viagem inaugural por todo o Baixo São Francisco, consolidando a intenção primeira do projeto de restabelecimento da navegação tradicional no Rio, com a participação da imprensa ;

- exibição do documentário relativo ao projeto em programação de caráter educativo e cultural em canais de TV aberta e a cabo, especializados ;

- publicação de artigos em periódicos especializados em náutica, historiografia naval e navegação nacionais e estrangeiros.

- manutenção de home page, contendo links para as atividades dos principais participantes do projeto, trazendo informações atualizadas acerca do progresso da obra ;

IPHAN
Fl. 52
Proc

- confecção de material comemorativo para divulgação do projeto : adesivos, cartazes e camisetas.

IPHAN
Fl. 53
Proc

MATO DA ONÇA
BAIXO SÃO FRANCISCO - AL

Ao Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional - IPHAN
A/C Sociedade Socio Ambiental do Baixo São Francisco Canoa de Tolda
Rua do Recanto, 32 – Povoado de Areia Branca
49099-400 Aracaju SE

Mato da Onça, 28 de agosto de 2000.

Prezados Senhores,

A ***Associação dos Moradores e Pequenos Produtores do Povoado Mato da Onça,*** povoado ribeirinho do Baixo São Francisco, onde se encontra a canoa de tolda Luzitânia, vem manifestar o total apoio para a recuperação da embarcação.

As canoas de tolda eram o meio de transporte que utilizávamos quando queríamos ir a qualquer lugar. Hoje só existe a Luzitânia, como memória da vida que tínhamos no tempo passado. Com a reforma da Luzitânia nossos filhos poderão saber como era nossa vida. Os moradores do Baixo São Francisco querem voltar a navegar na Luzitânia, andando pelo rio.

A ***Associação dos Moradores e Pequenos Produtores do Povoado Mato da Onça*** se coloca à inteira disposição para o que for preciso e for possível na reforma da Luzitânia.

Obrigado e atenciosamente,

Reginaldo Silva dos Santos

Reginaldo Sílvio dos Santos
Representante da Associação dos Moradores e Pequenos Produtores do Povoado Mato da Onça

RECIBO DE VENDA DE EMBARCAÇÃO À VELA DE SERVIÇO FLUVIAL

IPH.N Fl. 54 Proc

R$4.000,00

Eu, JOSÉ FERNANDES SILVA, brasileiro, nascido à Poço Redondo, SE, casado, agricultor e armador, portador da identidade de número 197.574, emitida em 05/06/1971, pelo órgão SSP-SE, CPF 977591125-72, morador no Povado do Curralinho, Município de Poço Redondo, Estado de Sergipe, , recebi da **SOCIEDADE SÓCIO-AMBIENTAL DO BAIXO SÃO FRANCISCO CANOA DE TOLDA**, entidade brasileira, sem fins lucrativos, fundada em 05 de janeiro de 1998, com Estatuto registrado no Cartório do 10º.Ofício, na comarca de Aracaju, Estado de Sergipe, CGC número 02.597.836/0001-40, e com sede oficial à Estrada João Bezerra, 555, Povoado de Areia Branca, Município de Aracaju, Estado de Sergipe, a importância de **R$4.000,00(quatro mil reais),** pagos integralmente nesta data e em moeda corrente nacional; referente ***à venda da embarcação do tipo canoa de tolda à vela***, classificação ....., comprimento 13,45... m, contorno 2,65... m, pontal 0,65.....m, boca máxima 1,66.....m, calado máximo .....0,14.....m, capacidade 02 trip. e 20.... passageiros, de nome **LUSITÂNIA**, registrada na Capitania dos Portos de Penedo, Estado de Alagoas, sob o número 242009016-1.....(titulo de inscrição emitido em 30/09/83..), de minha propriedade, sendo que o vendedor se obriga a vender a embarcação acima descrita e identificada livre e desembaraçada de ônus ou gravames judiciais, extra-judiciais e trabalhistas, para tanto devendo apresentar a comprovação de ausência de ônus e gravames conforme os descritos, através de documentação devidamente validada nos termos da lei vigente.

1º OFÍCIO DO CARTÓRIO
BONIFÁCIO JOSÉ BEZERRA (Tabelião)
Reconheço como verdadeira(s) a(s) firma(s) de
Carlos Eduardo Ribeiro Júnior
Penedo 27/07/1999
Em testº da verdade. Cad. Público
BONIFÁCIO JOSÉ BEZERRA

Penedo, 27 de julho de 1999

Vendedor
(à rogo de José Fernandes Silva assina Carlos Eduardo R. Júnior)

Testemunhas

1. 08182750-70 SIP BD
Carlos Eduardo Ribeiro Jr.

2. 09534927-0 IFP-RJ
Ana Rieper

IPHAN
Fl. 55
Proc

ESTATUTOS
DA
SOCIEDADE SÓCIO-AMBIENTAL DO BAIXO SÃO FRANCISCO
CANOA DE TOLDA

TÍTULO I – DA DENOMINAÇÃO, SEDE E OBJETIVOS

Artigo 1º. - A **"SOCIEDADE SÓCIO-AMBIENTAL DO BAIXO SÃO FRANCISCO CANOA DE TOLDA",** é uma sociedade civil, sem fins lucrativos, apartidária, livre e sem discriminação, de duração indeterminada, sendo regida pelos presentes Estatutos e pelas leis em vigor ao que lhe for aplicável.

a) A **SOCIEDADE CANOA DE TOLDA** tem sede e foro na cidade de Aracaju, Estado de Sergipe, à Rodovia João Alves Bezerra, 555, Povoado de Areia Branca, podendo criar representações, agências, sucursais e filiais em qualquer parte do país e no exterior.

Artigo 2º. - A **SOCIEDADE CANOA DE TOLDA** tem por objetivo o desenvolvimento de projetos relacionados com o aspectos social das populações e preservação ambiental da região do Baixo São Francisco conforme discriminados nos incisos seguintes:

a) Levantamento e coleta de informações e dados sociais, culturais, científicos e ambientais de toda a região do Baixo São Francisco;

b) Motivar e estabelecer convênios com entidades governamentais ou não governamentais nacionais e estrangeiras nos âmbitos cultural, científico, educacional e congêneres, com interesses similares à Sociedade Canoa de Tolda, para o desenvolvimento de projetos comuns, troca de informações, tecnologias e conhecimentos, para a realização de pesquisas, trabalhos de campo, exposições, palestras e cursos, sempre ligados ao interesse dessa Sociedade.

c) Defender dentro das formas da lei os interesses das populações do Baixo São Francisco nos âmbitos nacional e internacional, conforme convênios e/ou acordos assinados entre Associações Comunitárias e esta Sociedade;

d) Elaborar, debater e implantar projetos do interesse das populações do Baixo São Francisco, sempre com a participação das mesmas, através de suas Associações Comunitárias;

e) O desenvolvimento de auditoria ambiental, inclusive Estudos e Relatórios de Impacto Ambiental(EIAs/RIMAs).

IPHAN
Fl. 56
Proc

f) Organização das populações ribeirinhas para a constituição de núcleos comunitários que possam reivindicar e exercer seus plenos direitos quanto à melhorias de padrão de vida e condições ambientais;

g) Desenvolver trabalhos, sempre no interesse das populações do Baixo São Francisco, nas áreas abaixo:

1- Antropologia;
2- Arquitetura;
3- Artes;
4- Economia;
5- Educação Ambiental;
6- Esportes;
7- Estatística;
8- Saúde;
9- Condições Sanitárias;
10- Manifestações Artísticas;
11- Sociologia;
12- Turismo Sustentado
13- Agronomia;
14- Biologia;
15- Cartografia;
16- Ecologia;
17- Engenharia;
18- Física;
19- Geologia;
20- História;
21- Pesca;
22- Meteorologia;
23- Veterinária.

h) Promoção da divulgação direta e indireta dos trabalhos realizados e em curso, através da publicação à eles relativa, através das mídias:

1- Impressa(livros, imprensa, relatórios, revistas, manuais, apostilas, exposições);
2- Eletrônica(Internet, CD-Roms, etc.)
3- Documentários(filmes, vídeos);
4- Palestras;
5- Relatórios.

i) Comercialização de bens e serviços relacionados aos seus objetivos e atividades bem como artigos promocionais.

IPHAN
Fl. 57
Proc

TÍTULO II – DOS SÓCIOS, SEUS DEVERES E OBRIGAÇÕES

Artigo 3º. - Serão sócios desta Sociedade os maiores de 16(dezesseis) anos que a ela se associarem, desde que se comprometam a respeitar estes Estatutos, regulamentos e deliberações da Diretoria.

Artigo 4º. - Serão considerados sócios ***Fundadores*** os seus idealizadores e organizadores, subscritores ***da "Ata de Constituição da Sociedade".***

Artigo 5º.- Serão considerados sócios ***Beneméritos*** aqueles que prestarem serviços relevantes à Sociedade, e forem apresentados e aprovados pela Diretoria e pelo Conselho de Administração;

Artigo 6º.- Serão considerados sócios ***Contribuintes*** aqueles que tiverem a sua admissão ao quadro associativo aprovada pela Diretoria.

Parágrafo 1º. – Na categoria Sócios Beneméritos e Contribuintes serão admitidas pessoas físicas e jurídicas, devendo no caso de pessoa jurídica ser designado por esta um representante perante a Sociedade..

Parágrafo 2º. – Os critérios de admissão dos sócios Contribuintes serão definidos pela Diretoria em regimento interno.

Artigo 7º. - Os sócios não responderão solidária nem subsidiáriamente pelas obrigações contraídas por esta sociedade.

Artigo 8º. - Apenas os sócios da Sociedade Sócio-Ambiental Canoa de Tolda poderão concorrer à cargos na Diretoria da mesma.

Artigo 9º. - Constituem direitos e obrigações dos sócios desta Sociedade:

a) Comparecer às Assembléias Gerais;
b) colaborar nos trabalhos da Sociedade, apresentando sugestões e críticas construtivas que venham aprimorar o seu funcionamento;
c) votar e ser votado para cargos da administração da Sociedade;
d) requerer convocação de Assembléia, justificando convenientemente o pedido, desde que subscrito por 25(vinte e cinco)% dos sócios;
e) participar, quando solicitado, das diferentes comissões organizadas pela Sociedade;
f) contribuir mensalmente com a taxa de manutenção que vier a ser aprovada pela Assembléia Geral, através de regimento interno. A categoria de sócios Fundadores está isenta de quaisquer contribuições;
g) comunicar por escrito mudanças de domícilio e telefone;
h) em caso de necessidade de afastamento da Sociedade, comunicar por escrito com antecedência de 01(hum) mês.

I P H N
Fl. 58
Proc

Artigo 10º. – Os sócios perderão seus direitos junto à Sociedade, quando e por decisão da Diretoria ocorrerem:

1- O não cumprimento de uma ou mais disposições constantes no Artigo 9º.
2- Infrações à quaisquer disposições estatutárias e/ou regimentais;
3- Formas de expressão pública que prejudiquem a Sociedade ou que venham a provocar a desarmonia de seu funcionamento;
4- Delitos, desvio de numerário e/ou patrimônio da Sociedade, devidamente comprovados;
5- Atos que impliquem em desbano e/ou descrédito da Sociedade e/ou de seus membros.

PARÁGRAFO ÚNICO- É vedado o ingresso e/ou sua permanência na Sociedade de pessoas que exerçam ou se apresentem como candidatos à cargos politicos-partidários das administrações públicas municipal, estadual e federal.

TÍTULO III – DA ORGANIZAÇÃO E ADMINISTRAÇÃO DA SOCIEDADE

Artigo 11º. - Constituem poderes da Sociedade:

a) Assembléia Geral

b) Diretoria

Artigo 12º. - A Assembléia Geral será constituída pelos sócios, em pleno gozo de seus direitos sociais, e as decisões serão tomadas pela maioria dos presentes.

*Parágrafo 1º. - A **Assembléia Geral** se reunirá 02(duas) vezes por ano, nos meses de janeiro e julho e, extraordináriamente quando se fizer necessário, ou por solicitação dos **Sócios** e **Diretoria**. Durante a reunião da **Assembléia Geral** serão discutidos programas a serem desenvolvidos no período seguinte, bem como será avaliado o desempenho da Sociedade no período anterior, sendo julgadas a contabilidade apresentada pela **Diretoria**. A convocação das **Assembléias Gerais** será realizada através de carta circular registrada, com antecedência minima de 15(quinze) dias. Será contudo dispensada esta formalidade se houver comparecimento da totalidade dos sócios com direito a voto, comprovada pela assinatura no livro de presença.*

*Parágrafo 2º. - As Assembléias serão instaladas pelo **Presidente da Sociedade** ou seu substituto legal, em caso de impedimento do primeiro.*

Parágrafo 3º - As decisões das Assembléias Gerais serão sempre tomadas por maioria de votos apurados entre os sócios, salvo nos casos previstos anteriormente nestes estatutos.

Artigo 13º. *– Compete à Assembléia Geral:*

IPHAN
Fl. 59
Proc

1- *Eleger por 2/3(dois terços) dos votos a Diretoria, Os membros do Conselho de Administração e do Conselho Consultivo;*
2- *Aprovar por maioria dos votos, a reforma dos Estatutos, quando proposta pela Diretoria ou por 2/3(dois terços) dos sócios, quando por estes proposta;*
3- *Deliberar sobre qualquer outro assunto de interesse da Sociedade.*

Artigo 14º. *– A* ***Sociedade*** *será dirigida por uma* ***Diretoria*** *que será assim constituída: Presidente, Vice-Presidente, Secretário, Tesoureiro, Conselho Administrativo e Conselho Consultivo.*

Parágrafo 1º. - A Diretoria será eleita na Assembléia Geral no mês de janeiro do ano competente, com mandato pelo prazo de 02(dois) anos, com direito à reeleição. Nenhum dos Diretores da Sociedade receberá remuneração pelo exercício do cargo.

Parágrafo 2º. - A Diretoria deverá reunir-se em caráter ordinário, a cada 60(sessenta) dias, e extraordináriamente, quando convocada pelo Presidente.

Parágrafo 3º. – Os Conselhos Administrativo e Consultivo da Sociedade serão compostos por um número minimo de 03(três) membros, escolhidos através de indicação da Diretoria e aprovavação de 2/3 da Assembléia Geral, com mandato de 02(dois) anos de duração, e direito à reeleição.

Parágrafo 4º. - Ao Presidente compete:

I- Representar a Sociedade em juízo e fora dele, ativa e passivamente, podendo delegar poderes a um ou mais procuradores;
II- Convocar e presidir as reuniões da Diretoria e das Assembléias Gerais;
III- Abrir, rubricar e encerrar os livros da Sociedade;
IV- Autorizar as despezas necessárias à manutenção da Sociedade;
V- Prover, interinamente, qualquer cargo que venha a vagar na Diretoria;
VI- Resolver todos os caso omissos nestes Estatuto, depois de ouvir os sócios;
VII- Assinar, com o Secretário, toda a correspondência da Sociedade;
VIII- Assinar, isoladamente ou em conjunto com o tesoureiro, todos os cheques e demais documentos que importem em obrigações sociais;
IX- Usar o voto de desempate, quando necessário;
X- Assinar escritura de aquisição e venda de bens da sociedade, com o Tesoureiro, após aprovação da Assembléia Geral.
XI- Cumprir e fazer cumprir os presentes estatutos, regulamentos que vierem a ser editados e as decisões das Assembléias Gerais;

Parágrafo 4º. - Ao Vice-Presidente compete:

I- Substituir o Presidente em seus impedimentos;
II- Colaborar com o Presidente em seus trabalhos;

III- Organizar, planejar e dirigir a execução dos serviços administrativos da Sociedade.

Parágrafo 5º. - Ao Secretário compete:

I- Lavrar e assinar atas das reuniões da Diretoria e Assembléias;
II- Fazer toda a correspondência da Sociedade;
III- Dirigir os trabalhos da secretaria, tendo a seu cargo o arquivo da Sociedade;
IV- Manter em dia o registro de sócios e controle de presença.

Parágrafo 6º. - Ao Tesoureiro compete:

I- Assinar isoladamente ou em conjunto com o Presidente, todos os cheques e saques em bancos, bem como quaisquer documentos expedidos pela Tesouraria;
II- Escriturar em forma contábil o livro caixa;
III- Efetuar, mediante comprovante, os pagamentos determinados pelo presidente;
IV- Manter depositados, em estabelecimento oficial de crédito, os valores da sociedade;
V- Assinar escrituras de aquisição e/ou recebimento de doação de bens da Sociedade, juntamente com o Presidente, desde que autorizados pela Assembléia;
VI- Submeter mensalmente à Diretoria, anualmenate à Assembléia Geral, um relatório pormenorizado da situação financeira da Sociedade.

Parágrafo 7º. - Ao Conselho Administrativo compete:

I- Promover o trabalho de arregimentação e/ou recuperação de sócios, quando necessário, ou de outro elementos da sociedade;
II- Encaminhar o relatório do Tesoureiro anualmente, e opinar à Assembléia sobre a conveniência ou não de aprovação do mesmo;
III- Auxiliar a Diretoria e substituí-la em seus impedimentos;
IV- Participar juntamente com a Diretoria, das reuniões e decisões, acompanhando o cumprimento dos objetivos sociais.
V- Desenvolver as funções administrativas que lhe forem confiadas pelo Presidente e/ou Vice-Presidente.
VI- Fiscalizar o andamento das atividades cabíveis à sua área, comunicando ao Presidente as irregularidades que encontrar.
VII- Aprovar o orçamento anual da Sociedade, bem como o plano de atividades da Diretoria.
VIII- Examinar o relatório das atividades da Diretoria, analizando-o e opinando naquilo que julgar conveniente.

IPHAN
Fl. 61
Proc

IX- Zelar para que a Diretoria mantenha suas atividades dentro dos objetivos precípuos e da filosofia da Sociedade.
X- Reunir-se ordinariamente, bimestralmente e extraordinariamente, quando convocado pelo Presidente da Sociedade.

Parágrafo 8º. - Ao Conselho Consultivo compete:

I- Como órgão de assessoria, opinar sobre todos os assuntos para os quais for consultado.
II- Sugerir medidas à Diretoria para o desenvolvimento de negócios sociais.
III- Eleger dentre Os integrantes do Conselho, o membro que presidirá suas reuniões.
IV- Reunir-se ordinariamente, bimestralmete e extraordinariamente, quando convocado pelo Presidente da Sociedade.

Artigo 15º. – Os seguintes membros da Sociedade poderão receber remuneração pelos seus serviços, conforme decisão da Diretoria: os membros do Conselho Administrativo; os membros do Conselho Consultivo; e demais membros envolvidos em projetos específicos.

TÍTULO IV – DO PATRIMÔNIO SOCIAL E CONTRIBUIÇÕES MENSAIS

Artigo 16º. - O patrimônio social será constituido por bens móveis e/ou imóveis adquiridos e/ou recebidos em doação pela Sociedade, e pela contribuição dos sócios, cujo produto será revertido em benefício da Sociedade, dentro dos objetivos sociais constantes de 02(dois) tipos:

a) contribuição dos Sócios Beneméritos e Constribuintes para atender às despesas de manutenção;
b) quotas extras para atender despesas de investimentos

Artigo 17º. – A Sociedade, além das contribuições de seus sócios, obterá recursos financeiros através de patrocínios, donativos, subvenções, legados e verbas especiais de órgãos públicos ou privados, pessoas físicas ou jurídicas.

Artigo 18º. – Também serão receitas da Sociedade todas as que se originarem das atividades inerentes ao seu objetivo.

Artigo 19º. - Todo recurso financeiro que ingresse na Sociedade será destinado integralmente ao seu sustento, à formação de seu patrimônio, e à realização de seus projetos e objetivos, que terão sua ordem prioritária determinada pela Diretoria.

IPHAN
Fl. 62
Proc.

Artigo 20º. – A Sociedade não aceitará doações com encargos contrários aos seus objetivos, à sua natureza e à lei. As pessoas físicas e jurídicas que contribuirem para a Sociedade com doações, contribuições pecuniárias, renunciarão expressamente por si, seus hedeiros e sucessores, no ato de formalização da doação ou contribuição feita, a qualquer tipo de reebolso, mesmo no caso de extinção e/ou liquidação da Sociedade.

Artigo 21º. - As contribuições serão estabelecidas mediante orçamento a ser elaborado pela Diretoria e rateado entre os sócios.

Parágrafo 1º. - Será adotado o critério de rateio por número de sócios.

Parágrafo 2º. - A Assembléia Geral aprovará a constituição de um fundo de reserva para atender as despesas iniciais de implantação da Sociedade e de investimentos necessários também aprovados pela Assembléia.

Parágrafo 3º. - O atraso no pagamento da contribuição mensal e das taxas extras para constituição do fundo de reserva sujeitará a multa de 2(dois) % por cada periodo igual ou inferior a 30(trinta) dias.

Parágrafo 4º. - Competirá à Diretoria estabelecer a forma de cobrança das contribuições mensais, comunicando com antecedência de 05(cinco) dias o local do pagamento.

Parágrafo 5º. - O atraso superior a 03(três) meses consecutivos ou alternados, sujeitará o sócio à penalidade a ser estabelecida em Assembléia Extraordinária.

TÍTULO VI – DISPOSIÇÕES GERAIS

Artigo 22º. - Os sócios que pretendam deixar de membros desta Sociedade se obrigam a comunicar essa intenção à mesma, com antecedência de 10(dez) dias, cientificando ao seu sucessor dos direitos e obrigações decorrentes da condição de sócio.

Artigo 23º. - A sociedade só será dissolvida com a aprovação de dois terços da totalidade dos sócios, especialmente convocados, com antecedência mínima de 20(vinte) dias, para deliberar a respeito.

PARÁGRAFO ÚNICO - Dissolvida a sociedade e satisfeitas todas as obrigações, seu patrimônios imóvel e de bens móveis será destinado e/ou incorporado à outra(s) entidade(s) afim(ns), escolhida(s) pela Assembléia Geral, por maioria de votos.

Artigo 24º. - Na falta de disposições expressas neste Estatuto, o processamento das reuniões da Diretoria e Assembléias será suprido pelos usos, costumes e pela legislação específica que rege as sociedades da espécie.

IPHAN
Fl. 63
Proc

Artigo 25º. – O exercicio social coincidirá com o ano civil.

Artigo 26º. – Os primeiros Conselhos de Administração e Cosultivo deverão ser eleitos no prazo máximo de 03(três) meses a contar da data de registro do presente estatuto.

Artigo 27º. - O presente Estatuto foi aprovado pelos sócios fundadores conforme ata de Assembléia Geral de 10 de fevereiro de 1997, da qual constam os nomes dos mesmos, bem como os dos membros da primeira Diretoria.

Aracaju, 10 de fevereiro de 1998.

A presente foi transcrita do Livro de Atas de no. 01(hum) da Sociedade Sócio-Ambiental do Baixo São Francisco – Canoa de Tolda.

REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL

CADASTRO NACIONAL DA PESSOA JURÍDICA – CNPJ

IPHAN
Fl. 64
Proc

NÚMERO DE INSCRIÇÃO	CARTÃO DE IDENTIFICAÇÃO DA PESSOA JURÍDICA	DATA DE ABERTURA	VALIDADE DO CARTÃO
02.597.836/0001-40		26/06/1998	30/06/2002

NOME EMPRESARIAL
SOCIEDADE SOCIO AMBIENTAL DO BAIXO SAO FRANCISCO - CANOA DE TOLDA

TÍTULO DO ESTABELECIMENTO (NOME DE FANTASIA)
CANOA DE TOLDA

CÓDIGO E DESCRIÇÃO DA ATIVIDADE ECONÔMICA PRINCIPAL
91.99-5-00 - Outras atividades associativas,ne

CÓDIGO E DESCRIÇÃO DA NATUREZA JURÍDICA
302-6 - ASSOCIACAO

LOGRADOURO	NÚMERO	COMPLEMENTO
RODOVIA JOAO ALVES BEZERRA	555	

CEP	BAIRRO/DISTRITO	MUNICÍPIO	UF
49000-000	POVOADO AREIA BRANCA	ARACAJU	SE

CAIXA POSTAL/FAX/CORREIO ELETRÔNICO/TELEFONE

CPF DO RESPONSÁVEL	SITUAÇÃO ESPECIAL
332.320.247-34	

APROVADO PELA IN/SRF NO. 54/98

VÁLIDO EM TODO TERRITÓRIO NACIONAL

IPHAN
FL. 65
Rubrica

Ministério da Cultura
Secretaria de Apoio à Cultura

IPHAN
Fl. 65
Proc

Programa Nacional de Apoio à Cultura - PRONAC

Mecenato

COPIA

Parecer

Órgão de análise: **IPHAN**

Proc Nº 01400.011569/99-37 MECENATO: 992641
Proponente: Sociedade Sócio-Ambiental do baixo São Francisco Canoa de Tolda.
Projeto: Canoa de Tolda.

1. Enquadramento
1.1 Área (s) Patrimônio Cultural Segmento(s): arquitetônico

1.2- Resumo do Projeto

Este projeto tem como objetivo restaurar e manter em atividade, nas águas do Rio São Francisco, uma das significativas embarcações culturais do Brasil. Deve ser tratado prioritariamente.

1.3 O projeto pode ser considerado de natureza cultural e/ou artística sim (X) não ( )
Em caso negativo justifique.

O Brasil é o país mais rico do mundo em embarcações tradicionais.

Jangadas, saveiros, traineiras, baleeiras, botes, bateiras e canoas configuram esta parcela quase desconhecida do Patrimônio Cultural Brasileiro.

Todas estas tipologias estão ameaçadas de extinção, inclusive as seculares "canoas de tolda" das quais, em sua dimensão, a "Lusitânia" é o último exemplar.

COPIA

1.4-Enquadramento legal: art.3° inciso (s) III alínea(s) b
art . 25 inciso(s) VII

TAB.D

COPIA

IPHAN
Fl. 66
Proc. XXX

PRONAC - **Mecenato - Parecer**
Processo n.º 01400.011569/99-37
Projeto: Canoa de Tolda

2 - Orçamento

2.1 Recursos solicitados ao **Mecenato** (UFIR)

Projeto:	**R$ 35.682,87 (UFIRs)**
Elaboração do Projeto:	R$ ----------
Agenciamento:	R$ ----------
Total:(a)	R$ 35.682,87 (UFIRs)

Outras fontes: (b) -------- **TOTAL GERAL (a+b): R$ 35.682,87 (UFIRs)**

2.2 - Os itens de despesas e seus custos estão adequados? (X) sim ( ).não
O custo do projeto está de acordo com os preços praticados no mercado.

3. Caso considere necessário, faça um comentário final.

A proteção aos barcos tradicionais é uma realidade em todo o mundo. No Brasil, país que mistura tradições indígenas, africanas, mediterrâneas, ibéricas, orientais e norte européias em suas embarcações típicas , trata-se de ações emergenciais, em virtude da virtual extinção de muitos destes exemplares.

Estuda-se o tombamento nacional de "Lusitânia", iniciando o Projeto de Valorização destes inestimáveis Bens Culturais.

4 - À Consideração superior:
Local e data: Florianópolis, 06 de julho de 2000.
Parecerista (nome / cargo função):

Dalmo Vieira Filho
Superintendente Regional
11ªSR/IPHAN/SC

De acordo. Encaminhe-se ao MECENATO. Em, / /

Maria Bernadete Porto.
Chefe de Divisão IPHAN/PRONAC

Thays Pessotto
Coordenadora de Conservação e PRONAC/DEPROT/IPHAN

Fapese

IPHAN
Fl. 67
Proc

IPHAN
FL. 67
Rubrica

Aracaju, 28 de setembro de 2000.

CT – N.º 020/2000 – PRESI

Senhora Coordenadora,

A Fundação de Apoio à Pesquisa e Extensão de Sergipe – FAPESE – vem reforçar junto a Vossa Senhoria e ao IPHAN, os pedidos de apoio ao Projeto Canoa de Tolda, que visa preservar a última remanescente dessas embarcações no Baixo São Francisco. A recuperação e uso posterior da Canoa "Luzitânia" será da maior significação para o patrimônio regional.

Atenciosamente,

Prof. Dr. José Alexandre Felizola Diniz
Presidente

Ilma. Sra.
ELIANE MARIA SILVEIRA FONSECA CARVALHO
DD: Coordenadora da 8ª Coordenadoria
IPHAN

Fundação de Apoio à Pesquisa e Extensão de Sergipe
Rua Lagarto, 952 - Centro - CEP: 49010-390 - Aracaju-SE – Fone/FAX: 211-1342
E-mail: fapese@pop-se.rnp.br - http://www.pop-se.rnp.br/fapese

Fapese

IIlmo. Sra.
ELIANE MARIA SILVEIRA FONSECA CARVALHO
DD: Coordenadora da 8ª Coordenadoria
IPHAN
EDIFÍCIO ESTADO DE SERGIPE

IPHAN
Fl. 68
Proc

Fundação de Apoio à Pesquisa e Extensão de Sergipe
Rua Lagarto, 952 - Centro - CEP: 49010-390 - Aracaju-SE - Fone/Fax: 211-1342
E-mail: fapese@pop-se.r n p . br - http://www.pop-se.r n p . br/fapese

SOCIEDADE SÓCIO AMBIENTAL DO BAIXO SÃO FRANCISCO - CANOA DE TOLDA

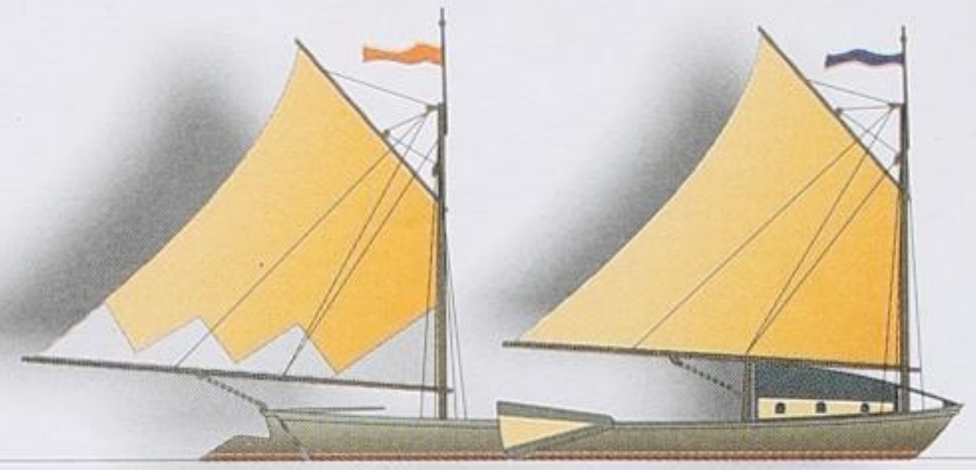
PLANILHA DE CUSTOS - PROJETO CANOA DE TOLDA

1. COMPRA DE MATERIAIS					
ESPECIFICAÇÃO	*UNIDADE*	*QUANT.*	*VALOR UNITÁRIO (R$)*	*VALOR TOTAL (R$)*	*VALOR EM UFIR*
Madeira do casco	metro cúbico	4,4	920,00	4.048,00	3.954,90
Madeira da tolda	metro cúbico	0,5	920,00	460,00	449,42
Madeira das bolinas	metro cúbico	0,12	920,00	110,40	107,86
Madeira do convés	metro cúbico	0,65	920,00	598,00	584,25
Madeira do leme	metro cúbico	0,2	920,00	184,00	179,77
Madeira do estrado	metro cúbico	1,06	920,00	975,20	952,77
Madeira dos mastros	metro cúbico	2,02	920,00	1.858,40	1.815,66
Cavername em braúna	pares	11	45,00	495,00	483,62
Ferragens	conjunto	1	1.580,00	1.580,00	1.543,66
Adesivos epoxi	kg	250	30,00	7.500,00	7.327,50
Tintas epoxi	galão	7	45,00	315,00	307,76
Tintas poliuretano	galão	8	56,30	450,40	440,04
Consumíveis	conjunto	1	1.260,00	1.260,00	1.231,02
Moitões	peças	30	32,00	960,00	937,92
Velame	conjunto	1	1.950,00	1.950,00	1.905,15
Cabos diversos	conjunto	1	1.850,00	1.850,00	1.807,45
			sub-total	**24.594,40**	**24.028,73**
2. MÃO DE OBRA					
ESPECIFICAÇÃO	*UNIDADE*	*QUANT.*	*VALOR UNITÁRIO (R$)*	*VALOR TOTAL (R$)*	*VALOR EM UFIR*
Colocação no seco(encalhe)	empreitada	1	150,00	150,00	146,55
Equipe de carpinteiros navais	empreitada	1	8.000,00	8.000,00	7816,00
Desbaste cavername	empreitada	1	150,00	150,00	146,55
Lançamento à água	empreitada	1	150,00	150,00	146,55
			sub-total	**8.450,00**	**8255,65**
3. ACOMPANHAMENTO					
ESPECIFICAÇÃO	*UNIDADE*	*QUANT.*	*VALOR UNITÁRIO (R$)*	*VALOR TOTAL (R$)*	*VALOR EM UFIR*
Transporte	passagem	40	18,60	744,00	726,89
Hospedagem	diária	40	25,00	1.000,00	977,00
Alimentação	diária	40	20,00	800,00	781,60
Filmes fotográficos	rolo	35	6,50	227,50	222,27
Revelação e cópias fotográficas	rolo	35	15,00	525,00	512,93
Fitas videográficas S-VHS	cassete	5	36,40	182,00	177,81
			sub-total	**3.478,50**	**3398,49**
TOTAL GERAL DO PROJETO				**36.522,90**	***35.682,87***

IPHAN Fl. 69 Proc.

CANOA DE TOLDA™

SOCIEDADE SÓCIO-AMBIENTAL DO BAIXO SÃO FRANCISCO



IPHAN
Fl. 70
Proc.

Eliane Fonseca de Carvalho
Superintendência do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – SE
IPHAN
Travessa Baltazar de Góes, 86 – 14° andar
49010-000 Aracaju SE

Of. No. 91/2000 - 06.10.2000

Ref: *Tombamento da Canoa de Tolda Luzitânia*

Prezada Senhora,

Na última semana demos entrada no IPHAN – SE da documentação solicitada para o processo de tombamento da canoa de tolda Luzitânia.

Gostaríamos de ter posição do IPHAN a respeito do andamento do processo, bem como ter cópia de regulamento específico quanto às implicações do tombamento. Como ficou bem explicitado tanto em reunião que tivemos com a Sra. Como com o Sr. Dalmo Vieira Filho do IPHAN – SC, a Luzitânia - uma vez recuperada - permanecerá navegando no Baixo São Francisco, atuando como parte do Projeto TV Canoa de Tolda.

Em anexo estão cópias de correspondência de apoio ao Projeto Canoa de Tolda oriundas da FAPESE – Fundação de Apoio à Pesquisa do Estado de Sergipe, e do Programa Xingó. Esta documentação com certeza reforça a importância do salvamento da Luzitânia.

Aproveito ainda para solicitar sua interveniência quanto ao andamento de nosso processo de Lei de Incentivo à Cultura, ainda em tramitação no MinC. Este por sua vez nos informou que o mesmo se encontrava no IPHAN em Brasília para avaliação do mesmo.

Sem mais para o momento, e atenciosamente,

Carlos Eduardo Ribeiro
Coordenador do Projeto Canoa de Tolda

Em anexo:
01 cópia de correspondência da FAPESE
01 cópia de ofício do Programa Xingó

Fapese

IPHAN
Fl. 71
Proc.

Aracaju, 28 de setembro de 2000

CT – N.º 283/2000 – PRESI

Prezado Senhor,

Tomamos conhecimento da implantação do Projeto Canoa de Tolda, coordenado por Vossa Senhoria, com o objetivo de recuperar a última dessa embarcações ainda existente no Baixo São Francisco. Consideramos esse trabalho de grande relevância para a preservação de uma parte de nossa memória, sendo o barco "Luzitânia" um vestígio dos mais significativos para o patrimônio regional

Atenciosamente,

Prof. Dr. José Alexandre Felizola Diniz
Presidente

Ilma. Sr.
CARLOS EDUARDO RIBEIRO
DD: Coordenador do Projeto Canoa de Tolda
Sociedade Canoa de Tolda
Rua do Recanto, 32
Povoado Areia - Branca
49099-0400-Aracaju /SE

IPHAN
Fl. 72
Proc

PROGRAMA XINGÓ
CNPq/CHESF/SUDENE/UFS/UFAL/
ÁREA DE ARQUEOLOGIA E PATRIMÔNIO HISTÓRICO
FoneFAX (079) 212-6452 Cidade Universitária Prof. José Aloísio de Campos

OFÍCIO Nº 105/2000-PROGRAMA XINGÓ 28 de Setembro de 2000.

Prezado Senhor,

Foi imensa a satisfação ao saber da implantação do Projeto "Canoa de Tolda", tendo à frente Vossa Senhoria, na luta por resgatar traços marcantes da memória histórica e cultural da nossa região.

Como Coordenadora Executiva da Área Temática Arqueologia e Patrimônio Histórico – Programa Xingó, cumpre-nos dizer da relevância do trabalho coordenado por Vossa Senhoria, por sabermos da riqueza cultural do Baixo São Francisco, especialmente o "Barco Luzitânia", uma realidade cultural que urge ser preservada como patrimônio de nossa região.

Atenciosamente,

Profª Maria Tereza Souza Cruz
Coordenadora Executiva da Área Temática
Arqueologia e patrimônio Histórico

Ilmo. Sr.
CARLOS EDUARDO RIBEIRO
DD. Coordenador do Projeto Canoa de Tolda
Sociedade Canoa de Tolda
Rua do Recanto, 32
Povoado Areia Branca
49099-400 – Aracaju/SE

IPHAN
Fl. 73
Proc

Cognac Velas Ltda
Manufacturer of Elvström Sails in Brasil
R2 Qd1 Lt9 - Lot Santa Isabel - Manilha
24800-000 Itaboraí - RJ
Tel e Fax (21) 635-9313
e-mail: adrianno@openlink.com.br

à Sociedade Sócio-ambiental do Baixo São Francisco "Canoa de Tolda"
At.: Carlos Eduardo Ribeiro (Coordenador do projeto "Canoa de Tolda")
Rua do Recanto 32
Povoado de Areia Branca
49099-400 Aracaju - SE

Ref..: Tombamento da canoa de tolda "Luzitânia"

Caro sr. Carlos Eduardo,

Tomei conhecimento do projeto "Canoa de Tolda" e o considero da maior importância. O país está precisando preservar as suas tradições náuticas e reintegrar o homem ao seu ambiente. O projeto "Canoa de Tolda" insere-se perfeitamente nestes paradigmas e merece o apoio de todos. Trata-se de um exemplo a ser seguido, tanto assim que o apresentarei à Universidade Federal do Pará, com quem trabalharei proximamente na recuperação da navegação tradicional à vela entre as populações costeiras daquele estado.

O tombamento da embarcação é pioneiro e deve estabelecer uma norma a ser seguida na preservação da navegação tradicional no Brasil. O tombamento, a restauração e o conseqüente retorno da canoa Luzitânia às suas atividades é fundamental para a sobrevivência das tradições que sempre cercaram a canoa de tolda. A atitude do IPHAN deve ser orientada no sentido de empenhar-se para imediata obtenção de verbas para essa recuperação. A minha experiência mostra que não se deve protelar a obtenção de recursos pois o perfeito restauro da canoa de tolda se fará dia a dia mais difícil, por conta do estado em que se encontra.

Queira também manter em mente que a nossa empresa empenhar-se-á em ajudá-los quando da operação de recuperação das velas, caso nosso auxílio lhes possa ser útil.

Cordialmente

Arnaldo Paes de Andrade
Cognac Velas Ltda

MINISTÉRIO DA CULTURA

IPHAN — Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional

Memorando nº: 01/2001 GAB. 8ª SR/SE

Data: 10/01/2001

DEPROT-DF/GAB
APOIO
00034/2001 11/01

IPHAN Fl. 74 Proc

Para: Drº Roberto Holanda
D.D. Diretor do DEPROT - IPHAN

Assunto: **Encaminhamento de processo**

Prezado Senhor,

Estamos encaminhando solicitação do Sr Carlos Eduardo Ribeiro Júnior, coordenador do Projeto Canoa de Tolda Luzitânia, embarcação tradicional a vela do Baixo São Francisco, para o tombamento da mesma.

Atenciosamente,

Eliane Maria Silveira Fonseca Carvalho
Superintendente Regional

À Coordenação de Proteção
Para análise e providências.

11 JAN 2001

Diretor do DEPROT/IPHAN

MINISTÉRIO DA CULTURA

IPHAN	Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional	Despacho Nº 011/01	Data: 17/01/2001 09:48 Brasília - DF

Ref: Memorando nº 01/2001 GAB/ 8ª SR/SE

IPHAN Fl. 75 Proc

006 | DEA . 18.01.01

Assunto: Projeto Canoa de Tolda Luzitânia

À Chefe da Divisão de Estudos de Acautelamento, Arq. Cláudia Girão,
Para análise e providências.

Em 17/01/01

Carlos Fernando de Moura Delphim
Coordenador de Proteção

Ao historiador
Adler de Castro,
para informar.
Em 26.01.2001

Cláudia M. Girão Barroso
Chefe da Divisão de Estudos de Acautelamento

DEPROT-DF/GAB
APOIO 12/02/01
00165/2001

IPHAN
Fl. 76
Proc

Ministério da Cultura
INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL
Departamento de Proteção

MEMO DEPROT/RJ N° 23/2001 Em 29 de janeiro de 2001

Ao: Il.ma Sr.ª Chefe de Divisão de Proteção Legal, Arq. Cláudia M. Girão Barroso.

Assunto: Solicita abertura de processo de tombamento e pede providências

Prezada Chefe,

Em resposta ao seu despacho de 26 do corrente, ref. Memorando 01/2001 GAB 8ª SR/SE, sobre pedido de abertura de processo de tombamento da Canoa de Tolda Luzitânia. bem móvel, registrado na Capitania dos Portos de Penedo, informamos o seguinte:

O pedido se encontra bem fundamentado, com documentação que permite caracterizar o bem, sua propriedade e situação atual, de forma que não há objeção à abertura do processo de tombamento referente ao mesmo. Desta forma, solicitamos que a documentação em anexo seja encaminhada ao DID, para as providências cabíveis, sugerindo que a titulação do processo seja a seguinte:

Canoa de tolda Luzitânia, de propriedade da Sociedade Sócio-Ambiental do Baixo São Francisco, com sede na Rodovia Ver. João Alves Bezerra, 555, Aracaju, Sergipe.

Contudo, ao lermos a documentação encaminhada, deparamo-nos com um problema, que cremos que merece atenção imediata, mesmo antes da abertura do processo de tombamento. O texto encaminhado pela sociedade Sócio-Ambiental do Baixo São Francisco demonstra que a canoa se encontra em mal estado de conservação, tendo sido proposta uma quase total reconstrução da mesma, para a manter em uso – solução que não cremos ser a ideal. Não cabe ao IPHAN se pronunciar, neste momento, sobre as substituições propostas, apesar de considerarmos estas severas e bem problemáticas mas, mesmo assim, julgamos ser indispensável se tomar algumas providências imediatas, pois o bem corre o risco de ser irremedia-

velmente descaracterizado. Isto prejudicaria a sua avaliação pelo Conselho Consultivo, tendo em vista o seu possível tombamento a nível federal.

Nosso temor se concentra na proposta de calafetação usando-se resina epóxica, método que não segue as normas internacionais de restauração, por ser irreversível.

Desta forma, sugerimos que se emita correspondência ao proprietário, solicitando que o mesmo se abstenha, neste momento, de realizar uma intervenção mais violenta no objeto, sem consultar o IPHAN – através de sua 8ª Superintendência Regional ou da Área de Conservação deste Departamento – para verificar as alternativas possíveis de recuperação para a canoa.

O endereço para correspondência do proprietário do bem é:

IPHAN
Fl. 77
Proc

Sr. Carlos Eduardo Ribeiro,
Coordenador do Projeto Canoa de Tolda,
Sociedade Sócio-Ambiental do Baixo São Francisco,
Rodovia Ver. João Alves Bezerra, 555,
Aracaju, Sergipe – 49099-400.

Sem mais, subscrevemo-nos,

Adler Homero Fonseca de Castro
Historiador - Ass. Téc. Pesquisa III.
Matr. 223.784

De acordo.
Ao Sr, Coordenador de Proteção.
Em 07.02.2001
Cláudia M. Girão Barroso
Chefe da Divisão de Estudos de Acautelamento

MINISTÉRIO DA CULTURA

IPHAN — Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional

Memorando nº: 054/01 CORDEP/DEPROT

Data: 19/02/01

IPHAN Fl. 78 Pro-

Do: Coordenador de Proteção

Para: Diretor do DEPROT
Roberto de Hollanda

Senhor Diretor,

Solicitamos encaminhamento da presente documentação ao Departamento de Identificação e Documentação – DID para abertura de processo de tombamento sob a titulação: "*Canoa de Tolda Luzitânia, de propriedade da Sociedade Sócio-Ambiental do Bairro São Francisco, com sede na Rodovia Ver. João Alves Bezerra, 555, Aracaju, Sergipe*".

Solicitamos ainda encaminhar ofício ao proprietário da Canoa de Tolda informando que foram tomadas as medidas necessárias à abertura de processo daquele bem pelo IPHAN e que, existindo proposta para sua quase total reconstrução, que não seja empreendida qualquer ação nesse sentido sem a orientação prévia deste instituto.

A restauração pode ser um eficiente meio de descaracterizar um bem cultural sobretudo quando se emprega materiais que não são aprovados pelas normas internacionais.

O uso de resina epóxica especificado na planilha de custo do Projeto Canoa, pode causar danos irreversíveis ao bem proposto para o tombamento.

Caso a Canoa venha a ser restaurada sem os critérios técnicos adotados para os bens sob tutela do IPHAN, a condução do tombamento poderá ser prejudicada.

Atenciosamente,

Carlos Fernando de Moura Delphim
Coordenador de Proteção
DEPROT/IPHAN

IPHAN
Fl. 79
Proc

Ofício nº 009/2001 – GAB/DEPROT/IPHAN

Brasília, 19 de Fevereiro de 2001

Prezado Senhor,

Informamos a Vossa Senhoria que foram tomadas as medidas necessárias à abertura de Processo de Tombamento da Canoa de Tolda Luzitânia e que, existindo proposta para sua quase total reconstrução, solicitamos a Vossa Senhoria que não seja empreendida qualquer ação nesse sentido sem a orientação prévia deste instituto.

A restauração pode ser um eficiente meio de descaracterizar um bem cultural, sobretudo quando se empregam materiais não aprovados pelas normas internacionais.

O uso de resina epóxica, especificado na planilha de custo do Projeto Canoa, pode causar danos irreversíveis ao bem proposto para o tombamento.

Caso a Canoa venha a ser restaurada sem os critérios técnicos adotados para os bens sob tutela do IPHAN, a condução do tombamento poderá ser prejudicada.

Assim, contando com interesse de Vossa Senhoria, pelo tombamento da Canoa de Tolda, cumprimentamos.

Atenciosamente,

Roberto Cézar de Hollanda Cavalcanti
Diretor de Proteção
DEPROT/IPHAN

Ilustríssimo Senhor,
Carlos Eduardo Ribeiro
Coordenador do Projeto Canoa de Tolda
Rodovia Ver. João Alves Bezerra 555 – Povoado de Areia Branca
Cep: 49099-400 Aracaju-SE

CFMD/lsa

MINISTÉRIO DA CULTURA

IPHAN — Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional

Memorando nº: 040/2001 GAB/DEPROT

Data: 20/02/01 Brasília-DF

IPHAN Fl. 80 Pro:

DEPARTAMENTO DE IDENTIFICAÇÃO E DOCUMENTAÇÃO — DID RECEBIDO EM 21/02/01 Nº 139/2001

Do: Diretor de Proteção

Para: Diretora do DID
Célia Corsino

Senhora Diretora,

Solicito a Vossa Senhoria, abertura de processo de tombamento sob a titulação: "Canoa de Tolda Luzitânia, de propriedade da Sociedade Sócio-Ambiental do Bairro São Francisco, com sede na Rodovia Ver. João Alves Bezerra, 555, Aracaju, Sergipe".

Atenciosamente,

Roberto de Hollanda Cavalcanti
Diretor de Proteção

LSA

MINISTÉRIO DA CULTURA

IPHAN — Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional

Memorando nº: **DESPACHO Nº 005/00**[01]

Data: **Brasília, 23/02/01**

IPHAN Fl. 81 Proc.

/IPHAN Protocolo Nº 042 Em 23/02/01

REF.: Memorando nº 040/2001 GAB/DERROT

Assunto : Canoa de Tolda Luzitânia, de Propriedade da Sociedade Sócio-Ambiental do Baixo São Francisco, com sede na Rodovia Ver. João Alves Bezerra, 555, Aracaju, Sergipe – Abertura de Processo de Tombamento

De ordem da Senhora Diretora do DID, Dra. Célia Corsino,

À documentalista Francisca Helena B. Lima, para providências cabíveis.

Em, 23/02/01

Adalgiza d'Eça
Coordenadora de Documentação do DID/IPHAN
Matrícula nº 0223509

À
Assistente de Secretaria,
Clonilda Maria da Costa Vieira,
para abertura do processo.
Em 15/03/2001.

cisca H. Barbosa Lima
fe do Arquivo / IPHAN
Mat. 0223815

À
Chefe do Arquivo Noronha Santos,
encaminho, devidamente aberto
o Processo n° 1473-T-01.
Em 16/03/2001

Clonilda M. da Costa Vieira
Matrícula: 223564
IPHAN

MINISTÉRIO DA CULTURA

IPHAN — Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional

Memorando nº:	Data:
016/2001	**12/03/2001**
DID	**Rio de Janeiro**

IPHAN Fl. 92 Proc.

Para: Sra. Adalgiza Maria Bonfim d'Eça – Coordenadora de Documentação/DID/IPHAN

De: Francisca Helena Barbosa Lima – Chefe do Arquivo Noronha Santos / DID / IPHAN

DEPARTAMENTO DE IDENTIFICAÇÃO E DOCUMENTAÇÃO — DID — RECEBIDO EM 23/03/01 — DID

Assunto: Processo de Tombamento nº 1473-T-01

Senhora Coordenadora,

Encaminho devidamente aberto o Processo de Tombamento nº 1472-T-01, **"CANOA DE TOLDA LUZITÂNIA, DE PROPRIEDADE DA SOCIEDADE SÓCIO-AMBIENTAL DO BAIXO SÃO FRANCISCO, COM SEDE NA RODOVIA VER. JOÃO ALVES BEZERRA, 555, ARACAJU, ESTADO DE SERGIPE",** para as providências cabíveis.

Atenciosamente,

Francisca H. Barbosa Lima
Chefe do Arquivo / IPHAN
Mat. 0223815

DESPACHO
Nº 006/01

Data: **Brasília, 27/03/01**

IPHAN Fl. 83

DEPROT/DF/GAB 034/2002 e 165/2004

REF.: Memorando nº 016/2001 GAB/DIDI

Assunto : Processo de Tombamento nº 1473-T-01 – " Canoa de Tolda Luzitânia, de Propriedade da Sociedade Sócio-Ambiental do Baixo São Francisco, com sede na Rodovia Ver. João Alves Bezerra, 555, Aracaju, Estado de Sergipe

À Senhora Diretora do DID, Dra. Célia Corsino, solicitando encaminhar ao Departamento de Proteção – DEPROT/IPHAN.

Em 27/03/01

Adalgiza d'Eça
Coordenadora de Documentação do DID/IPHAN
Matrícula nº 0223509

Ao Diretor do Departamento de Proteção – DEPROT/IPHAN, Dr. Roberto de Hollanda.

Em, 27/03/01

Célia Corsino
Diretora do DID/IPHAN

Ao Coordenador de Proteção, Carlos Fernando de Moura Delphim,

Conforme solicitado.

Em: 27/03/2001

Roberto de Hollanda
Diretor de Proteção

MINISTÉRIO DA CULTURA

IPHAN	Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional	Despacho Nº 111/01	Data: 02/04/2001 15:46 Brasília – DF

DEA - 077
04.04.01

Assunto: Processo de Tombamento nº 1473-T-2001 – Canoa de Tolda Luzitânia.

IPHAN Fl. 34 Proc

À Chefe da Divisão de Estudos de Acautelamento, Arqtª. Cláudia Girão,

Para análise e providências.

Em: 02/04/01

Carlos Fernando de Moura Delphim

Carlos Fernando de Moura Delphim
Coordenador de Proteção

À arquiteta
Joyce Kurrels Pena,
para informar.
Em 04.04.2001

Cláudia M. Girão Barroso
Chefe da Divisão de Estudos de Acautelamento

LSA

Ministério da Cultura
INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL
Departamento de Proteção

IPHAN
Fl. 85
Proc

DEPROT/DAF.
034/01 e
165/01
20/02/02.

Em 10.04.2001

MEMO N°105/01

Ao: Il.ma Sr.a Chefe de Divisão de Estudos de Acautelamento,
Arq. Cláudia M. Girão Barroso.

Assunto: Informa inclusão do processo 1473-T-01, Canoa de Tolda Luzitânia de propriedade da Sociedade do Baixo São Francisco, com sede na Rodovia Ver. João Alves Bezerra, 555, Aracaju, Estado de Sergipe, solicita que seja informado o solicitante e pede a instrução do mesmo à 8ª SR.

Prezada Chefe,

Informamos, por meio deste, que o processo nº 1473-T-01, Canoa de Tolda Luzitânia de propriedade da Sociedade do Baixo São Francisco, com sede na Rodovia Ver. João Alves Bezerra, 555, Aracaju, Estado de Sergipe, já se encontra lançado no controle informatizado de processos de tombamento desta Divisão, conforme solicitado.

Aproveitamos a ocasião para requerer as seguintes providências:

1 - Emissão de correspondência ao proponente, com cópia para a Regional, informado sobre a abertura do processo, nos termos do artigo 9º, da Portaria 11, de 11 de setembro de 1986, correspondência esta, que deverá conter o endereço da SR, para que o mesmo possa se manter informado quanto ao andamento do assunto;

2 - Cremos ser conveniente, também, aproveitar a correspondência acima, para solicitar ao proponente que apoie o IPHAN na instrução do processo, no que tange a documentação complementar, se houver, e fotografias, além do que mais for possível para auxiliar a Superintendência Regional local.

3 - Que seja oficiado à 8ª SR, sobre abertura do processo de tombamento, de acordo com o exposto no artigo acima citado, lembrando a necessidade do envio de fotografias originais atualizadas, laudo de vistoria acerca do estado atual de conservação do bem e parecer sobre a conveniência do tombamento proposto, de acordo com o artigo 4º, parágrafo 2º da referida Portaria.

Sem mais, subscrevemo-nos,

Joyce C. M. Kurrels Pena
Arquiteta – mat: 224215

Ao Sr. Coordenador de Proteção,
recomendando encaminhamento à 8ª SR.
Em 12.04.2001

Cláudia M. Girão Barroso
Chefe da Divisão de Estudos de Acautelamento

Ministério da Cultura
INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL
Departamento de Proteção

IPHAN
Fl. 86
Proc

MEMO DEPROT/RJ N° 033/2002 Em 19 de fevereiro de 2002

Ao: Il.mo Sr. Coordenador Técnico de Proteção, Arq. José Leme Galvão Júnior.

Assunto: Encaminha processo 1.473-T-2001, Canoa de Tolda Luzitânia, de propriedade da Sociedade Sócio-Ambiental do Baixo São Francisco.

Prezado Sr. Coordenador,

Conforme solicitado no memorando 019/2002, de 4 do corrente, encaminhamos o processo 1.473-T-2001, Canoa de Tolda Luzitânia, de propriedade da Sociedade Sócio-Ambiental do Baixo São Francisco, Aracaju, Sergipe, composto de um volume e uma fita de vídeo VHS, informando o seguinte:

Apesar de não constar oficialmente dos autos, dado a maneira "informal" de agir da atual administração do DEPROT, foi-nos esclarecido na época, pelo então Coordenador de Proteção, Carlos Fernando de Moura Delphim, que foi contatado o arquiteto Dalmo Vieira Filho, da 11ª SR, para vistoriar a canoa e instruir o processo, mas não tivemos nenhum retorno sobre tal viagem/instrução, o andamento ainda ficando dependente de instrução formal por parte da 8ª SR que, por declaração própria, não tem condições de faze-lo.

Sem mais, subscrevemo-nos,

Adler Homero Fonseca de Castro
Historiador - Ass. Téc. Pesquisa III.
Matr. 223.784

Ao Hist. David Chelles
para informar.
Em 20/02/02

José Leme Galvão Júnior
Coordenador Técnico de Proteção
DEPROT/IPHAN
Mat. n° 222875

MINISTÉRIO DA CULTURA

IPHAN — Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional

Memorando nº: 019/2002 PROTEC/DEPROT

Data: 04/02/02. BRASÍLIA-DF

Do: Coordenador Técnico de Proteção/PROTEC/DEPROT
José Leme Galvão Júnior

DEPROT/011
06.02.02

Para: Secretária/DEPROT/RJ
Maria da Conceição

IPHAN Fl. 87 Proc:

Senhora Secretária,

Solicitamos envio do Processo nº 1473-T-01, Canoa de Tolda, a este DEPROT.

José Leme Galvão Junior
Coordenador PROTEC

MPP

IPHAN
Fl. 88
Proc

Ministério da Cultura
Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – IPHAN
Gabinete da Presidência

PAPELETA DE PROVIDÊNCIAS

Para:	Registro Gabinete:	Prioridade:
Dr.ROBERTO DE HOLLANDA CAVALCANTI **Diretor do DEPROT**	**Reg.2116/00 (orig)**	NORMAL

☐ acompanhar	☐ falar-me
☐ aguardar	☐ informar a este Gabinete
☐ anexar	☐ preparar minuta de resposta p/o Presidente
☐ arquivar	☒ preparar p/próximo despacho c/o Presidente
☐ atender	☐ propor
☐ criticar e rever	☐ providenciar
☐ dar parecer	☐ responder diretamente ao interessado
☐ devolver	☒ tomar ciência
☐ encaminhar	☒ verificar junto à 11ª SR/SC e
☐ examinar	☐ divulgar
☐ expedir	☐ dar ciência ao (à) interessado (a)

Observações:
De ordem do Senhor Presidente.

Data:	Assinatura e carimbo
Brasília, 29 de dezembro de 2000.	*Maria José Moura* Assistente de Gabinete Presidência do IPHAN Mat. 222838

À Coordenação de Proteção,
Para análise e providências.

31 MAIO 2001

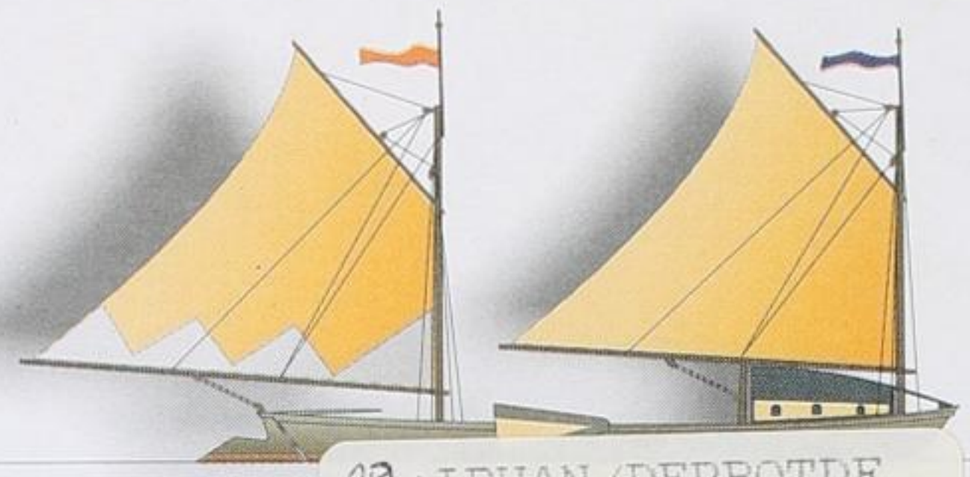
Roberto de Hollanda
Diretor do DEPROT/IPHAN

À DAP/Deprot

José Leme Galvão Júnior
Coordenador Técnico de Proteção
DEPROT/IPHAN
Mat. nº 222875

CANOA DE TOLDA™

SOCIEDADE SÓCIO-AMBIENTAL DO BAIXO SÃO FRANCISCO



IPHAN/DEPROTDF
22/12 R. 01600/2000

IPHAN/GABDF 26/12
R. 02116/2000

Ilmo. Sr. Carlos H. Heck
Presidente do IPHAN
IPHAN – Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional
SBN Quadra 02, Bloco F, Edifício Central Brasília
70040-904 Brasília DF

18.12.2000

Carlos H. Heck
Presidente IPHAN

I F "
Fl. 89
Pso:

Of. No.193/2000

Ref: *Projeto Canoa de Tolda, Situação da Luzitânia*

Prezado Sr. Presidente,

Pela primeira vez entramos em contato diretamente com a Presidência do IPHAN, desde que há cerca de um ano enviamos correspondência ao Sr. Superintendente do IPHAN/SC, Dalmo Vieira Filho[1]. A partir daquela data iniciou-se uma relação entre a **Sociedade Sócio Ambiental do Baixo São Francisco – Canoa de Tolda**, que culminou com o processo de tombamento[2] da canoa Luzitânia, hoje em tramitação no IPHAN.

Soubemos pelo Sr. Dalmo e pela Sra. Eliane que durante a recente reunião dos superintendentes IPHAN em Fortaleza, foi apresentado o Projeto Canoa de Tolda e exibido o vídeo demonstrativo da Luzitânia com grande sucesso. Isto é ótimo, pois é sinal de reconhecimento a um trabalho difícil de gente empenhada em fazer o melhor e o máximo, com um mínimo de recursos. Gostaria de salientar que ao mencionar *sinal de reconhecimento*, em momento algum estamos a captar tais manifestações com conotação de satisfação pessoal. *Sinal de reconhecimento* se traduz em reflexo objetivo e explícito de ações que tragam resultados concretos, no caso a salvação da canoa de tolda Luzitânia, que tem valor histórico e afetivo inestimável para toda a população do Baixo São Francisco. E esta população das margens do São Francisco vem nos apoiando concretamente no Projeto Canoa de Tolda[3], a começar pela pequena comunidade do povoado do Mato da Onça (onde se encontra no seco a Luzitânia).

Como deve ser de seu conhecimento, o Projeto Canoa de Tolda foi inicialmente apresentado ao MinC para sua inclusão na Lei de Incentivo à Cultura. Porém, em virtude da lentidão daquele

---

[1] *O senhor já deve Ter em mãos cópia de nosso Projeto Canoa de Tolda assim como do pequeno vídeo demonstrativo que fizemos da canoa Luzitânia ainda ativa.*

[2] *O processo foi formalizado através do IPHAN – SE, onde a Sra. Eliane Fonseca de Carvalho tem manifestado apoio ao Projeto Canoa de Tolda*

[3] *Temos diversos outros projetos em andamento no Baixo São Francisco : Projeto Arapuá (organização e reativação de associações comunitárias nos pequenos povoados das margens) ; Projeto Margens (levantamento sócio-ambiental do Baixo São Francisco) e Projeto Memória do Baixo São Francisco (com o apoio à produção do documentário patrocinado pelo BNB e pela CHESF « Na Veia do Rio »), todos igualmente com participação da comunidade local.*

CANOA DE TOLDA - SOCIEDADE SÓCIO-AMBIENTAL DO BAIXO SÃO FRANCISCO
Rodovia Ver. João Alves Bezerra, 555 - Povoado de Areia Branca - 49099-400 Aracaju SE Brasil
Tels +55 (0)79 224 13 27, +55 (0)79 987 33 56 Fax +55 (0)79 224 40 77 E-Mail

IPHAN
Fl. 90
Proc

órgão e de seu desinteresse pelo nosso projeto (até hoje não tivemos absolutamente posição alguma, seja positiva ou negativa para a aprovação do Projeto Canoa de Tolda), desistimos de gastar energias onde sabemos que não teremos resultados coerentes com o esforço. Esta situação nos levou a tentar a obtenção de verbas de outro modo (mesmo porque nosso orçamento está obsoleto em virtude da alta real de preços).

E aí temos a comunicação feita pelo Sr. Dalmo Vieira Filho de que o IPHAN, visto o caráter crítico da situação da canoa, poderia liberar verba emergencial para darmos início à obra. Ficamos ainda mais animado com a ciência do interesse pessoal do presidente do IPHAN pelo Projeto Canoa de Tolda.

Por essa razão fazemos este primeiro contato: o tempo urge e estamos atados no que tange ao início das obras de restauro da Luzitânia. Os preços não param de subir, e os últimos velhos mestres que serão convocados (contratados) para o trabalho estão falecendo ou ficando fisicamente impossibilitados de executar o trabalho. Estamos a perder literalmente por água abaixo (ainda que ás águas do São Francisco sejam hoje um fiapo, no linguajar das margens) a oportunidade de se perenizar mais uma tradição que se perderá definitivamente.

Em outubro do ano que vem temos os 500 anos da chegada dos primeiros europeus ao rio Oparapitinga no dia de São Francisco, e diversas manifestações ocorrerão não só para marcar esta data como para mostrar a situação penosa em que se encontra toda aquela população. Seria o momento de termos a Luzitânia navegando de novo.

Finalizando, solicitamos o seu empenho em fazer refletir concretamente o sinal de reconhecimento pelo trabalho feito até então pelo Projeto Canoa de Tolda. Tenha certeza de que nossa parte (quando digo nossa faço alusão ao pessoal das margens do rio São Francisco, da Sociedade Canoa de Tolda) tem sido feita além do limite de nossas possibilidades, físicas e materiais.

Agradecemos desde já a sua atenção e desejamos um bom Natal e Feliz Ano Novo.

Atenciosamente, e sem mais para o momento,

Carlos Eduardo Ribeiro Jr.
Coordenador do Projeto Canoa de Tolda

PS- Cópias para Sra. Eliane Fonseca de Carvalho, IPHAN/SE e Sr. Dalmo Vieira Filho, IPHAN/SC

Nosso novo endereço : Rua do Recanto, 32 – Povoado Areia Branca – 49099-400 Aracaju SE Tels : (79) 91 35 86 83 e 99 87 33 56

CORREIOS | REGISTRADO REGISTERED | URGENTE PRIORITY | AR

VALOR DECLARADO / INSURED VALUE

PESO / WEIGHT 0,005 kg

R I 1 1 1 6 7 1 3 8 4 B R

42 x 74 mm FC0734 / 30 75240186-6

IPHAN Fl. 91 Proc

SHOPPING RIOMAR 19 DEZ. 2000 ARACAJU - SE



SHOPPING RIOMAR ARACAJU - SE

ILMO. SR. PRESIDENTE DO IPHAN

CARLOS H. HECK

D/C IPHAN - INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HIST. E ART. NACIONAL

SBN QUADRA 02 - BLOCO F, ED. CENTRAL BRASÍLIA

7 0 0 4 0 - 9 0 4 BRASÍLIA DF

DH

RPC

Remetente CARLOS E. RIBEIRO D/C SOCIEDADE COMÓ DE TOLEDO

Endereço R. DO RECANTO, 32 POVOADO BREJO BRANCO

4 9 0 9 9 - 4 0 0 DIADORIM SE

MINISTÉRIO DA CULTURA

IPHAN — INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL

Memorando nº 006/2001 GAB. 8ª SR/SE

Data: 23/01/2001

IPHAN Fl. 92 Proc. EM

DEPROT-DF/GAB APOIO 00087/2001 26/01

Deprot 01600/2000 26/01/2001

Para: Dr. Roberto Holanda
D. D. Diretor do DEPROT - IPHAN

Assunto: **Encaminhamento de documentação**

Prezado Senhor,

Estamos encaminhando documentação fotográfica para integrar ao processo de Tombamento da Canoa de Tolda, solicitado no memorando nº 01/2001 de 10. 01. 001, enviado a esse Departamento por esta Superintendência.

Atenciosamente,

Eliane Maria Silveira Fonseca Carvalho
Superintendente Regional

IPHAN
Fl. 93
Proc 24



F121.738

Canoa de Tolda Luzitânia no Povoado do Mato da Onça - AL

IPHAN
Fl. 94
Proc.



F 121 . 739

Vista de Proa da Canoa de Tolda Luzitânia – Povoado do Mato da Onça - AL

IPHAN
Fl. 95
Proc



FJ21.740

Canoa de Tolda Luzitânia Povoado do Mato da Onça - AL

IPHAN
Fl. 96
Proc



F121.741

Canoa de Tolda Luzitânia no Povoado do Curralinho - SE

IPHAN
Fl. 97
Proc



Fl. 74

Vista Parcial do Interior (de Proa para Popa) da Canoa de Tolda Luzitânia.

IPHAN
Fl. 98
Proc



F121.743

Canoa de Tolda Luzitânia no Povoado do Curralinho Velho - SE

IPHAN
Fl. 99
Proc



F121.744

Vista de Popa da Canoa de Tolda Luzitânia no Curralinho Velho - SE

IPHAN
Fl. 107
Proc



F121.745

Canoa de Tolda Luzitânia no Povoado do Mato da Onça - AL

IPHAN
Fl. 101
Proc



IPHAN
Fl. 102
Proc





IPHAN
Fl. 103
Proc





I P H . N
Fl. 104
Proc





T.P.H.E.N.
Fl. 105
Proc





IPHAN
Fl. 106
Proc



MINISTÉRIO DA CULTURA

IPHAN — INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL

Memorando n.º 121/06 AHFC/GProt/DEPAM	Data: 11 de outubro de 2006
Assunto: Informa sobre o processo 1.473-T-01, Canoa de Tolda Luzitânia, Aracaju, SE	

A: Il.ma Srª. Gerente de Proteção, Jurema Arnaut,

IPHAN Fl. 107 Proc

Srª. Gerente,

Quando da ida ao Encontro do DEPAM-NE, tivemos a ocasião de ter acesso à obra: *1º Seminário do Patrimônio Naval Brasileiro*, editado pelo Museu Nacional do Mar em 2005. Neste livro há um artigo de autoria de Carlos Eduardo Ribeiro, com o título "O Restauro da Canoa Luzitânia : as canoas de tolda e o baixo São Francisco", no qual, além de dados sobre a referida canoa, informa-se que a mesma tinha sido varada para restauro.

A embarcação em tela é objeto do processo de tombamento 1.473-T-01, Canoa de Tolda Luzitânia, Aracaju, Sergipe e, em nossa opinião, é um bem claramente merecedor de tombamento. Isso dentro dos limites mais estritos do Decreto-lei – os de excepcionalidade, já que se trata do último exemplar de tal tipo de embarcação, tão representativa para a história do Brasil, opinião que é endossada por consulta informal feita ao colega Luiz Fernando Franco. A maior objeção quanto ao tombamento de tal tipo de objeto – a viabilidade de sua preservação, me parece estar solucionada, devido à musealização do objeto, que agora não mais é uma embarcação utilitária, mas foi resgatada para fins de preservação.

Essa já era nossa opinião quando da abertura do processo, contudo a direção do DEPROT na época resolveu encaminhar o assunto para consulta do então Superintende Regional da 11ª SR, arquiteto Dalmo Vieira. Desconhecemos o resultado dos trabalhos feitos pelo Superintende, na medida que nada sobre isso consta do processo. Mais tarde, o processo foi encaminhado para Brasília (Memorando 33, de 19/02/2002), mas também nada foi feito por lá, o processo retornando ao Arquivo Central, onde hoje se encontra sobrestado. Consultando o mesmo, verificamos que foram anexados aos autos algumas fotos feitas pela 8ª SR e um pedido dos proprietários (Sociedade Sócio-Ambiental do baixo São Francisco), no sentido de obtenção de apoio para a restauração.

Encaminhamos este memorando perguntando a esta chefia se há interesse na retomada deste assunto. Em nossa opinião o assunto é passível de rápida conclusão, podendo ser encaminhado ao Conselho Consultivo ainda este ano. Para tanto seria necessário apenas requisitar-se o processo 1.473-T-01 ao Arquivo Central.

Sem mais, subscrevemo-nos,

Adler Homero Fonseca de Castro
Historiador - Ass. Téc. Pesquisa III.
Matr. 223.784

MINISTÉRIO DA CULTURA			
IPHAN	INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL	Memorando JKEA/GProt/DEPAM n.º 252/06	Data: 08/12/2006
		Assunto: Solicita Processos nº 1473-T-01 – Canoa de tolda Luzitânia	

DE: Jurema K. E. Arnaut – Gerente de Proteção/DEPAM-IPHAN

PARA: Francisca Helena Barbosa Lima – Gerente de Documentação Arquivística e Bibliográfica

---

IPHAN Fl. 108 Proc

ARQUIVO / IPHAN
Protocolo nº 355
Em 15/12/06

Prezada Gerente,

Solicito a remessa a GProt do Processo nº 1473-T-01, relativo ao pedido de tombamento da "Canoa de tolda Luzitânia", para instrução nesta gerência. Anexo o Memorando nº 121/06 AHFC/GProt/DEPAM, para incorporação no referido processo.

Cordialmente,

JUREMA KOPKE EIS ARNAUT
Gerente de Proteção
DEPAM/IPHAN
Mat. SIAPE nº 222915

atendido em 18/12/06

SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL

IPHAN Fl. 109 Proc

Ao historiador Adler Homero Fonseca de Castro, solicitando análise e parecer final.

Em, 30.01.2007

Jurema Kopke Eis Arnaut
Gerente de Proteção
DEPAM / IPHAN
Mat. SIAPE nº 222915

EM BRANCO

EM BRANCO

MINISTÉRIO DA CULTURA				
	IPHAN	INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL	Memorando n.º 21/07 AHFC/GProt/DEPAM	Data: 3 de abril de 2007
			Assunto: encaminha parecer de tombamento 03, referente a Canoa de Tolda Lusitânia.	

A: Il.ma Sra. Gerente de Proteção, Jurema Arnaut,

IPHAN Fl. 110 Proc

Sra. Gerente,

Analisando o processo de tombamento nº 1.473-T-2001, "Canoa da Tolda Luzitânia, de propriedade da Sociedade Sócio-Ambiental do Baixo São Francisco, com sede na Rodovia Ver. João Alves Bezerra, 555, Aracaju, Estado de Sergipe", e atendendo às recomendações do Conselho Consultivo do Patrimônio Cultural, no sentido de que seja sempre feito um resumo do andamento de uma proposta de tombamento encaminhado para sua análise, informamos o seguinte:

O processo foi aberto por solicitação do presidente da Sociedade Sócio-ambiental do Baixo São Francisco, Carlos Eduardo Ribeiro, enviada pelo ofício nº 57/2000, de 8 de agosto de 2000. Como em muitos casos semelhantes, o motivador do pedido era conseguir verbas para restauração do bem, que se encontra com problemas de conservação graves.

Este pedido foi acompanhado do projeto de restauração e armação da Canoa Luzitânia, com algumas informações sobre ela: seria a última canoa de tolda navegando no baixo São Francisco (entre Curralinho e Penedo) e a embarcação naquela data já tinha sido adquirida pela Sociedade Sócio Ambiental, em convênio com o Consulado Geral da Alemanha. O projeto informa ainda que a Sociedade Sócio Ambiental executa vários projetos sociais na área do baixo São Francisco.

Na página quatro do projeto, o autor do mesmo lembra que houve canoas capazes de carregar mil, mil e quinhentos ou até dois mil sacos de cimento (originalmente seriam sacos de arroz), com 50, 75 ou 100 toneladas de carga, enquanto a Luzitânia seria uma canoa de "300 sacos" (15 toneladas) de capacidade, com 15,7 metros de comprimento (51,5 pés de comprimento, para usar uma medida usual em embarcações).

Além desses dados, o projeto tem uma longa especificação do estado de conservação do bem, relatando que diversas peças do mesmo deveriam ser substituídas, como: onze pares de cavernas, toda a roda de proa, pau de centro de popa, "a maior parte" do tabuado do costa-

IPHAN
Fl. 111

do, taboado do fundo, calafetação (sendo feita colagem com resina epóxi), espelho de popa, tolda (a ser colada com resina epóxi), bancos estruturais, verdugos e bordas falsas, convés de popa ("será inteiramente refeito, colado e saturado com resina epóxi), paneiros, leme (substituição de ferragens), bolinas, mastros, retrancas e vergas, velas, cabos de controle, moitões e massame. Ou seja, no projeto de "restauração", muito pouco ficava do barco original e havia previsão de emprego de técnicas de restauração não reversíveis, como o uso de resinas epóxi. Um ponto de redenção na proposta foi a previsão do emprego de técnicas tradicionais na "restauração" do bem – com a ressalva do uso de resinas artificiais, tal como mencionado anteriormente.

Após o documento acima, nos autos encontra-se o ofício nº 65/2000, de oito de agosto de 2000 [a data que deve ser engano], também de Carlos Eduardo Ribeiro, solicitando à 8ª SR uma posição sobre o pleito de tombamento. Em anexo, há uma carta da associação dos moradores e pequenos produtores do povoado de Mato de Onça, datada de 28 de agosto daquele ano, dando apoio ao pedido de tombamento da Lusitânia.

Tal medida gerou uma resposta da 8ª SR à Sociedade Sócio Ambiental, solicitando material de apoio para instrução do processo (ofício nº 67/2000, de 4 de setembro de 2000), nos termos da portaria 11. de 11 de setembro de 1986. Como resposta a Sociedade, por meio de seu presidente, Carlos Eduardo Ribeiro, prontamente tornou a encaminhar o material que já constava dos autos (pequeno histórico, projeto de restauração, apoio da Associação de Moradores), etc. Isso por meio do ofício 75/2000, de 11 de setembro daquele ano. Acrescentado ao material, estariam dados sobre a Sociedade Sócio Ambiental (estatutos, registro, etc) e mais alguns endossos ao pedido de tombamento.

Em 2001, pelo memorando 01/2001, de 10 de janeiro daquele ano, todo o material foi remetido ao DEPROT-Brasília que no dia seguinte o enviou à Coordenadoria de Proteção, então sob a administração de Carlos Fernando de Moura Delphim. Este encaminhou o assunto à então Divisão de Estudos de Acautelamento (DEA), no Rio de Janeiro, em 17 de janeiro. Finalmente, o assunto chegou às mãos do abaixo assinado, remetido pela chefe da Divisão de Estudos de Acautelamento, Cláudia Girão Barroso, em 26 de janeiro daquele ano.

Em 29 de janeiro, o abaixo assinado recomendou a abertura do processo, pois a solicitação se encontrava bem fundamentada. Entretanto, fizemos na época uma ressalva com relação ao procedimento de restauração proposto pela Sociedade Sócio Ambiental. Como descrito acima, notamos que havia uma proposta de quase total reconstrução da canoa, com o uso de técnicas problemáticas, como o uso de resinas epóxicas. Tais ressalvas foram aceitas, e o Sr. Coordenador de Proteção, Carlos Fernando de Moura Delphim, que as encaminhou para envio ao proponente (memorando 54/01, de 19 de fevereiro de 2001) – e isso foi feito no ofício 009/2001, do Diretor de Proteção, datado do mesmo dia.

Dentro do IPHAN o assunto teve andamento burocrático normal, até a abertura do processo e seu encaminhamento a DEA, em abril daquele ano (despacho nº 111/01, de 2 de

IPHAN
Fl. 112
Proc.

abril, de autoria de Carlos Fernando de Moura Delphim). Ainda seguindo os trâmites normais, foi feita uma solicitação de instrução do processo (memorando 105/01, de 10 de abril). Não sabemos se o assunto teve seguimento na chefia do Departamento.

Como um aparte, julgamos conveniente narrar, para complementação dos autos e histórico do assunto, que naquela época a área de proteção no Rio de Janeiro foi informalmente extinta, as atividades do grupo, em teoria, sendo exercidas por pessoal de Brasília. Contudo, deve-se ter em mente que não foi feita uma contratação de profissionais em Brasília para substituir o quadro que já havia disponível no Rio de Janeiro – e que ficou sem funções. Isso causou sérios embaraços ao funcionamento da Instituição, agravados pela inexperiência e pouca habilidade da administração de então nos trabalhos de preservação. Por exemplo, ao invés de se fazer a instrução do assunto pelo Rio, o pessoal do DEPROT em Brasília pediu o apoio do então Superintendente Regional da 11ª SR, Arquiteto Dalmo Vieira Filho para cuidar do processo. A medida, apesar do referido arquiteto ser um pesquisador da arquitetura naval brasileira tradicional, provou ser desastrosa e de uma grande inépcia por parte do DEPROT. Além de não ter sido feito nada que pudesse realmente evitar uma restauração usando técnicas precipitadas, passou-se o assunto de uma regional para pessoal de outra, sendo que o arquiteto que foi indicado para trabalhar com o assunto, um Superintende Regional, pouco tempo teria para lidar com o assunto que não era de sua responsabilidade direta – o que deveria, até para os mais desavisados, ser óbvio. De fato, não há nada nos autos indicando que *qualquer* coisa tenha sido feita nesse período.

Em 2002, a Coordenadoria Técnica de Proteção do DEPROT (memorando 19/2002, de 4 de fevereiro daquele ano), solicitou o envio dos autos para Brasília, o que foi feito (memorando 33/2002, de 19 de fevereiro também de 2002). Por despacho, o assunto, foi encaminhado ao Historiador David Chelub, que tinha assumido o cargo de Chefe de Divisão de Estudos de Acautelamento em Brasília. Ainda para efeito de registro, julgamos adequado notar que o citado historiador, que não pertencia aos quadros do Instituto, na época, cursava mestrado (na área de cinema), só podendo dedicar parte de seu tempo aos assuntos do IPHAN. Além disso – e apesar de ter assumido a chefia da área de processos de tombamento – nunca fez uma reunião ou entrou em contato formal com a equipe que já tinha experiência na gestão desse assunto, e que estava localizada no Rio de Janeiro. Desta forma, não é de se estranhar que, como no caso anterior, nada tenha sido feito.

De fato, o que há nos autos é apenas uma nova reiteração de ação por parte do IPHAN, encaminhada pela Sociedade Sócio Ambiental do Baixo São Francisco (ofício n° 193, de 18/12/2000), enviada ao presidente do IPHAN, Carlos Heck.

Em 2001, a Regional de Sergipe (8ª SR) encaminhou algumas fotos, que foram colocadas nos autos (memorando 6/2001, de 23 de janeiro daquele ano). Todo esse material: fotos enviadas pela 8ª SR, autos do processos, fita de vídeo, disquetes com imagens etc, ficou sem andamento no DEPROT/Brasília (pelo menos não há nada nos autos que informe sobre provi-

IPHAN
Fl. 113
Proc

dências tomadas), sendo tudo devolvido ao Arquivo Central do IPHAN em 2004, por determinação da então diretora do DEPAM, Advogada Sônia Rabelo de Castro.

No final do ano passado, tivemos acesso ao texto elaborado sobre o restauro da Canoa de Tolda, publicado no 1° Seminário do Patrimônio Naval Brasileiro, editado pelo Museu Nacional do Mar em 2005 e solicitamos (memorando 121/06, de 11 de outubro de 2006) o encaminhamento dos autos, sobrestados no Arquivo Central. Isso devido ao fato de que, em nossa opinião, com base no conhecimento do processo tal como ele se encontrava em 2000, que o assunto seria de resolução fácil, só não o tendo sido devido à ação (ou inação) deletéria da desastrosa e incompetente administração do IPHAN na virada do século. Tendo recebido o processo, entramos em contato com o presidente da Sociedade Sócio Ambiental, Carlos Eduardo Ribeiro, que ainda se mostra muito interessado no acautelamento, mesmo que já não mais tendo em vista a obtenção de recursos para restauração. O Sr. Eduardo Ribeiro nos encaminhou material complementar que, junto com as pesquisas que foram elaboradas pelo abaixo assinado, permitiram a conclusão do assunto (em anexo: CD de imagens, DVD com o filme "Na Veia do Rio" e e-mails informando do andamento da restauração da canoa).

Infelizmente, como colocado acima, a inação do IPHAN no momento crucial do tombamento – antes da "restauração" que foi feita, que consideramos desastrosa – levou à que diversas informações sobre o bem tenham se perdido de forma irremediável, comprometendo em muito os valores que poderiam ser atribuídos à Canoa. Ainda julgamos cabível o tombamento, só que por uma valoração muito mais restrita do que poderia ser: em nossa opinião, a intervenção da Sociedade Sócio-Ambiental do Baixo São Francisco, ao invés de "agregar" valor ao bem, reduziu, em muito, o potencial valor cultural da canoa. Apesar do IPHAN ter alertado quanto a esse risco de destruição de valores (ver memorando 54/01, de 19 de fevereiro de 2001, acima citado), não cremos que se possa imputar culpa à Sociedade: a responsabilidade do problema cabe, exclusivamente, ao Instituto, que não soube conduzir o assunto, sequer acompanhando os trabalhos de restauração.

Uma outra ressalva que deve ser feita ao andamento do processo é referente à sua titulação. Foi por sugestão nossa (memorando 23/2001, de 29 de janeiro de 2001) que o processo recebeu o título que tem no presente momento, incluindo não só o objeto, como o seu proprietário e endereço. Cremos que isso foi um equivoco de nossa parte. É uma certa praxe definir o proprietário e, as vezes, o endereço onde se localizam os bens, mesmos móveis, nos títulos dos processos de tombamento, como no caso do de número 1423-T-98, "Imagem de Nossa Senhora do Rosário de autoria de Aleijadinho, *pertencente à coleção Whitacker*". Contudo, isso pode ser problemático, como no caso presente. O endereço da Sociedade Sócio-Ambiental já mudou, passando a ser no município de Brejo Grande. Desta forma, cremos que deveria ser feita uma alteração no nome do processo, passando este a ser: 1.473-T-2001, "Canoa da Tolda Luzitânia, de propriedade da Sociedade Sócio-Ambiental do Baixo São Francis-

co", eliminando-se a referência ao endereço da mesma – que é um fator irrelevante, considerando-se que se trata de bem móvel.

Com essas ressalvas em mente, elaboramos o parecer de número 03/2007, que encaminhamos em anexo, recomendando o tombamento da canoa de tolda Lusitânia, no livro do tombo etnográfico. Em anexo encaminhamos o estudo que justifica a valoração feita, bem como um CD-ROM com imagens da canoa, um DVD com o filme "Na Veia do Rio" e um DVD com a transcrição da fita de vídeo que foi encaminhada junto com o pedido de tombamento. Também encaminhamos correspondência e e-mails enviados pelo proponente, sobre o andamento da restauração da canoa.

Sem mais, subscrevemo-nos,

IPHAN
Fl. 114
Proc

Adler Homero Fonseca de Castro
Historiador - Ass. Téc. Pesquisa III.
Matr. 223.784

CANOA DE TOLDA

SOCIEDADE SÓCIOAMBIENTAL DO BAIXO SÃO FRANCISCO



IPHAN
Fl. 115
Proc

Ilmo. Sr.
Adler Homero F. de Castro
a/c Departamento Patrimônio Imaterial - IPHAN - RJ
R. da Imprensa, 16
20030-120 Rio de Janeiro RJ

CT-007/07– 31.01.2007

Ref: ***Retomada do Processo de Tombamento da Canoa de Tolda Luzitânia***

Prezado Adler,

Em seguida ao nosso contato telefônico de hoje pela tarde, temos a dizer que é com satisfação que recebemos a notícia da reativação do processo de tombamento da canoa de tolda Luzitânia.

Acreditamos que, respeitando e entendendo a importância da missão que a Luzitânia tem suas futuras navegações no Baixo São Francisco, o estatus de bem do patrimônio material naval nacional (e imaterial pelo valor afetivo dessa canoa nas margens do Baixo São Francisco) poderá ser útil para tanto para auxiliar na captação de recursos para sua preservação como para as atividades da canoa, além de diversos outros projetos de nossa entidade.

No próximo dia 19 de fevereiro (teremos uma maré grande no final da tarde incrementada pelo aumento de vazão do rio com a abertura da barragem de Xingo) , após uma história que chega aos 10 anos em 2007 (a partir de 1997 foram 3 anos de negociação, e em seguida 7 anos de trabalho para o restauro) a Luzitânia volta para as águas do São Francisco nova.

Sob as camadas de tintas novas, coloridas, estão o esforço dos últimos mestres carpinteiros, ferreiros, veleiros, muitas idas e vindas com centenas de quilos nas costas e na cabeça, 3 reconstruções de nosso estaleiro no Mato da Onça, anos e anos de conversas com canoeiros, armadores, mateiros, passageiros, mulheres, filhas, irmãs de canoeiros, enfim, uma experiência única para que cada detalhe da Luzitânia respeitasse perfeitamente uma técnica, a tradição de um século quase, uma paixão (pois não há como ser diferente, o amigo Pezão, da Daniella – hoje em posse da Prefeitura de Piranhas – bem o disse em nosso documentário ¨Na Veia do Rio¨) expressa em cada marca de enxó, de formão, ponto de linha, golpes do malho no ferro quente, no ajuste de cada peça, cada elemento, na combinação das cores...além da expectativa de volta a navegar na canoa, sentimento que nunca deixou de existir ao longo de todo este tempo.

Uma vez na água, a Luzitânia será preparada para as festividades de lançamento, em Brejo Grande, quando reuniremos todos os principais participantes do projeto e convidados, para em seguida subir o rio até o sertão, em apresentação às comunidades que esperam este momento com ansiedade.

A partir desses eventos a canoa passará a ser a base de nossa TV Canoa, que irá prosseguir com a produção dos documentários sobre a vida no Baixo São Francisco, as exibições itinerantes do Cine Beira-Rio, e o levantamento de imagem e som para nosso Arquivo-Museu do Cotidiano da Margem. Há muito o que fazer, e o tempo passa muito rápido.

Como combinado, estamos preparando documentação sobre a Luzitânia (imagens, cópia do documentário ¨Na Veia do Rio¨, e o que for relevante) para enviar o mais rápido possível. Este matéria deverá ser anexado ao que vocês já têm em mãos, e, com certeza, auxiliará na avaliação da importância desta embarcação.

Me lembro que você disse que haveria uma reunião do conselho do IPHAN no Recife dentro de algumas semanas. Seria, acreditamos, um bom momento para o conhecimento in loco desta embarcação. Ao menos um primeiro contato.

Finalizando, gostaria que o IPHAN nos enviasse alguns exemplares da publicação do Encontro Sobre Patrimônio Naval para nossos arquivos e biblioteca. Agradecemos.

Atenciosamente, e sem mais para o momento,

IPHAN
Fl. 116
Proc

Carlos Eduardo Ribeiro Jr.
Presidente

c-c Dalmo Vieira Filho

Canoa de Tolda – Sociedade Sócio Ambiental do Baixo São Francisco
Sede Sergipe- R. Jackson Figueiredo, 09 – Mercado Municipal
49995-000 Brejo Grande SE
Tel/Fax (79) 3366 1246

Alagoas- R. Mestre Francelino, 255 – Centro
57210-000 Piaçabuçu AL
Tel- (82) 3552 1570

CNPJ- 02.597.836-0001-40

End. Eletrônico canoadetolda@canoadetolda.org.br e ygara@ygara.arq.br
www.canoadetolda.org.br

IPHAN
Fl. 117
Proc

De: Ygara [mailto:ygara@ygara.arq.br]
Enviada em: quarta-feira, 21 de fevereiro de 2007 09:50
Para: almeidamelo@yahoo.com.br
Cc: Ana Torres - IBAMA-SE; Ana Rieper; Ana Paula - TV Sergipe; Ana Macedo; Ana Cristina - Prodetur; Ana Claudia Cunha; Ana Claudia Alves; ANA; Amyr Klink; Amilton Gutierrez 1; Amilcar Rossi; Amilcar Rocha; AMDA-BH; AmbienteBrasil; Álvaro Moreira; Alice Ribeiro - Telemar SE; Alexsandro Souza Lima; Alcides Faria; Adolfo Acioli; Adler F. de Castro - IPHAN-RJ; Adalcira Bezerra - MMA-DF; Ada Coruripe; ABD-SE; A Tarde 2; A Tarde
Assunto: Canoa de Tolda - Canoa Luzitânia de Volta ao São Francisco - 1
Prioridade: Alta

A Canoa de Tolda - Sociedade Sócioambiental do Baixo São Francisco, tem a grande felicidade de comunicar que na tarde de hoje, dia 19 de fevereiro,às 18:00, em Brejo Grande, SE, que a canoa Luzitânia foi colocada na água com todo o sucesso.

Já está um pouco tarde, estamos todos cansados, satisfeitos, mas não podíamos deixar de enviar esta importante notícia, junto com a primeira foto da Luzitânia na água.

Dentro de mais alguns dias a canoa estará armada e dando os seus primeiros bordos, se preparando para as festividades e viagem de apresentação até o sertão.

O povo da Canoa de Tolda agradece sobretudo aos nossos incentivadores, apoiadores, amigos de todo o Baixo São Francisco e de longe, e a todos que, junto com nós, também acreditaram na possibilidade deste momento.

Lembrando que entre o primeiro encontro com a Luzitânia, incluindo as conversações para sua aquisição, os anos de trabalho de restauro e este momento único se passaram apenas 10 anos... é tudo coisa pouca se pensarmos nos tempos que virão, subindo e descendo este rio. Ainda há muito o que fazer.



IPHAN
Fl. 118
Proc

From: "Ygara" <ygara@ygara.arq.br
To: "Adler F. de Castro - IPHAN-RJ" <ahfc@centroin.com.br
Sent: Wed, 28 Mar 2007 18:30:54 -0300
Subject: Canoa de Tolda - Processo Tombamento Luzitânia

Prezado Adler,

Estamos na preparação da Luzitânia para os testes. Colocamos os mastros no sábado, e dentro de poucos dias começarão as navegações de ensaio.

Ainda não temos a programação das festividades, pois aguardamos a liberação dos recursos. Todos serão avisados com antecedência.

Gostaríamos de notícias sobre o andamento do processo de tombamento (já há um protocolo?), e as expectativas de consequências positivas.

Abraço e até breve,

Carlos Eduardo Ribeiro
Presidente

Canoa de Tolda - Sociedade Sócioambiental do Baixo São Francisco

Sede Sergipe- R. Jackson Figueiredo, 09 - Mercado Municipal
49995-000 Brejo Grande SE
Tel-Fax (79) 3366 1246

Alagoas- R. Mestre Francelino, 255 - Centro
57210-000 Piaçabuçu AL
Tel- (82) 3552 1570

CNPJ- 02.597.836-0001-40

www.canoadetolda.org.br

canoadetolda@canoadetolda.org.br e ygara@ygara.org.br

IPHAN
Fl. 119
Proc

Ministério da Cultura
INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL
Departamento de Patrimônio Material

PARECER 03/07/AHFC/GProt/DEPAM

3 de abril de 2007

Parecer:

Tendo em vista a análise do processo de tombamento nº 1.473-T-2001, "Canoa da Tolda Luzitânia, de propriedade da Sociedade Sócio-Ambiental do Baixo São Francisco, com sede na Rodovia Ver. João Alves Bezerra, 555, Aracaju, Estado de Sergipe" e considerando:

- o conteúdo dos autos do processo 1.473-T-01;
- os termos do memorando 21/07, desta data;
- que, portanto, o assunto, nos termos do presente parecer, se encontra adequadamente instruído, de acordo com o que consta do § 1° art. 4° da portaria 11, de 11 de setembro de 1986;

Elaboramos um estudo, em anexo ao memorando 21/07, visando identificar a existência ou não, de valores que pudessem levar à inscrição do mesmo nos livros do tombo do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. O mesmo tem as seguintes indicações:

- não se encontraram, numa análise mais restrita, referências que justificassem sua inscrição no livro do tombo de belas artes;
- que o bem sofreu uma profunda e violenta intervenção, em termos práticos uma reconstrução, que alterou em muito a situação do mesmo e;

IPHAN
Fl. 120
Proc

- ❖ que a intervenção, destruindo o suporte físico original do objeto, impede a sua valoração como bem de caráter histórico.

Sobre esse último ponto, gostaríamos de frisar que ele não é de somenos importância – de fato, é de relevância capital, pelo menos em nossa opinião e só por isso impede um imediato e esfuziante endosso ao tombamento, pelos múltiplos valores que foram observados no objeto ao longo da redação do citado estudo.

Desde longa data, o IPHAN tem assumido a posição que a autenticidade de um monumento é uma condição imprescindível para que se efetiva a proteção legal do mesmo. Por exemplo, um dos primeiros processos de tombamento do Instituto, a "Feitoria Velha" em São Leopoldo (processo 95-T-38) foi arquivado depois de ter seu tombamento aprovado pelo presidente do IPHAN, Rodrigo de Melo Franco de Andrade, pois a mesma tinha sido demolida e reconstruída ainda em 1940, apesar de manter a mesma aparência externa.

De fato, se considerarmos o espírito da lei, a preservação de valores culturais através da proteção legal de coisas físicas, fica evidente que a reconstrução de uma coisa a ser tombada não é aceitável, mesmo que este mantenha sua forma original. O que interessa é a preservação de valores imateriais e estes estão associados à história, a ancienidade, da coisa como diria Riegl em um texto que é perfeitamente aceitável ainda hoje:

> "O valor histórico de um monumento vem do estágio específico que ele representa no desenvolvimento da atividade humana em um dado campo (...) Quanto mais fielmente o estado original de um monumento for preservado, maior é seu valor histórico: mutilação e corrupção o diminui (...) é o papel do historiador completar, com todos os meios disponíveis, os danos que a natureza causou aos monumentos ao longo do tempo (...) O objetivo do valor histórico é (...) manter tão genuíno quanto possível um documento para pesquisas de arte e história posteriores"[1].

Daí se entende a crítica ferina que Umberto Eco fez em seu livro *Viagem na irrealidade cotidiana*[2] à prática norte-americana de se construir museus com réplicas de originais existentes na Europa, a Disneilândia, que "reproduz" cenas históricas e outras ações semelhantes. Para Eco, estes não são objetos efetivamente históricos, apesar de se remeterem a esses valores. Em nossa opinião, o mesmo se aplicaria às reconstruções feitas aqui no Brasil, como o "colégio dos Jesuítas" em São Paulo. Não se pode dizer que o prédio hoje existente no local tenha os valores que o prédio original do século XVI teria, apesar de seguir a sua planta e estar localizado no mesmo ponto do colégio destruído. É um "falso-histórico" tão

---

[1] Monument values. https://tspace.library.utoronto.ca/citd/holtorf/6.9.html. Apud. Riegl, Alois. The Modern Cult of Monuments: Its Character and Its Origin [1903]. *Oppositions* 25 (Fall 1982), 21-51. A tradução é nossa.

[2] ECO, Umberto. *Viagem na irrealidade cotidiana.* Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1982.

IPHAN
Fl. 121
Proc:

mentiroso como tal que é facilmente reconhecido, mesmo pelas pessoas que não acompanham essas questões.

Como colocamos em nosso estudo a respeito da restauração feita na Lusitânia:

> "o resultado prático é que, se a *forma* original da canoa não se perdeu com o uso desse procedimento de "restauração", a sua *substância,* os elementos que permitiriam caracterizá-la como um objeto histórico, não mais existem. O que há hoje é um barco moderno, feito com materiais dos dias de hoje, seguindo linhas antigas. Isso, segundo nos parece, implicou na destruição do bem original, pelo menos em seu aspecto histórico: faltam-lhe os aspectos de autenticidade, tais como se entende o termo no ocidente, nos termos da carta de Veneza, de 1964".

Por outro lado, cremos que o estudo acima citado avança em uma questão que é pouco trabalhada no IPHAN, que seria o valor etnográfico da coisa a ser tombada. Há 120 bens inscritos no Livro Arqueológico, Etnográfico e Paisagístico, que reúne esses três valores distintos. Desses bens, apenas onze podem ser identificados numa leitura mais rápida como tendo valor etnográfico, variando do famoso caso do "Museu de Magia Negra", inscrito em 1938, até o Maracanã, tombado em 2000, por ser local de manifestações populares singulares[3]. E, deve-se observar, que seis desses processos datam dos primeiros anos da instituição (1938 a 1941), enquanto os outros cinco são bem mais recentes (um para cada ano de: 1984, 1986, 1996 e dois em 2000). Isso é perfeitamente compreensível considerando que a instituição não tinha antropólogos em seus quadros até muito recentemente, os trabalhos nessa área tendo que ser terceirizados ou se valendo de profissionais com formações correlatas à área de antropologia, como os museólogos, arqueólogos ou como o abaixo assinado, com uma formação de historiador com certa concentração na área.

Mas o tombamento pelo valor etnográfico, de representação materializada de uma aspecto cultural ou social corrente, não é uma análise impossível ou mesmo inviável. Só é necessário olhar os objetos sob um prisma diferente. E, nesse caso, a ótica diferenciada *pode* representar alterações em valores consagrados, como o da autenticidade: é dessa forma que se entende a revisão deste conceito que está imbuída na carta de Nara, que reconhece os valores postulados nas cartas anteriores, como a de Veneza, mas os relativizam, defendendo que o essa autenticidade passa *também* pelo estudo do contexto cultural à que pertence o objeto.

---

[3] Há sete bens identificados como tendo valor Arqueológico, os 102 restantes sendo mais facilmente associados ao valor paisagístico, como é o caso das "penedias" (morros) do Rio de Janeiro. Deve-se observar que nem sempre é fácil colher nos processos de tombamento mais antigos os valores que levaram à sua inscrição. A isso deve-se somar que o presente levantamento foi feito a partir de uma análise dos títulos do processo e não de seu conteúdo, o que pode representar mudanças nos números acima.

IPHAN
Fl. 122
Proc

No caso da Canoa, foi feita uma reunião com a equipe técnica do Departamento de Patrimônio Material e Fiscalização (DEPAM/RJ), incluindo historiadores, historiadores da arte, arqueólogos e arquitetos, para discutir a possibilidade – ou não – do tombamento da Lusitânia, tendo em vista a intervenção que foi feita. O debate, segundo a proposta do abaixo assinado, não se centrou tanto na questão da *autenticidade,* mas sim no da *identidade*: seria a canoa a mesma canoa que se pediu o tombamento? Para isso foi feita, por sugestão do arquiteto, José Aguilera Montalvo, uma discussão usando os textos de Plutarco e de Hobbes sobre o barco de Teseu. Segundo Plutarco, em sua obra, *Vidas*:

> "O navio onde Teseu e a juventude de Atenas retornou tinha trinta remos e foi preservado pelos atenienses até os tempos de Demetrius Falereus, pois eles retiravam as pranchas velhas que tinham apodrecido, colocando madeiras novas e mais fortes em seu lugar a tal ponto que este navio se tornou um exemplo permanente entre os filósofos, pela questão de lógica sobre a questão das coisas que crescem; um lado defendendo que o navio permanecia o mesmo, e o outro debatendo que não era o mesmo"[4].

Uma discussão que, como Plutarco menciona, não tinha uma solução, os filósofos podendo defender tanto que o barco não era mais o original como sustentar o argumento que ainda o era – uma questão que, claramente, tem uma ligação direta com o tema da Lusitânia ou como o abaixo assinado, jocosamente a chamou, da "canoa de Teseu".

Essa questão filosófica não se encerra em Plutarco. Hobbes, em seus *Elementos de Filosofia*, coloca a seguinte aporia:

> "Teseu, herói mitológico grego, tinha um barco com o nome Ariadna constituído integralmente por pranchas de madeira. Gradualmente, ao longo de vários anos de permanência no mar, essas pranchas são removidas e substituídas por outras pranchas. Um dia, sem que Teseu e a sua tripulação se tivessem apercebido, a última prancha original foi substituída de tal modo que todas elas são agora novas pranchas. O construtor de navios do estaleiro decidiu então aproveitar todas as peças substituídas construindo um novo navio, utilizando como plano o mesmo modelo usado na construção do barco Ariadna. A questão paradoxal é pois a seguinte: qual dos dois navios é ainda idêntico ao original? Teseu jurará a pés juntos que sempre navegou no mesmo navio e que o novo navio é apenas semelhante ao seu; por sua vez, o construtor habilidoso dirá que este novo navio é idêntico ao original tanto do ponto de vista material como formal. É apenas por referência a uma origem que tem sentido afirmar que o

[4] Plutarco. Theseus. http://classics.mit.edu/Plutarch/theseus.html. (acesso em março de 2007). A tradução é nossa.

IPHAN
Fl. 123
Proc

> navio em que navega Teseu é ainda, apesar de tudo, o navio original."[5]

Isso é, como colocado acima, uma aporia, uma "dificuldade de ordem racional, que parece decorrer exclusivamente de um raciocínio"[6]. E também é uma dificuldade que não tem solução: pode-se defender que o barco consertado é o de Teseu tanto quanto que o construído com as tábuas removidas é o "original". Neste caso podemos fazer a seguinte comparação: o barco consertado seria o que manteve o seu uso primitivo, feito com as técnicas e tradições culturais dos interessados mais imediatos (Teseu e seus usuários), como tratam as recomendações de Nara, sendo "original" nesse aspecto. O barco feito com as tábuas removidas, por outro lado, seria o autêntico nos termos da Carta de Veneza, igualmente "original", só que sob outra ótica.

A dúvida, portanto, ficou na questão da identidade: seria a Lusitânia, mesmo tendo em vista a reconstrução quase total por que ela passou, ainda a mesma canoa cujo tombamento tinha sido solicitado em 2001? Seria ela ainda um suporte materializado válido para um valor imaterial?

O abaixo assinado tem uma profunda relutância – temor mesmo – em dar o aval do IPHAN a um processo de reconstrução tão violento como o que foi feito. Tal como apontado mais acima, com isso correríamos o risco de tornar "legítimas" intervenções de reconstrução, como o colégio dos Jesuítas de São Paulo ou as que são tão atacadas por Umberto Eco em seu relato sobre os Estados Unidos.

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 à reposição de peças, substituição de partes, alterações, modificações e aperfeiçoamentos – isso mesmo em se tratando de arquitetura pois, como corre o aforisma interno do IPHAN: "é o uso que conserva" e esse uso implica nessas modificações. Nesse sentido, a ação do proprietário da Lusitânia em usar métodos, materiais e técnicas "primitivas", assim como o emprego de artesãos locais, como o mestre construtor naval Nivaldo ou o ferreiro Aloísio 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

---

[5] CORREIA, Carlos João. Identidade pessoal. Notas para uma redefinição do conceito de pessoa segundo o pensamento de ricoeur. Universidade de Lisboa http://metafisica.no.sapo.pt/ricoeur1.html. (acesso em março de 2007).

[6] Dicionário Aurélio.

IPHAN
Fl. 124
Proc

isso, deixou de ser um repositório dos valores etnográficos nela materializados e que são descritos na parte final do estudo elaborado sobre ela, especialmente o que diz respeito aos usos e costumes da marinharia. Isso sem contar com a representação física de uma série de características oriundas da inventividade dos nossos mestres navais, desenvolvidas ao longo de centenas de anos e que tiveram profunda importância para a formação do Brasil. Esses valores, talvez de natureza histórica, em nossa opinião, seriam melhor preservados em um objeto musealisado, que não tivesse que passar pelos processos mais violentos de manutenção de uma embarcação em uso diário. Entretanto, essa musealisação, 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 da Tolda Luzitânia, de propriedade da Sociedade Sócio-Ambiental do Baixo São Francisco", objeto do processo 1.473-T-01, no livro do tombo etnográfico, fazendo as seguintes ressalvas adicionais:

1 – que se sugira à 11ª SR a realização de um estudo de viabilidade do tombamento do acervo do Museu Nacional do Mar, situado em São Francisco do Sul, tendo em vista a preservação dos valores históricos identificados na Lusitânia e que estariam igualmente presentes em outros barcos de construção tradicional do Brasil, preservados naquele museu;

2 – que se faça uma declaração ressalvando que o tombamento da Canoa não é uma aprovação dos métodos de restauração empregados, muito problemáticos e negativos;

3 – que, caso o Conselho Consultivo aprove o tombamento, o processo passe a se denominar: "Canoa da Tolda Luzitânia, de propriedade da Sociedade Sócio-Ambiental do Baixo São Francisco", eliminando-se a referência ao endereço da Sociedade – que é um fator irrelevante, considerando-se que se trata de bem móvel.

Este é o parecer

Adler Homero Fonseca de Castro
Historiador - DEPROT
Matr. 223.784

IPHAN
Fl. 125
Proc

ANEXO I

O Restauro da Cano Luzitânia

Carlos Eduardo Ribeiro.

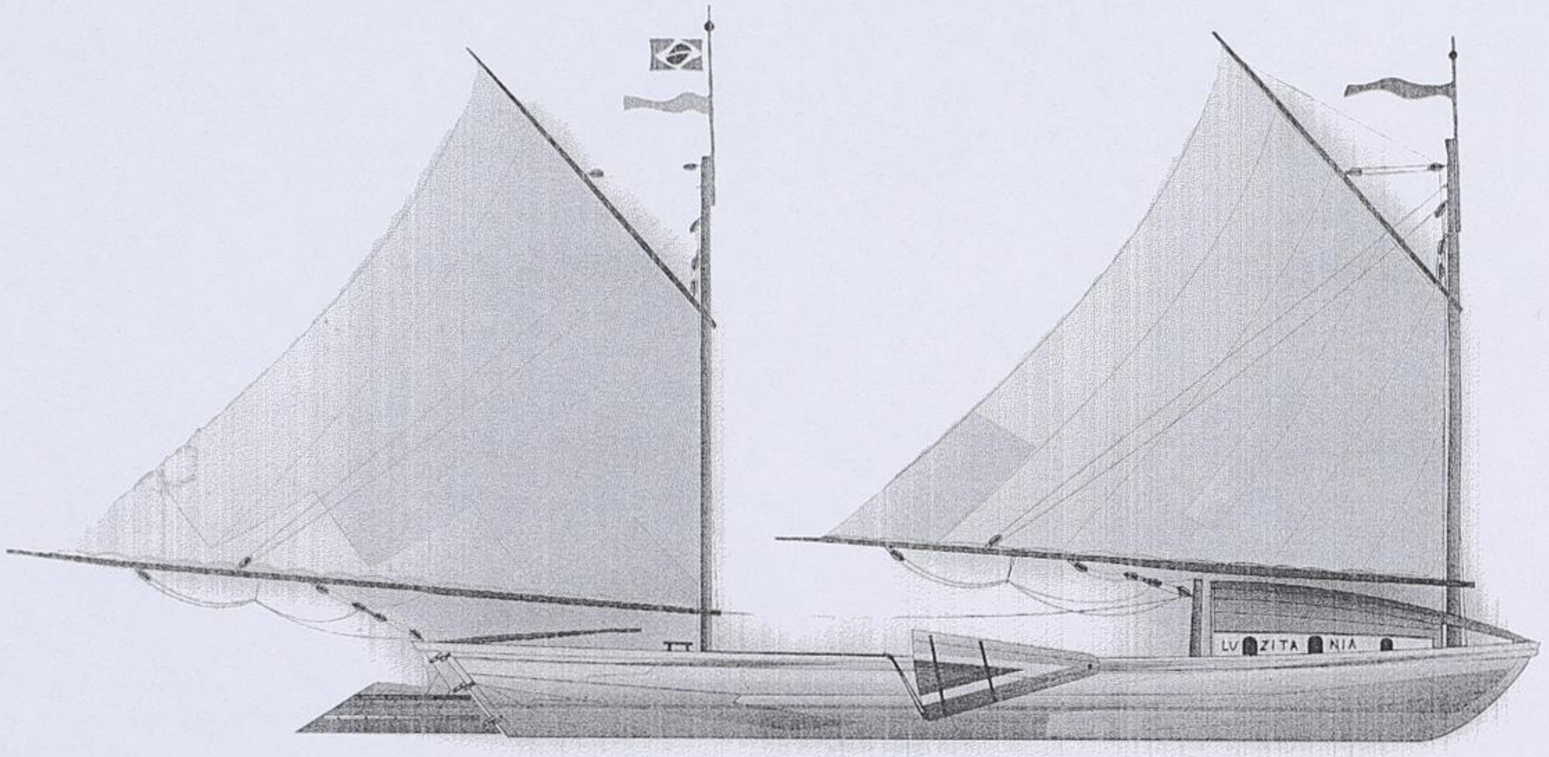
O RESTAURO DA CANOA LUZITÂNIA

As canoas de tolda e o baixo São Francisco

IPHAN
Fl. 126
Proc.

CARLOS EDUARDO RIBEIRO

Projetista Naval especializado em embarcações multicascos
(trimarãs e catamarãs a vela e a motor, para trabalho e lazer)
Produtor e diretor de documentários
Licenciatura em Ciencias Biológicas e Literatura Brasileira/Inglês



Fonte: Sociedade Canoa de Tolda

1). Em dezembro de 199
duas canoas de tolda am
navegavam no Baixo São
a Luzitânia, com porto n
Curralinho (Poço Redon
Paladina (que afundou e
em meados de 1999) , d
Bonsucesso (Poço Redo
ambas em estado muito
canoa Paladina afundou
Bonsucesso em meados
Nesta mesma época, Zé
o documentário "Na Ve
produção da Paladina Fi
Canoa de Tolda), de Pen
para, por conta propria,
canoa de tolda Daniella
propriedade da Prefeitur
de Piranhas, Alagoas).

2). É importante notar q
de vida onde as canoas
estão presentes, abrange
moradores das margens
na faixa dos 30, 35 anos.

IPHAN
Fl. 127
Proc.

origem, viagens feitas nesta ou naquela canoa, a tradicional feijoada de canoeiro que se comia a bordo, quantos sacos eram embarcados[3], se era uma canoa da praia, se era uma canoa do sertão, reminiscências de viagens com um pai piloto, ou como simples passageiro, sob o toldão[4].

Pois admirando a Luzitânia naquela tarde, e entendendo que concretamente algo deveria ser feito para a manutenção da derradeira representante-símbolo dos bons tempos do Baixo São Francisco, decidimos não medir esforços para adquirir a canoa com o objetivo de restaurá-la e devolvê-la às margens em perfeitos estado e condições de navegação. Nós sabíamos da intenção de seu proprietário (morador do povoado Curralinho, no alto sertão de Sergipe) em vendê-la, e do risco da canoa ser desarmada e transformada em lancha a motor[5]. Também tínhamos conhecimento de que dois museus (um no Brasil e outro no exterior) já tinham representantes na região procurando um exemplar de canoa de tolda para ser incluído em seus respectivos acervos. Sem os recursos financeiros para adquirir a Luzitânia (nossa organização havia sido fundada há pouco tempo), a situação era mais do que preocupante. Havíamos iniciado as negociações com o proprietário da Luzitânia, tendo como base um valor de R$4.000,00 (quatro mil reais[6]) mas o risco de um dos museus fazer o contato e apresentar uma oferta superior era grande. A solução encontrada para ganharmos tempo até a liberação da verba, foi solicitar ao piloto da canoa, Abel, com quem tínhamos um ótimo relacionamento, que ficasse em movimento com a canoa, ora subindo, ora descendo o rio, e eventualmente recolhendo a canoa ao Mato da Onça. Com esta movimentação, e sem o perfeito conhecimento local, a canoa não seria localizada. E de fato foi o que ocorreu.

Nesse interim, negociávamos a obtenção da verba, através de um programa de micro-projetos a fundo perdido, com o governo da Alemanha[7]. Enquanto os recursos não eram liberados, tivemos que convencer o proprietário da Luzitânia de que a intenção de compra da canoa era real, e que apenas aguardávamos o repasse da verba. Foi um período difícil, onde o proprietário atingia estados de nervosismo, ameaçando afundar ou queimar a embarcação. Outro ponto delicado nesta complexa discussão, abrangia a situação de Abel, embarcado há quase dez anos na Luzitânia, e que nunca havia recebido qualquer

3). As embarcações no Baixo São Francisco tem sua capacidade de carga medida através do número de sacos. 01 saco tem 60kg embarcados. ..."a Luzitânia é uma canoa de 250 sacos..."

4). Toldão: toldo de lona, montado entre a tolda a cabine na proa da canoa, razão de seu nome e o mastro de popa, destinado a proteção da carga e passageiros.

5). Com a radical mudança no panorama sócio econômico da região nos últimos 30 anos, a transformação em lancha de passageiros e carga foi o destino final de diversas canoas de tolda, quando não foram completamente desmontadas (para utilização de sua madeira), ou ainda afundadas e abandonadas propositalmente.

6). O valor pedido era considerado ele época e para o esta embarcação. Todo comprometido pel (contaminado nas região da foz do S onde este molusco cavername e os do adiantado estado d moitões, cabos, bo frangalhos. A doc entanto, se encont Agência Fluvial da Portos em Penedo

7). Este programa unicamente para a ambientais. No ca Luzitânia, em virtu dramática, uma ex pelo Consulado da Recife o cônsul v para o conhecimer local para a libera

IPHAN
Fl. 128
Proc.

tipo de remuneração regular. De acordo com nosso trato, o proprietário da embarcação deveria fazer um repasse de R$1.000,00 (hum mil reais) para Abel a título de uma mínima compensação (se não fosse a presença permanente de Abel a bordo da canoa, há muito ela já haveria desaparecido ou afundado: o esgotamento de água era uma rotina horária).

Quando finalmente tivemos o depósito do dinheiro em nossa conta, marcamos a data para a assinatura do contrato em Penedo, na Agência Fluvial da Capitania dos Portos. Chegamos a Penedo com o dinheiro vivo, pronto para o pagamento. Aguardamos horas, mas o proprietário da Luzitânia não deu as caras. Foi mais um momento tenso, pois imaginamos que, naquele momento, havíamos perdido a compra da embarcação. Tivemos que nos deslocar para o povoado do Curralinho, Poço Redondo, para reiniciar toda a negociação, agora sob um clima ainda mais pesado.

A questão da compensação ao piloto Abel era um fator de dificuldade, pois o proprietário agora se recusava a fazer este pagamento. Ainda assim conseguimos arrancar um novo acordo e estabelecer uma nova data para fecharmos o negócio, sempre em Penedo. Desta segunda vez tudo correu de forma melhor. Foi assinado o contrato, Abel recebeu sua compensação, e a Luzitânia tinha a real possibilidade de ser restaurada.

Nossa primeira ação foi para preservar o patrimônio, enquanto buscávamos novos recursos para a execução da obra de restauro. Como a canoa já se encontrava no Mato da Onça, a mesma foi desarvorada e arrastada para terra, e colocada sobre calços. Nesta configuração mantínhamos sua armação intacta, para que fosse preservado fielmente seu plano de linhas. Foram ainda tomadas todas as medidas do casco, da mastreação e do plano vélico, dos apêndices, desenhadas todas as ferragens com suas respectivas localizações. Também toda a embarcação sofreu uma varredura fotográfica profunda, para complementar a documentação gráfica, além de fixarmos detalhes de pinturas, decoração, cores etc.

O nosso objetivo principal para o rêstauro da Luzitânia era a manutenção dos mesmos métodos construtivos tradicionais empregados em tais embarcações. A primeira dificuldade se apresentou na escolha de um mestre carpinteiro naval, com perfeito conhecimento não só das técnicas tradicionais mas também do

6). O valor pedido pelo proprietário era considerado elevado para a época e para o estado da embarcação.Todo o casco estava comprometido pelo gusano (contaminado nas viagens para a região da foz do São Francisco, onde este molusco abunda), 90% do cavername e os dois panos em adiantado estado de podridão, moitões, cabos, bolinas e leme em frangalhos. A documentação, no entanto, se encontrava atualizada na Agência Fluvial da Capitania dos Portos em Penedo, Alagoas.

7). Este programa libera recursos unicamente para ações sócio-ambientais. No caso da canoa Luzitânia, em virtude da situação dramática, uma exceção foi aberta pelo Consulado da Alemanha no Recife. o cônsul veio a nossa região para o conhecimento da realidade local para a liberação da verba.

rcações no Baixo São
m sua capacidade de
la através do número de
co tem 60kg
..."a Luzitânia é uma
0 sacos..."
oldo de lona, montado
a cabine na proa da
de seu nome e o
opa, destinado à
carga e passageiros.
idical mudança no
ócio econômico da
ltimos 30 anos, a
ão em lancha de
e carga foi o destino
rsas canoas de tolda,
foram completamente
s (para utilização de sua
ainda afundadas e
s propositalmente.

IPHAN
Fl. 129
Proc.
461

tempo áureo das canoas de tolda, que tivesse ainda excelente acabamento e condições físicas para a execução da obra[8]. Fomos ter, então, com Mestre Nivaldo, no povoado da Ilha do Ferro, também no município de Pão de Açúcar, a jusante do Mato da Onça. O renome de M. Nivaldo era sólido em toda a margem, do sertão até a praia. A meticulosidade, o acabamento perfeito - M. Nivaldo sabe como poucos lavrar e aparelhar peças de madeira bruta com machado e enxó - eram sua marca presente nas diversas embarcações (entre canoas, chatas e lanchas) que havia construído e/ou reformado. Tivemos um período de conversas, negociações, até fecharmos o valor da obra.

Ocorria que naquele momento (final de 2000, início de 2001), M. Nivaldo se encontrava ocupado na construção de uma lancha de passageiros, não podendo começar os trabalhos na Luzitânia. Porém como a questão prioritária era a obtenção de recursos, não só para a compra de madeiras e materiais, como também a contratação do mestre e eventuais outros profissionais, o adiamento do começo da obra não foi um problema. Tínhamos um problema crucial que era o mais que precário estado de todo o cavername (em braúna). Já tínhamos obtido estas peças, com Seu Tonho de Frito, no Bonsucesso, um velho madeireiro local. Durante várias semanas as diversas casas de cavernas[9] ficaram submersas na beira do rio, no Mato da Onça, seguindo a tradição de cura da madeira. Após o período determinado pelo mestre, as cavernas foram levadas para a Ilha do Ferro, onde simultaneamente ao trabalho de construção da lancha, M. Nivaldo foi lavrando todas as peças, no machado e na enxó.

Em meados de 2001 conseguimos o patrocínio[10] para a compra de toda a madeira para o casco. Pela impossibilidade de obtenção de essência local, tivemos que optar pela utilização de pequi (pela sua alta densidade, qualidades físicas e disponibilidade), conseguindo negociar uma carreta de pranchões (com espessura de 80 mm para fundo e embonação[11] e 150 mm para os colos[12], e comprimentos da ordem de 8m) com uma madeireira em Pão de Açúcar, que nos ofereceu as melhores condições. O carregamento de madeira foi entregue no porto de Pão de Açúcar[13], na data combinada, e em seguida transportado de rio acima, para o Mato da Onça, a bordo da chata[14] Íris Raiane, de Tonho de Rosa, do Bonsucesso.

Ao final de 2001 havíamos montado um estaleiro provisório no Mato da

8). É importante notar que por muitos anos não se verificou nenhuma construção de canoa de tolda no Baixo São Francisco. Os mestres candidatos a executar este trabalho, cerca de três, já se encontravam todos em idade avançada.

9). Denominação para o par de cavernas (BB e BE), cujo molde é feito com uma peça de vergalhão de 3/8 (para embarcações deste porte) com aproximadamente 2,80 m de comprimento, conformado de acordo com as curvas da seção desejada.

10). Da BioSystems, do Paraná.

11). Denominação local para a zona do costado.

12). Denominação local para as zonas curvas entre o fundo e o costado.

13). Em todos os nossos projetos priorizamos a contratação de mão de obra e fornecimento locais.

14). Chata- embarcação a vela em geral menor que a canoa de tolda, aberta, mais estreita, e dotada de dois panos marconi de proporção de aspecto muito baixa, em mastros extremamente flexíveis, com vergas (retrancas) longuíssimas.

15). A cobertura em polipropileno foi fornecida como apoio cultural da Veleria Cognac-Elvstrom, de Niterói, RJ.

16). O trabalho de desmonte/reconstrução segue o método de substituição gradativa das peças retiradas. O taboado comprometido é retirado, ficando apenas as peças principais da embonação (costado) e fundo para a manutenção das formas. O mesmo ocorre com o cavername, que tem gradativamente as casas retiradas e substituídas.

17). Em todo o traba
da Luzitânia, o unico
elétrico a ser utilizad
furadeira (para a fura
parafusos, todos de
comprimentos variar
9", trabalho impossí
executado por M. N
trado, por sua idade
uma esmerilhadeira
todas as pontas dos
o madeirame foi trab
unicamente com ma
enxó, plainas e form

18). Rombo mestre
popa denominação
proa e roda de popa
respectivamente.

19). Ao longo da vid
tanto o fundo como
foram trocados inun
novas furações tam
cavernas para a fixaç
peças.

20). A canoa Luzitân
em diversos projetos
Canoa de Tolda, con
atividades de mobili
comunidades das m
no Baixo São Franci
programação educat

21). Além da inexist
carpinteiros navais e
conhecimento de M.
técnicas tradicionais
naval no Baixo São I
incompatíveis com a
ambiental em nossa
foram extintas, e m
locais, a curto e méd
teremos disponíveis
madeiras similares e,
forma bruta para ser
forma clássica.

IPHAN
Fl. 130
Proc.

ante notar que por
não se verificou
nstrução de canoa de
xo São Francisco. Os
lidatos a executar este
ca de três, já se
todos em idade

ação para o par de
3 e BE), cujo molde é
na peça de vergalhão de
nbarcações deste porte)
nadamente 2,80 m de
o, conformado de
as curvas da seção

Systems, do Paraná.
inação local para a zona

inação local para as
s entre o fundo e o

os os nossos projetos
a contratação de mão
rnecimento locais.

embarcação a vela em
que a canoa de tolda,
estreita, e dotada de
narconi de proporção
nuito baixa, em mastros
te flexíveis, com vergas
onguíssimas.

tura em polipropileno
a como apoio cultural da
nac-Elvström, de

lho de
econstrução segue o
ubstituição gradativa
tiradas. O taboado
do é retirado, ficando
ças principais da
(costado) e fundo para
io das formas. O
rre com o cavername,
dativamente as casas
ubstituídas.

17). Em todo o trabalho de restauro da Luzitânia, o único ferramental elétrico a ser utilizado foi uma furadeira (para a furação dos parafusos, todos de ½", e de comprimentos variando entre 6" e 9", trabalho impossível de ser executado por M. Nivaldo com o trado, por sua idade já avançada), e uma esmerilhadeira para o corte de todas as pontas dos parafusos. Todo o madeirame foi trabalhado unicamente com machado, serrote, enxó, plainas e formões.

18). Rombo mestre e rombo de popa- denominação para roda de proa e roda de popa respectivamente.

19). Ao longo da vida da Luzitânia, tanto o fundo como os costados foram trocados inúmeras vezes, e, , novas furações iam sendo feitas nas cavernas para a fixação das novas peças.

20). A canoa Luzitânia será utilizada em diversos projetos da Sociedade Canoa de Tolda, como a TV Canoa, atividades de mobilização das comunidades das margens, viagens no Baixo São Francisco dentro de programação educativa, etc.

21). Além da inexistência de outros carpinteiros navais com o conhecimento de M. Nivaldo, as técnicas tradicionais de construção naval no Baixo São Francisco são incompatíveis com a realidade ambiental em nossa região. As matas foram extintas, e mesmo em outros locais, a curto e médio prazos não teremos disponíveis espécies de madeiras similares e/ou ainda na forma bruta para serem lavradas na forma clássica.

Onça, com uma cobertura plástica bem resistente[15], para garantir proteção mínima tanto para M. Nivaldo e seus colegas de trabalho, como para a canoa, e materiais e ferramental da obra. Em fevereiro de 2002 finalmente assinamos o contrato com M. Nivaldo para o início imediato da obra. No final do mês de março, a Luzitânia teve o seu desmonte iniciado[16]. É importante notar que o povoado do Mato da Onça não tinha fornecimento de energia elétrica. Para podermos operar uma furadeira[17] instalamos em nosso estaleiro um gerador a gasolina de 5kva.

E desta forma, com a vida sendo levada literalmente a bordo da Luzitânia, o trabalho foi gradativamente sendo realizado. Peças até então consideradas razoáveis como o rombo mestre e o rombo de popa[18], dentre outras, verificaram-se completamente comprometidas, e tiveram que ser trocadas, o que não ocorreu sem dificuldades. Das cavernas originais, apenas dois pares foram aproveitados. As demais, ainda que todas em braúna, estavam tão deterioradas pela enorme quantidade de furos de parafusos[19] que não poderiam ser aproveitadas de forma alguma.

Tendo como objetivo a manutenção da Luzitânia totalmente operacional[20], e sabendo da impossibilidade de, no futuro, podermos construir uma outra embarcação coma as mesmas técnicas[21], a questão da conservação deste patrimônio único era prioritária[22]. Desta forma, e com base em larga experiência em construção de embarcações em compostos madeira/epóxi[23], tomou-se a decisão de impregnar e colar completamente o casco, convés e a tolda da canoa com adesivo/impregnante epóxi. Trata-se de um trabalho original, pois é fundamental a manutenção do aspecto visual de embarcação tradicional. No caso das junções das peças do casco (***costuras***), normalmente preenchidas com a massa de calafeto, utilizamos adesivo/impregnante epóxi com cargas adequadas (micro fibras de madeira e microesferas de vidro ocas), para a obtenção de uma massa de alto poder adesivo/estrutural. Também foi simulada a retração da massa tradicional nas mencionadas costuras e nos rebaixos das cabeças dos parafusos. Em toda a superfície dos costados e fundos foi mantido o aspecto natural (textura) da madeira após o seu aparelhamento (*polimento*) com o ferramental tradicional (plaina, enxó e formão). Sobre a superfície tratada com resina epóxi será aplicada tinta base epóxi e, finalmente, esmalte sintético convencional, para que a canoa

IPHAN
Fl. 131
Proc.
163

tenha a exata aparência (coloração, brilho, textura da superfície) das embarcações da região.

Ao longo da obra tivemos que, com toda a calma, explicar a M. Nivaldo que as peças seriam coladas, o que significava a coordenação de seu trabalho com o nosso, para a pregação/aparafusamento definitivo com o adesivo. Uma vez apreciada (por Mestre Nivaldo) a rapidez com que as peças coladas podiam ser manuseadas (o *pot-life* do adesivo por nós empregado é de cerca de 10-15 minutos, e a cura parcial ocorre em hora e meia - condições extremas de trabalho no alto sertão), o trabalho ganhou um bom ritmo e os resultados foram os melhores.

Por razões claras de recursos escassos, não tivemos como contratar outro mestre[24], não só para reforçar o trabalho de M. Nivaldo, mas também para abrir outras frentes de trabalho em elementos como apêndices, mastreação, moitões etc. Assim, a evolução do trabalho foi mais lenta do que o esperado. Porém, tudo feito dentro dos melhores padrões da carpintaria tradicional do Baixo São Francisco.

E assim chegamos ao início de 2004, quando a região compreendida entre o sub-médio (a jusante da barragem do Sobradinho) e o Baixo São Francisco foi assolada por chuvas torrenciais. Estas chuvas provocaram a subida rápida do nível dos reservatórios de Sobradinho e Itaparica que, ao invés de preventivamente aumentar a vazão de defluência nas barragens, optou por abrir intempestivamente as comportas (de Sobradinho, Itaparica e Xingo) quando os níveis dos reservatórios se encontravam assustadoramente altos. Estas manobras tiveram reflexos imediatos (sobretudo no sertão do Baixo São Francisco, onde o rio é mais estreito) com a subida do rio (no Mato da Onça o nível subiu 4 metros em poucas horas) repentina, sem que a população ribeirinha tivesse sido adequadamente alertada e a ela concedido o tempo de preparo.

Para as obras da Luzitânia, então com o casco bem adiantado, quase que todo fechado, o resultado foi calamitoso: a estrutura do estaleiro foi completamente destruída, perderam-se diversas peças de madeira[25], a canoa foi desalojada de seus calços (e ficou submersa por várias semanas), sem falar no grande atraso em nosso planejamento que tivemos que amargar[26]. Em abril conseguimos reativar o estaleiro, refazendo os calços da canoa, a cobertura plástica e reorganizando nosso estoque de materiais. Porém, em junho/julho, com a

22). Um dos problemas principais em todas as embarcações no Baixo São Francisco (e demais rios do Brasil), é a natureza "molhada" das estruturas. Ainda que razoavelmente pintadas com esmaltes sintéticos e/ou tintas a óleo, sem exceção, todas as embarcações vivem encharcadas não só pelas características dos revestimentos mas também pelo tipo de massa de calafeto (cal virgem misturada com óleo de mamona) Estas condições agravadas pela realidade da economia da região, onde os serviços de transporte fluvial, com raríssimas exceções, estão em franca decadência - favorecem o rápido apodrecimento do madeirame do casco. Na tentativa de se prolongar a vida dos barcos, em nossa região também temos exemplos de cascos "fibrados" com resinas de poliéster, que se trata de uma das mais inadequadas soluções para impermeabilização e proteção contra organismos (como o gusano conhecido como *buzano* na região da foz) de estruturas submersas. Não devemos deixar de mencionar as instalações mecânicas sofríveis, no caso das embarcações a motor, onde as passagens de água são consideráveis.

23). Os adesivos/impregnantes epóxi da linha Scuna foram fornecidos como apoio cultural pelo próprio fabricante, a Tubolit, no Rio de Janeiro, e pelo estaleiro Brasil Cat, em São Paulo.

24). Mestre Nivaldo
para a empreitada d
da canoa, e entrega-
pintura. Normalmer
São Francisco, os m
carpinteiros são con
diária. Este sistema
para nossa realidade

25). Graças ao desv
amigos no Mato da
foram incansáveis n
nosso material, os p
madeiras de nosso e
minimizados.

26). Toda a região d
Sergipe e Alagoas fi
o acesso possível ap
Arapiraca.

27). Entre 20 de no
dezembro, temos a
itinerante de filmes
das margens, progra
TV Canoa.

28). Escamas da tol
madeira mais leve (
local) para o fechm
No Baixo São Franc
das canoas eram feit
com palhas de coco
ripadas, ou ainda co
zinco curvada sobre

IPHAN
Fl. 132
Proc.

roblemas principais
nbarcações no Baixo
(e demais rios do
ureza "molhada" das
ida que razoavelmente
esmaltes sintéticos
leo, sem exceção,
reações vivem
ão só pelas
dos revestimentos
selo tipo de massa de
rgem) misturada com
na). Estas condições
realidade da
egião, onde os
insporte fluvial, com
ções, estão em franca
mergem o rápido
o do madeirame do
ativa de se prolongar a
s, em nossa região
s exemplos de cascos
resinas de poliester,
uma das mais
oluções para
ação e proteção
mos (como o gusano
no *inicuto* na região
uturas submersas.
deixar de mencionar
mecânicas sofríveis,
nbarcações a motor,
gens de água são

os/impregnantes
Seuna foram
no apoio cultural pelo
ante, à Tubolit, no Rio
elo estaleiro Brasil
aulo.

24). Mestre Nivaldo foi contratado para a empreitada de toda a reforma da canoa, e entrega-la pronta para a pintura. Normalmente, no Baixo São Francisco, os mestres carpinteiros são contratados pela diária. Este sistema seria inviavel para nossa realidade.

25). Graças ao desvelo de diversos amigos no Mato da Onça, que foram incansáveis no resgate de nosso material, os prejuízos madeiras de nosso estoque foram minimizados.

26). Toda a região dos sertões de Sergipe e Alagoas ficou ilhada, com o acesso possível apenas via Arapiraca.

27). Entre 20 de novembro e 20 de dezembro, temos a exibição itinerante de filmes nos povoados das margens, programa do projeto TV Canoa.

28). Escamas da tolda: tábuas em madeira mais leve (em geral cedro local) para o fechamento da cabine. No Baixo São Francisco as toldas das canoas eram feitas em escamas, com palhas de coco amarradas e ripadas, ou ainda com folha de zinco curvada sobre os arcos.

chegada do inverno no sertão (e estando os reservatorios das barragens completamente cheios), mais chuvas chegaram à região do sub-médio/baixo São Francisco, e houve a repetição da seqüência subida do rio/abertura de comportas. Pela segunda vez, em poucos meses, tivemos que esperar o rio abaixar e a canoa ficar no seco, refazer nossas instalações e recomeçar os trabalhos. Mais prejuízos e atrasos, sobretudo porque mais uma vez todo o casco ficara encharcado, ocorrendo o risco (se não fosse calçado e nivelado rapidamente), de deformação da estrutura. A obra foi retomada em agosto, pois esta segunda "cheia" teve duração pequena.

A partir destes dois eventos a nossa preocupação era podermos fechar logo o casco, impregná-lo e colá-lo com o epóxi. Desde então os reservatórios a montante de Xingó vinham sido mantidos com cotas elevadas, e o risco de nova subida de nível era real.

Tão logo a madeira do casco se apresentou com nível de umidade adequado (a partir de outubro) demos início ao trabalho de colagem das junções. Como o casco foi refeito dentro de padrões antigos de construção, com cerca de 80 mm de espessura, o volume a ser preenchido era considerável. E, sofrendo o adesivo, uma vez misturada ao endurecedor, uma violenta reação exotérmica, éramos obrigados a processar quantidades pequenas de material para não sofrermos perdas com sua inutilização. Tratou-se de um trabalho lento, preciso, que sofreu interrupção de um mês[27].

Em janeiro de 2005 foram retomadas as sessões de colagens, seguidas das impregnações preliminares de todo o interior da canoa e, externamente, dos costados. A construção da tolda já se encontrava bem adiantada, com todas as peças das escamas[28] cortadas e ensaiadas. Em paralelo ao trabalho de colagem do casco, estávamos colando cada peça da tolda, acompanhando o ritmo de M. Nivaldo.

Em fevereiro, aproveitamos os feriados do carnaval para juntar uma equipe maior, o que possibilitaria o término da impregnação/colagem de todo o casco (a maior dificuldade era o fundo, pois teríamos que levantar ainda mais a Luzitânia, para introduzir o adesivo nas emendas das extremidades dos pranchões). Apesar do grande avanço que tivemos, no dia 12 de fevereiro não conseguimos deixar o casco pronto para flutuar, o que seria um fator de segurança,

IPHAN
Fl. 133
Proc.

caso o rio tivesse sua vazão aumentada[29]. Como diversos de nossos companheiros tinham que retornar para seus compromissos pessoais, tivemos que suspender os trabalhos com o epóxi por uma semana. Neste mesmo dia 12 deixamos o Mato da Onça.

No dia 14 foi vivenciada a cena apresentada no início deste texto. O que se seguiu foi que, dali mesmo, onde tive a notícia, entrei em contato com a CHESF, no Recife, que me confirmou o aumento da vazão do São Francisco em todo o trecho a jusante de Sobradinho. De imediato foi colocada a posição da Canoa de Tolda, repudiando a reincidência da falta de comunicação daquela empresa com as comunidades ribeirinhas que, como em 2004, não foram avisadas a tempo de retirar da margem seus bens, ou ainda efetuar colheitas prematuras em plantações de subsistência, para minimizar as perdas. Também liguei para Pão de Açúcar, confirmando com colaboradores nossos a elevação do nível do rio, e tendo o recado do pessoal do Mato da Onça de que a Luzitânia se encontrava naufragada. Nosso presidente, estando no Recife, foi imediatamente contatado e no mesmo dia já baixava na sede da CHESF para tentar audiência com sua diretoria: não tínhamos mais como absorver tantos prejuízos, sendo o momento de obtermos da empresa os recursos que cobrissem não só as perdas, mas também possibilitassem o término da obra.

Sendo breve, entre a data da primeira ida aos escritórios da CHESF e a de sermos recebidos por alguém com poder de decisão, um mês foi passado. Neste meio tempo, a Luzitânia submersa, correndo risco de danos irreparáveis. Subi ao Mato da Onça diversas vezes para avaliar a situação[30] e acompanhar a evolução do quadro. A vazão do rio chegou a ser diminuída – no entanto a canoa permaneceu com parte sob as águas –,voltando a aumentar logo em seguida. Enquanto as negociações prosseguiam no Recife, sempre lentas e burocráticas, tentávamos, em Aracaju, uma manobra de resgate com a Petrobras[31]. A idéia inicial era rebocarmos a Luzitânia até Pão de Açúcar e, em seguida, colocando-a sobre uma carreta, descê-la até Brejo Grande (já na região da foz, pouco afetada pelas vazões mais elevadas) onde, em local seguro, a obra seria terminada. Infelizmente as negociações não tiveram o resultado que esperávamos, o que nos levou a tomar a decisão de rebocar a Luzitânia até Brejo Grande.

Neste meio tempo a Sociedade Canoa de Tolda foi convidada a participar

29). Em seguida aos acontecimentos do início de 2004, vínhamos acompanhando as informações sobre as vazões do São Francisco a jusante de Sobradinho, além dos níveis dos reservatórios, que desde então sempre estiveram com cotas bem elevadas. Nas últimas semanas as chuvas vinham caindo com freqüência e intensidade no alto São Francisco, e, de forma preocupante, Sobradinho e Itaparica estavam com cotas muito elevadas, sem que CHESF aumentasse a vazão de forma preventiva.

30). Foi elaborado relatório, encaminhado a CHESF, à Petrobras e ao IPHAN-SE, sendo que este último jamais se pronunciou a respeito do assunto.

31). A Petrobras tem importante base em Aracaju, e dispõe de equipamentos pesados como guinchos, reboques, carretas.

32). A Prefeitura Mu
Grande dá o apoio e
Projeto Canoa de To
concessão do alvará
nosso estaleiro prov

33). Os moitões das
do Baixo São Franci
estilo muito particul
substituir os atuais, e
estado, chegamos a t
em outros locais, e v
os raros exemplos er
fabricação de moitõ
de madeira é uma at
praticamente extinta
região não se adeq
intuito de restaur

34). Seu Raul foi pr
canoa de tolda. Hero
tripular inúmeras ou
conhecido pelos
cortes de velas em

IPHAN
Fl. 134
Proc.

guida aos acontecimentos
: 2004, vínhamos
ndo as informações
zões do São Francisco a
Sobradinho, além dos
eservatórios, que desde
re estiveram com cotas
las. Nas últimas semanas
inham caindo com
e intensidade no alto São
e, de forma preocupante,
) e Itaparica estavam com
) elevadas, sem que
mentasse a vazão de
entiva.

borado relatório,
do à CHESF, à Petrobras
N-SE, sendo que este
ais se pronunciou a
assunto.

obras tem importante
racaju, e dispõe de
tos pesados como
eboques, carretas.

32). A Prefeitura Municipal de Brejo Grande dá o apoio cultural ao Projeto Canoa de Tolda, com a concessão do alvará de instalação de nosso estaleiro provisório.

33). Os moitões das embarcações do Baixo São Francisco seguem um estilo muito particular. Para substituir os atuais, em péssimo estado, chegamos a fazer uma busca em outros locais, e verificamos que os raros exemplos encontrados a fabricação de moitões tradicionais de madeira é uma atividade praticamente extinta em nossa região não se adequavam ao nosso intuito de restauro fiel.

34). Seu Raul foi proprietário da canoa de tolda Mercedes, além de tripular inúmeras outras. É conhecido pelos belos e eficientes cortes de velas em todo o sertão.

do evento 1° Seminário do Patrimônio Naval Brasileiro, realizado no Museu Nacional do Mar, em São Francisco do Sul, SC. Neste evento, apoiado pelo IPHAN (e contando com superintendentes e membros do órgão em vários estados), pudemos apresentar o relato sobre o drama que estávamos vivendo. Ao retornar de Santa Catarina e, buscando alocar os recursos financeiros e físicos para a manobra de resgate, conseguimos levar adiante a operação do resgate da canoa. Mobilizamos a lancha (canoa motorizada) Luz do Dia, no povoado Escurial (município de Nossa Senhora de Lourdes, no agreste sergipano), pertencente a uma família de amigos, de tradição canoeira, e proprietários de diversas embarcações. A Luz do Dia subiu para o Mato da Onça de onde, na tarde do dia 27 de março, iniciamos a descida para a foz. A chegada se deu no dia 29, após uma viagem relativamente tranqüila, sempre contando com manifestações de apoio ao longo do percurso.

No dia 4 de abril, sempre com apoio de diversos membros da comunidade, a Luzitânia foi finalmente içada para terra, para o local onde hoje se encontra o estaleiro provisório que foi montado[32].

Ao final de maio, finalmente, chegamos a um acordo com a CHESF para a liberação no menor tempo possível dos recursos solicitados. A compensação pelos prejuízos seria feita através de patrocínio/apoio cultural, completada com a disponibilização de um veículo para as viagens vinculadas ao Projeto Canoa de Tolda (compra de materiais, e transporte dos profissionais ligados diretamente à obra).

No dia 7 de julho subimos ao povoado da Ilha do Ferro (Pão de Açúcar, AL), para trazer Mestre Nivaldo. No dia 8 as atividades de recuperação da canoa Luzitânia foram retomadas.

Ainda que com enorme atraso em nosso planejamento, a nossa perspectiva de colocar a Luzitânia na água até o final de outubro permanece valendo. Com a intenção de poupar Mestre Nivaldo, além de acelerar o trabalho, diversas atividades não tão específicas (como por exemplo à fabricação de estrados, bolinas, leme) serão executadas por um outro mestre. Já temos em paralelo a fabricação dos moitões[33] e lavra dos mastros (em pau d'arco), por Pedro, carpinteiro/canoeiro na localidade do Tibiri (Porto Real do Colégio, Alagoas). Já os panos da canoa serão cortados por Seu Raul[34], antigo canoeiro em Pão de

IPHAN
Fl. 135
Proc
167

Açúcar.

Esta diversidade de pessoas engajadas, além de significar certa dificuldade de trabalho (somos obrigados a constantes deslocamentos para acompanhar os trabalhos, tendo que as distâncias são grandes e o acesso às localidades nem sempre é fácil), mostra o quanto é crítica a guarda destas tradições (e informações) das atividades canoeiras/navais do Baixo São Francisco.

A Luzitânia, voltando a navegar, fará parte de um intenso programa de atividades da Sociedade Canoa de Tolda, dentre os quais a TV Canoa Televisão Comunitária do Baixo São Francisco e o Projeto Memória do Baixo São Francisco. Porém, o nosso primeiro compromisso é com a comunidade do Mato da Onça, (localidade em Pão de Açúcar onde nossas ações organizadas tiveram início), e com todos os canoeiros vivos do Baixo São Francisco. No Mato da Onça faremos nossa festa de comemoração pela vitória de termos a canoa recuperada e, para tal, o apoio da comunidade foi essencial. Com os canoeiros teremos uma grande reunião de todos os velhos marinheiros ainda vivos[35], em local a ser escolhido, onde poderão se reencontrar, navegar em uma tolda e relembrar dos bons tempos do Baixo São Francisco.

Também estão programadas participações da Luzitânia em eventos importantes da margem com procissões das festas de Bom Jesus, de Reis e outras, onde as mais belas canoas de tolda tinham a primazia do transporte dos andores, imagens dos santos e, naturalmente, dos sanfoneiros, zabumbeiros e músicos das festas.

Finalizando, com a Luzitânia subindo e descendo o São Francisco, entre a praia e o sertão, dando porto nas comunidades, alegrando e colorindo esta bela região, estará sendo mantido o frágil fio entre o nosso tempo e aquele "em que as coisas eram difíceis, mas não nos faltava nada, todo mundo vivia feliz..."

35). Já temos um cadastro e contatos com um grande número de antigos canoeiros, proprietários, que com ansiedade esperam este momento de poder, ainda uma vez, embarcar em uma canoa, rever os velhos amigos.

P H
Fl. 136

IPHAN
Fl. 137
Proc

ANEXO II

Carta de Veneza

Maio de 1964

IPHAN
Fl. 138
Proc

Carta de Veneza de maio de 1964

II Congresso Internacional de Arquitetos e Técnicos dos Monumentos Históricos

COMOS - Conselho Internacional de Monumentos e Sítios CARTA INTERNACIONAL SOBRE CONSERVAÇÃO E RESTAURAÇÃO DE MONUMENTOS E SÍTIOS

Portadoras de mensagem espiritual do passado, as obras monumentais de cada povo perduram no presente como o testemunho vivo de suas tradições seculares. A humanidade, cada vez mais consciente da unidade dos valores humanos, as considera um patrimônio comum e, perante as gerações futuras, se reconhece solidariamente responsável por preservá-las, impondo a si mesma o dever de transmiti-las na plenitude de sua autenticidade.

É, portanto, essencial que os princípios que devem presidir à conservação e à restauração dos monumentos sejam elaborados em comum e formulados num plano internacional, ainda que caiba a cada nação aplicá-los no contexto de sua própria cultura e de suas tradições.

Ao dar uma primeira forma a esses princípios fundamentais, a Carta de Atenas de 1931 contribui para a propagação de um amplo movimento internacional que se traduziu principalmente em documentos nacionais, na atividade de ICOM e da UNESCO e na criação, por esta última, do Centro Internacional de Estudos para a Conservação e Restauração dos Bens Culturais. A sensibilidade e o espírito crítico se dirigem para problemas cada vez mais complexos e diversificados. Agora é chegado o momento de reexaminar os princípios da Carta para aprofundá-las e dotá-las de um alcance maior em um novo documento.

Consequentemente, o Segundo Congresso Internacional de Arquitetos e Técnicos dos Monumentos Históricos, reunido em Veneza de 25 a 31 de maio de 1964, aprovou o texto seguinte:

Definições

Artigo 1° - **A noção de monumento histórico compreende a criação arquitetônica isolada, bem como o sítio urbano ou rural que dá testemunho de uma civilização particular, de uma evolução significativa ou de um acontecimento histórico.** Estende-se não só às grandes criações mas também às obras modestas, que tenham adquirido, com o tempo, uma significação cultural.

Artigo 2° - A conservação e a restauração dos monumentos constituem uma disciplina que reclama a colaboração de todas as ciências e técnicas que possam contribuir para o estudo e a salvaguarda do patrimônio monumental.

Finalidade

IPHAN
Fl. 139
Proc

Artigo 3º - A conservação e a restauração dos monumentos visam a salvaguardar tanto a obra de arte quanto o testemunho histórico.

Conservação

Artigo 4º - A conservação dos monumentos exige, antes de tudo, manutenção permanente.

Artigo 5º - A conservação dos monumentos é sempre favorecida por sua destinação a uma função útil à sociedade; tal destinação é portanto, desejável, mas não pode nem deve alterar à disposição ou a decoração dos edifícios. É somente dentro destes limites que se deve conceber e se pode autorizar as modificações exigidas pela evolução dos usos e costumes.

Artigo 6º - **A conservação de um monumento implica a preservação de um esquema em sua escala. Enquanto subsistir, o esquema tradicional será conservado, e toda construção nova, toda destruição e toda modificação que poderiam alterar as relações de volumes e de cores serão proibidas**.

Artigo 7º- **O monumento é inseparável da história de que é testemunho e do meio em que se situa.** Por isso, o deslocamento de todo o monumento ou de parte dele não pode ser tolerado, exceto quando a salvaguarda do monumento o exigir ou quando o justificarem razões de grande interesse nacional ou internacional.

Artigo 8º - Os elementos de escultura, pintura ou decoração que são parte integrante do monumento não lhes podem ser retirados a não ser que essa medida seja a única capaz de assegurar sua conservação.

Restauração

Artigo 9º - A restauração é uma operação que deve ter caráter excepcional. Tem por objetivo conservar e revelar os valores estéticos e históricos do monumento e **fundamenta-se no respeito ao material original e aos documentos autênticos.** Termina onde começa a hipótese; no plano das reconstituições conjeturais, todo trabalho complementar reconhecido como indispensável por razões estéticas ou técnicas destacar-se-á da composição arquitetônica e deverá ostentar a marca do nosso tempo. A restauração será sempre precedida e acompanhada de um estudo arqueológico e histórico do monumento.

Artigo 10º - Quando as técnicas tradicionais se revelarem inadequadas, a consolidação do monumento pode ser assegurada com o emprego de todas as técnicas modernas de conservação e construção cuja eficácia tenha sido demonstrada por dados científicos e comprovada pela experiência.

IPHAN
Fl. 140
Proc

Artigo11° - **As contribuições válidas de todas as épocas para a edificação do monumento devem ser respeitadas, visto que a unidade de estilo não é a finalidade a alcançar no curso de uma restauração, a exibição de uma etapa subjacente só se justifica em circunstâncias excepcionais e quando o que se elimina é de pouco interesse e o material que é revelado é de grande valor histórico, arqueológico, ou estético, e seu estado de conservação é considerado satisfatório.** O julgamento do valor dos elementos em causa e a decisão quanto ao que pode ser eliminado não podem depender somente do autor do projeto.

Artigo 12° - **Os elementos destinados a substituir as partes faltantes devem integrar-se harmoniosamente ao conjunto, distinguindo-se, todavia, das partes originais a fim de que a restauração não falsifique o documento de arte e de história.**

Artigo 13° - **Os acréscimos só poderão ser tolerados na medida em que respeitarem todas as partes interessantes do edifício, seu esquema tradicional, o equilíbrio de sua composição e suas relações com o meio ambiente.**

Sítios Monumentais

Artigo14° - Os sítios monumentais devem ser objeto de cuidados especiais que visem a salvaguardar sua integridade e assegurar seu saneamento, sua manutenção e valorização. Os trabalhos de conservação e restauração que neles se efetuarem devem inspirar-se nos princípios enunciados nos artigos precedentes.

Escavações

Artigo 15° - Os trabalhos de escavação devem ser executados em conformidade com padrões científicos e com a "Recomendação Definidora dos Princípios Internacionais a serem aplicados em Matéria de Escavações Arqueológicas", adotada pela UNESCO em 1956.

Devem ser asseguradas as manutenções das ruínas e as medidas necessárias à conservação e proteção permanente dos elementos arquitetônicos e dos objetos descobertos. Além disso, devem ser tomadas todas as iniciativas para facilitar a compreensão do monumento trazido à luz sem jamais deturpar seu significado.

Todo trabalho de reconstrução deverá, portanto, deve ser excluído *a priori*, **admitindo-se apenas a anastilose, ou seja, a recomposição de partes existentes, mas desmembradas. Os elementos de integração deverão ser sempre reconhecíveis e reduzir-se ao mínimo necessário para assegurar as condições de conservação do monumento e restabelecer a continuidade de suas formas.**

IPHAN
Fl. 141
Proc

Documentação e Publicações

Artigo 16º - Os trabalhos de conservação, de restauração e de escavação serão sempre acompanhadas pela elaboração de uma documentação precisa sob a forma de relatórios analíticos e críticos, ilustrados com desenhos e fotografias. Todas as fases dos trabalhos de desobstrução, consolidação recomposição e integração, bem como os elementos técnicos e formais identificados ao longo dos trabalhos serão ali consignados. Essa documentação será depositada nos arquivos de um órgão público e posta à disposição dos pesquisadores; recomenda-se sua publicação.

IPHAN
Fl. 142
Proc

ANEXO III

Recomendações de Nara

Novembro de 1994

IPHAN
Fl. 143
Proc

Conferência de Nara

Conferência sobre autenticidade em relação a convenção do Patrimônio Mundial
UNESCO, ICCROM E ICOMOS, NARA, 1 - 6 NOVEMBRO DE 1994

Preâmbulo

1. Nós, especialistas reunidos em Nara (Japão), desejamos reconhecer o espírito generoso e a coragem intelectual das autoridades japonesas em promover oportunamente este fórum, no qual podemos desafiar o pensamento tradicional a respeito da conservação, bem como debater caminhos e meios para ampliarmos nossos horizontes, no sentido de promover um maior respeito à diversidades do patrimônio cultural na prática da conservação.

2. Queremos também reconhecer o valor da estratégia de organizar discussões, promovidas pelos Comitês do Patrimônio Mundial, no sentido de colocar em prática o teste de autenticidade, através de caminhos que demonstrem a concordância com o pleno respeito aos valores sociais e culturais de todas as sociedades, examinando o valor extrínseco universal atribuído aos bens culturais listados pelo Patrimônio Mundial.

3. O documento de Nara sobre autenticidade foi concebido no espírito da Carta de Veneza, 1964, desenvolvendo e ampliando esse documento em resposta ao alargamento dos conceitos referentes ao escopo do que é patrimônio cultural e seus interesses em nosso mundo contemporâneo.

4. Num mundo que se encontra cada dia mais submetido às forças da globalização e da homogeneização, e onde a busca de uma identidade cultural é, algumas vezes, perseguida através da afirmação de um nacionalismo agressivo e da supressão da cultura das minorias, a principal contribuição fornecida pela consideração do valor de autenticidade na prática da conservação é clarificar e iluminar a memória coletiva da humanidade.

Diversidade cultural e de patrimônios

5. A diversidade de culturas e patrimônios no nosso mundo é uma insubstituível fonte de informações a respeito da riqueza espiritual e intelectual da humanidade. A proteção e valorização da diversidade cultural e patrimonial no nosso mundo deveria ser ativamente promovida como um aspecto essencial do desenvolvimento humano.

6. A diversidade das tradições culturais é uma realidade no tempo e no espaço, e exige o respeito, por parte de outras culturas e de todos os aspectos inerentes a seus sistemas de pensamento. Nos casos em que os valores culturais pareçam estar em conflito,

IPHAN
Fl. 144
Proc

o respeito à diversidade cultural impõem o reconhecimento da legitimidade dos valores culturais de cada uma das partes.

7. Todas as culturas e sociedades estão arraigadas em formas e significados particulares de expressões tangíveis e intangíveis, as quais constituem seu patrimônio e que devem ser respeitadas.

8. É importante sublinhar um princípio fundamental da UNESCO, que considera que o patrimônio cultural de cada um é o patrimônio cultural de todos. A responsabilidade por este patrimônio e seu gerenciamento pertence, em primeiro lugar, à comunidade cultural que o gerou, e secundariamente àquela que cuida dele. Entretanto, além destas responsabilidades, a adesão às cartas internacionais e convenções desenvolvidas para a conservação do patrimônio cultural, obriga a considerar os princípios e responsabilidades por estas preconizados. Equilibrar suas próprias necessidades com aquelas de outras culturas é, para cada sociedade, algo extremamente desejável, desde que, ao alcançar este equilíbrio, não abra mão de seus próprios valores culturais.

Valores e autenticidade

9. A conservação do patrimônio cultural em suas diversas formas e períodos históricos é fundamentada nos valores atribuídos a esse patrimônio. Nossa capacidade de aceitar estes valores depende, em parte, do grau de confiabilidade conferido ao trabalho de levantamento de fontes e informações a respeito destes bens. O conhecimento e a compreensão dos levantamentos de dados a respeito da originalidade dos bens, assim como de suas transformações ao longo do tempo, tanto em termos de patrimônio cultural quanto de seu significado, constituem requisitos básicos para que se tenha acesso a todos os aspectos da autenticidade.

10. Autenticidade, considerada desta forma e afirmada na Carta de Veneza, aparece como o principal fator de atribuição de valores. O entendimento da autenticidade é papel fundamental dos estudos científicos do patrimônio cultural, nos planos de conservação e restauração, tanto quanto nos procedimentos de inscrição utilizados pela Convenção do Patrimônio Mundial e outros inventários de patrimônio cultural.

11. Todos os julgamentos sobre atribuição de valores conferidos às características culturais de um bem, assim como a credibilidade das pesquisas realizadas, podem diferir de

IPHAN
Fl. 145
Proc

cultura para a cultura, e mesmo dentro de uma mesma cultura, não sendo, portanto, possível basear os julgamentos de valor e autenticidade em critérios fixos. Ao contrário, o respeito devido a todas as culturas exige que as características de um determinado patrimônio sejam consideradas e julgadas nos contextos culturais aos quais pertençam.

12. É da mais alta importância e urgência, portanto, que no interior de cada cultura, o reconhecimento esteja em acordo com a natureza específica de seus valores patrimoniais e a credibilidade e veracidade das pesquisas relacionadas.

13. Dependendo da natureza do patrimônio cultural, seu contexto cultural e sua evolução através do tempo, os julgamentos quanto a autenticidade devem estar relacionados à valorização de uma grande variedade de pesquisas e fontes de informação. Estas pesquisas e levantamentos devem incluir aspectos de forma e desenho, materiais e substância, uso e função, tradições e técnicas, localização e espaço, espírito e sentimento, e outros fatores internos e externos. O emprego destas fontes de pesquisa permite delinear as dimensões específicas do bem cultural que está sendo examinado, como as artísticas, históricas, sociais e científicas.

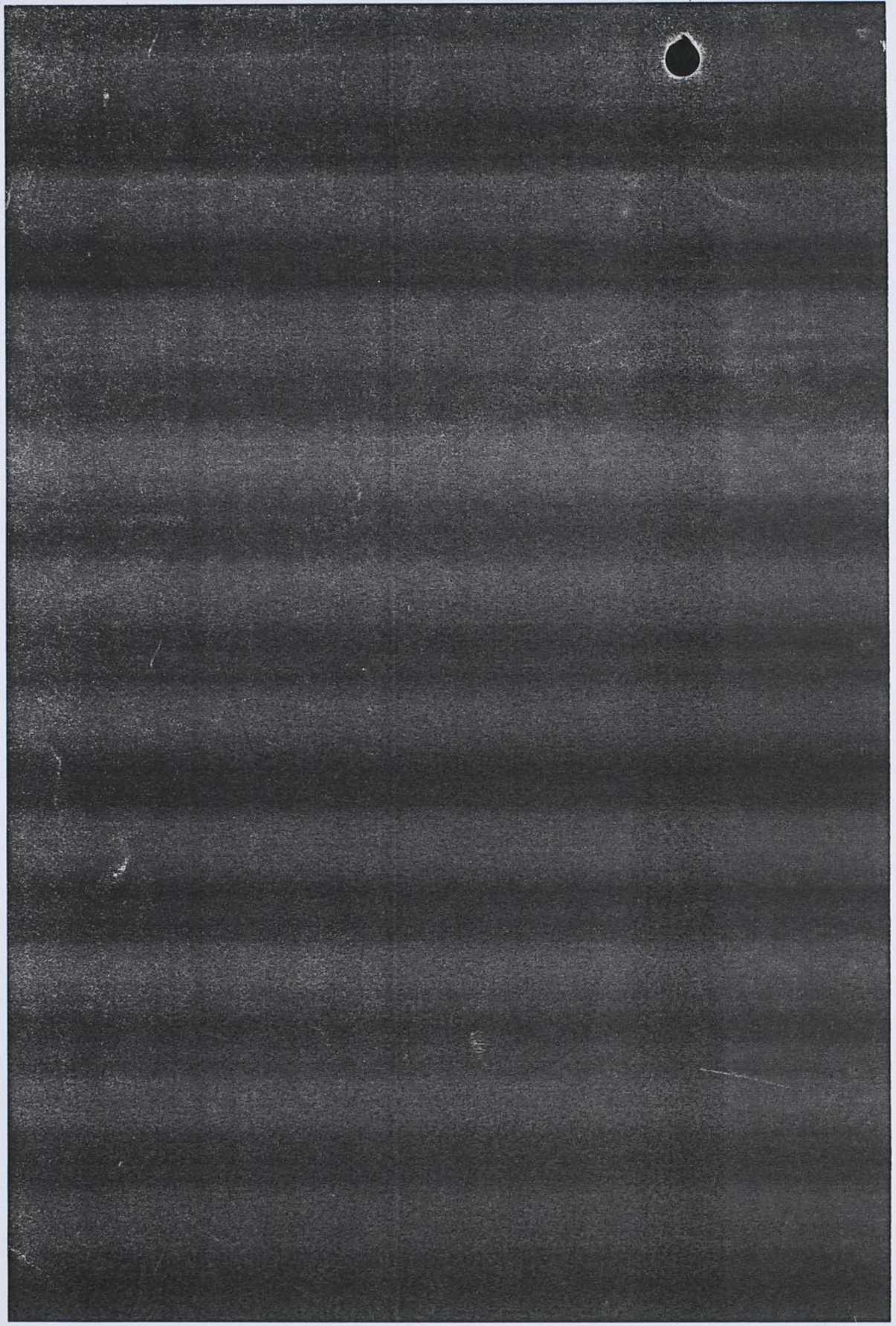
IPHAN
Fl. 146
Proc

ANEXO IV

Navios, museus e resistência negra: o Quilombo da Cabaça como estudo de caso"

Anais do Museu Histórico Nacional n° 38, 2006.

Adler Homero Fonseca de Castro



MUSEU HISTÓRICO NACIONAL

Volume 38 2006

IPHAN
Fl. 197
Proc.

2. Cf. BRANDÃO, Junito de Souza. *Mitologia grega*. Petrópolis: Vozes, 1988.

3. Cf. PEIXOTO, Ana Maria Cassanta. "Imagem como fonte na pesquisa em História da Educação". In: FIGUEIREDO, Betânia Gonçalves & VIDAL, Diana Gonçalves (orgs.). *Museus:* dos gabinetes de curiosidades à Museologia. Belo Horizonte: Argumentum, 2005. p. 207.

4. SANTOS, Maria Célia Teixeira Moura. "Museu-Casa: Comunicação e Educação". In: *Anais do II Seminário sobre Museus-Casas*. Rio de Janeiro: Fundação Casa de Rui Barbosa, 1998. p. 23.

5. BATE, Luiz Felipe. *El proceso de investigación em la Arqueologia*. Baecelona: Crítica, 1998. Cap. 3.

Navios, museus e a resistência negra

O Quilombo da Cabaça como estudo de caso

Adler Homero Fonseca de Castro

IPHAN
Fl. 148
Proc.

NOTA BIOGRÁFICA

ADLER HOMERO FONSECA DE CASTRO – Mestre em História e pesquisador do Departamento de Patrimônio Material e Fiscalização do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (Iphan).

RESUMO

O Museu Histórico Nacional tem uma relação muito longa com a Arqueologia, sendo que o primeiro livro didático da área foi um manual de aulas do Curso de Museus, ministrado nessa Instituição. Hoje em dia, contudo, não há uma ligação tão forte entre a área de Arqueologia e os museus de História, o que gera prejuízos para os dois campos. O presente artigo procura mostrar como o conhecimento específico dos museus de História pode colaborar na interpretação de objetos e sítios arqueológicos. Para isso, trabalha com a interpretação de uma pintura rupestre de navio feita por quilombolas no século XIX, no interior de Minas Gerais. Assim, usando uma metodologia específica de estudo de navios históricos, com base nos estudos desenvolvidos em museus de História, busca-se apresentar subsídios para a interpretação de um sítio arqueológico.

PALAVRAS-CHAVE

Arqueologia, Museologia, arte naval, quilombos, Minas Gerais, século XIX, pinturas rupestres, navegação.

O Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional tem uma longa e estreita relação com a Arqueologia. Afinal, o trabalho dos arqueólogos depende da autorização do Iphan desde a edição da lei 3.924/61, que "dispõe sobre os monumentos arqueológicos e pré-históricos". Contudo, a ligação entre o Iphan e a pesquisa arqueológica brasileira vem de muito antes da edição da lei.

O ensino acadêmico de arqueologia tem suas origens no Museu Histórico Nacional, com a cadeira de Museologia no Curso de Museus, criado em 1932. Lecionado por Angyone Costa, suas notas de aula resultaram no primeiro livro didático sobre o assunto do Brasil, o *Introdução à Arqueologia do Brasil*, publicado dois anos depois da criação do Curso de Museus, mas que ainda está em catálogo.[1]

Posteriormente, os caminhos do Museu Histórico e da Arqueologia divergiram. O MHN não tem como parte de sua política de aquisições o material pré-histórico, pois este não é relacionado à sua proposta de exposições. Por outro lado, boa parte da pesquisa acadêmica no Brasil se voltou para a questão pré-colonial – assunto que pode ser mais bem trabalhado pela Arqueologia.

Mas, se boa parte dos pesquisadores se dedicou a pesquisas no campo da pré-história, nem todos os arqueólogos se voltam exclusivamente para isso, havendo alguns excelentes trabalhos de pesquisa com objetos produzidos depois da chegada dos europeus às Américas. E aí constatamos um problema: tanto a arqueologia histórica como os museus de história trabalham com os problemas do passado histórico. Contudo, há pouco contato entre os profissionais das duas áreas, o que, em nossa opinião, resulta em perda para ambos os campos. Os museus perdem por não terem um contato maior com os trabalhos produzidos sobre os objetos obtidos em

IPHAN Fl. 749

sítios arqueológicos, contextualizados, o que não é normal para os objetos preservados em instituições museológicas. Por outro lado, muitas vezes os arqueólogos têm que lidar com objetos de difícil identificação, mas que são bem trabalhados por existirem e serem exaustivamente estudados em coleções musealisadas.

Um caso interessante nessa linha foi apresentado ao Iphan. Entre os objetos de trabalho do Instituto está a identificação e o tombamento dos locais de resistência à escravidão – os quilombos, conforme está no parágrafo 5º do artigo 216 da Constituição Federal, no qual se determina que "ficam tombados todos os documentos e os sítios detentores de reminiscências históricas dos antigos quilombos".

Para a aplicação do dispositivo constitucional, é necessário o estudo dos sítios e documentos propostos para tombamento dentro do determinado pela Constituição – e isto implica em uma colaboração muito próxima do Iphan com os arqueólogos que estão desenvolvendo pesquisas neste campo. Um dos sítios que na área acadêmica é identificado como quilombo é o Sítio da Cabaça, em Diamantina, pois este local tem uma pintura rupestre que não pode ser, de forma alguma, identificada como pré-histórica, já que mostra um navio a vela. Assim, era necessário o estudo da pintura para averiguar sua origem, tendo em vista o seu possível tombamento como quilombo.

Do ponto de vista da área de tombamento do Iphan, era, portanto, indispensável estudar não só o sítio, mas também a imagem como suporte de informações, para averiguar sua origem. Mas, afora os arqueólogos que trabalham com pesquisa subaquática, o estudo de navios a vela não é muito comum na área acadêmica, especialmente em se tratando do Estado de Minas Gerais, que não tem contato com o mar. Por outro lado, o Museu Histórico Nacional tem em seu acervo uma pequena coleção de modelos navais, que foram estudados pelo autor deste trabalho e, como o mesmo é um dos pesquisadores que trabalha com a questão de quilombos, fizemos o estudo que resultou no presente texto – uma proposta de ver como é possível, talvez desejável, aumentar os contatos entre os profissionais de museus e os arqueólogos. No caso atual, tivemos o indispensável apoio do arqueólogo Carlos Magno Guimarães, que nos acompanhou até o local e forneceu material sobre o sítio.

As pinturas no quilombo

O Quilombo da Cabaça está localizado nas proximidades de Diamantina, a cerca de 15 km da cidade e a cerca de 420 km do mar, na zona rural (N.º MG-SJ-3, do Cadastro Nacional de Sítios Arqueológicos-Iphan).[2] Para se chegar ao sítio arqueológico, é necessário um deslocamento em estradas vicinais e, desembarcando ao pé de uma elevação de altura média, seguir pelo meio da vegetação por caminho de difícil acesso, até quase até o topo, onde se encontram as inscrições. Estas estão em um abrigo, formado por uma cavidade na rocha do morro, com o piso composto de pedras irregulares que caíram do teto.



Figura 1 – Localização do Quilombo da Cabaça, em relação a Minas Gerais e ao Brasil, a 420 km do mar

No abrigo havia diversas imagens, conforme descrito pelos pesquisadores Guimarães e Lanna:

> O painel, pintado no teto do abrigo, apresenta cenas de guerra em que se utilizam lanças, arco e flecha (armas que foram usadas por quilombolas em suas atividades de rapina e defesa). *O detalhe do painel que mais chama atenção é um navio a vela com três mastros (velas recolhidas) apresentando um indivíduo pescando na proa.*
>
> Fora do painel existem ainda duas representações que merecem destaque: a primeira é um indivíduo montado em um animal (provavelmente um cavalo) e a segunda é um bangüê, ou seja, dois indivíduos carregam um terceiro em uma rede suspensa por um pau que se apóia nos ombros dos

IPHAN
Fl. 150
Proc

carregadores. Todas estas pinturas foram executadas com carvão (usado como lápis), os traços são bem finos e não se assemelham em nada a qualquer tipo de pintura indígena por nós pesquisada.[3]

Os autores do artigo de onde foi retirada a passagem acima continuam explicando que não foram encontrados outros vestígios materiais no abrigo onde se encontra o painel. Contudo, no Cadastro Nacional de Sítios Arqueológicos, há referência a alguns objetos associados ao sítio, todos eles históricos.[4] Em outro texto, apresenta-se uma descrição semelhante, apesar de nele se colocarem algumas ressalvas quanto ao objeto:

> O Quilombo da Cabaça, onde estão os grafites aqui descritos, estava localizado a algumas centenas de metros da estrada que, no século XVIII ligava o principal núcleo urbano da Demarcação (Arraial do Tejuco) à sede da Comarca – a Vila do Príncipe. Este é outro caso em que a localização do quilombo indica uma escolha estratégica: local de difícil acesso e próximo a uma rota de grande fluxo, além de estar próximo a um grande rio, que funcionava como fonte de alimentos.
>
> O sítio está localizado em região de afloramento de quartzito que forma locais abrigados pela inclinação dos paredões ou por galerias escavadas na rocha pela ação das águas.
>
> Os grafites são constituídos por cenas esparsas, traçadas com carvão vegetal. No teto do abrigo, duas cenas compõem um painel (...) *A outra cena mostra um navio com dois mastros, com as velas recolhidas e vestígio de um provável terceiro mastro. Na proa do navio um indivíduo se dedica a atividade de pesca (...)*[5]

Observamos que nesta última citação a existência do terceiro mastro é colocada de forma condicional, com o que não concordamos devido à morfologia das embarcações, que iremos discutir mais à frente. Apontamos que, para nós, o detalhe marcado com o número "1" na figura 2, ainda que incompleto, representa claramente um mastro da mezena (ver glossário no final deste texto), tendo o que parece ser uma garangueja (verga latina) para vela latina quadrangular esboçada à popa (marcado com o número "2" na figura 2), pois tal mastreação seria necessária para a embarcação, conforme iremos discutir.

É justamente por causa das pequenas discrepâncias existentes entre a descrição elaborada pelos arqueólogos e o nosso entendimento sobre o

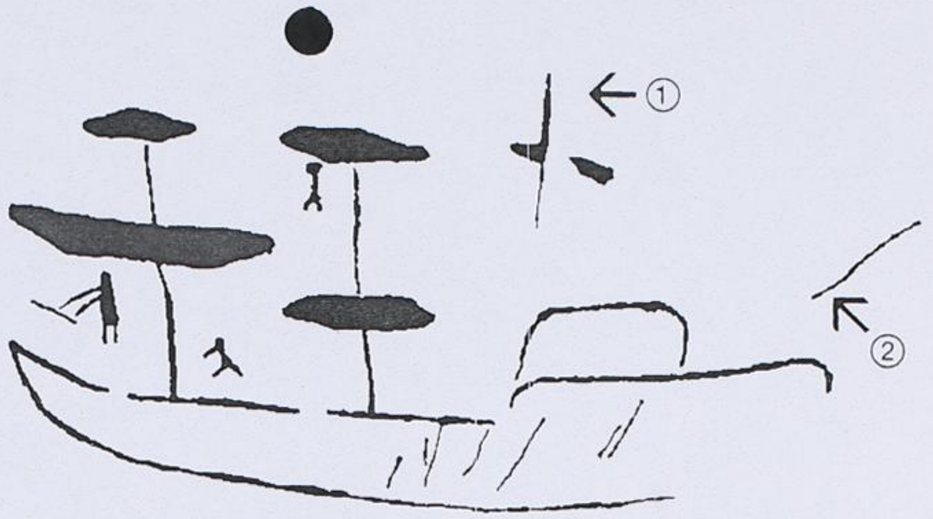


Figura 2 – Pintura rupestre do Quilombo da Cabaça[6]

objeto que realizaremos uma análise detalhada do desenho do ponto de vista da arquitetura naval. Pretendíamos que esta servisse, inclusive, para subsidiar uma possível decisão do Conselho Consultivo do Iphan sobre o valor do bem para tombamento. Isto se devia, como veremos abaixo, ao fato de nossa opinião ser que a pintura provavelmente está ligada à história dos quilombos do Brasil.

Estudo do desenho do navio

Descrição

A imagem representa, de forma um tanto quanto estilizada, o que claramente é uma embarcação de uso oceânico. Tem o casco desenhado de forma a dar uma noção de sua forma abaixo da linha d'água, com um castelo de popa ocupando cerca de um terço do comprimento da embarcação e uma tolda de altura desproporcional sobre a parte fronteira desse castelo. No casco, da meia-nau para a popa, há alguns traços, cuja função ou ligação com o desenho não são claros. Talvez representassem enxárcias ou estais, mas sua inclinação para a popa parece contradizer esta interpretação.

Quanto ao velame, o desenho mostra claramente uma armação em galera, com três mastros: o do traquete, o grande (com duas vergas, mas sem mastaréus do joanete) e o da mezena (com uma verga e mastaréu, todas as vergas para velas redondas). Nossa opinião, como já dissemos anteriormente: no desenho há um traço que representa uma carangueja para vela latina quadrangular, mas esta verga não foi totalmente desenhada, ou a

IPHAN
Fl. 151
Proc.

tinta foi erodida, e sua posição é tal que se podem levantar algumas dúvidas sobre esta interpretação. As vergas das velas redondas foram desenhadas com uma largura excepcional, o que poderia indicar a intenção do desenhista de mostrar que as mesmas teriam velas amainadas ou rizadas. Não há desenho de gurupés.

Além dos dados náuticos, estão representados ainda três figuras antropomórficas, uma colocada sob a verga da gávea, outra, sobre o convés, entre o mastro do traquete e o mastro grande e a terceira na proa, diante do mastro do traquete. Esta última foi desenhada com um traço nas mãos, parecendo indicar que estaria pescando, conforme descrito no estudo de Guimarães e Cardoso. Observamos que todas as figuras antropomórficas foram desenhadas sem contato direto com a embarcação, o que nos faz questionar sua relevância para o desenho, apesar de as mesmas poderem representar marinheiros nas enxárcias do navio, mas observamos que estas não estão desenhadas, ou não foram reproduzidas na imagem disponível (figura 2).

Considerações sobre o desenho

Casco

O casco desenhado não parece ser o de uma embarcação de alto-mar, apresentando algumas características exóticas, mais semelhantes às de uma canoa grande, de navegação fluvial, conforme as ilustradas abaixo (ver figuras 3 e 4). Observamos que o artista, ao desenhar uma linha curva para a quilha, aparentemente não fez a representação clássica de embarcação, onde a parte inferior do casco é desenhada como um traço reto, devido à linha-d'água. Isso, apesar de poder parecer estranho, não é uma impossibilidade, mesmo para aqueles pouco conhecedores da arte naval, pois era comum a colocação periódica dos barcos em seco, para que estes pudessem ser querenados. Por outro lado, as embarcações fluviais ainda eram mais bem conhecidas, pois suas pequenas dimensões permitiam que as mesmas fossem colocadas em seco com maior freqüência. Apesar disso, apontamos que devemos relativizar um pouco esta questão das pequenas dimensões das embarcações fluviais, pois o Almirante Alves Câmara, em seu livro, cita uma passagem em que é mencionada uma canoa grande em uso na Bahia no século passado: "Respeito às embarcações, usam-se: 1ª canoas

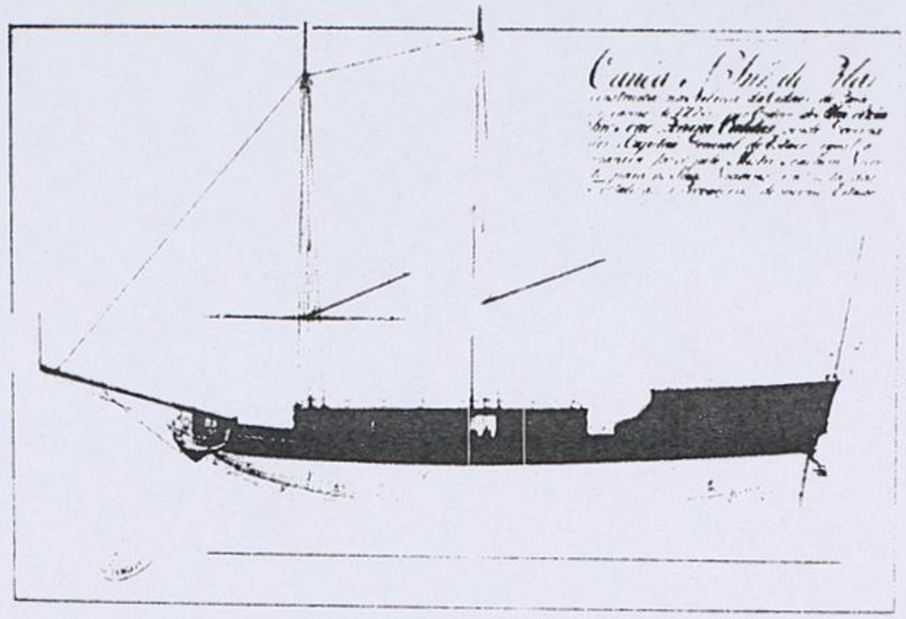


Figura 3 – Canoa N. S. do Pilar, construída no Pará em 1773 da obra de Alexandre Rodrigues Ferreira, Viagem Filosófica. *Observe a carangueja alta, colocada de forma a não ser afetada pela tolda*[8]

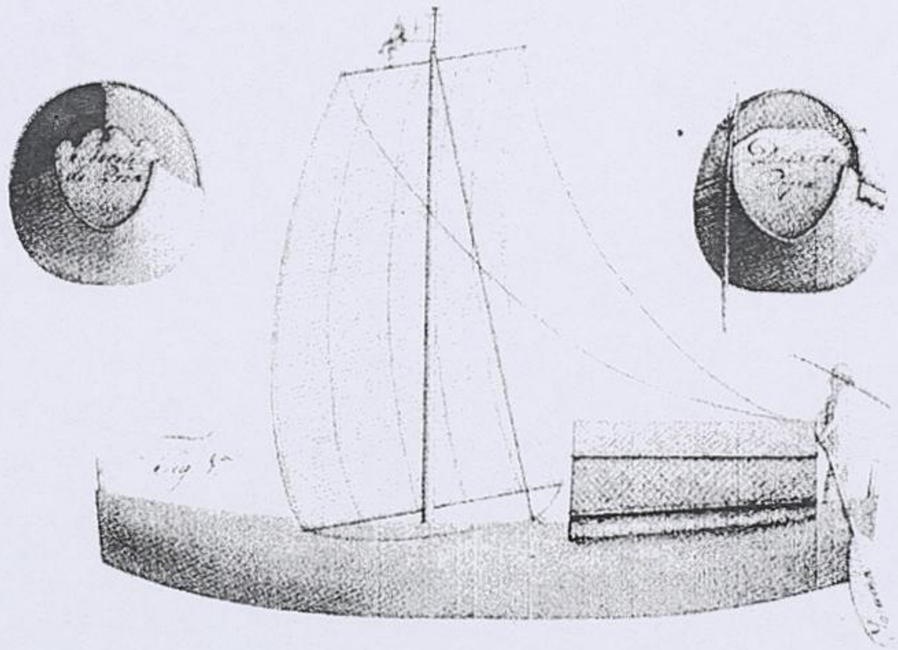


Figura 4 – Igaraté em uso no Pará, da obra de Alexandre Rodrigues Ferreira[9]

IPHAN
Fl. 152
Proc.

ordinariamente de 100 palmos de comprimento, e largura até 15 palmos", ou seja, com 22 metros de comprimento e 3,3 de largura.[7] Em outra passagem, Alves Câmara menciona um tipo de canoa do Pará, a *Gambarra*, que teria dois mastros e gurupés, carregando até 80 bois, ou seja, de dimensões apreciáveis.[8]

Contudo, nossa opinião sobre o fato de que o desenho representa o casco de uma canoa não se baseia nas linhas gerais do desenho, mas no detalhe da tolda. Esta é idêntica às usadas nas embarcações fluviais, feitas de palha trançada (ver figuras 5 e 6) e tão comuns que havia até uma palavra indígena (*panacarica*) para designar este tipo de estrutura.[11]

Neste sentido, deve-se apontar que as dimensões deste detalhe do desenho, se estão compatíveis com o resto do casco, são muito grandes quando comparadas com a mastreação, especialmente considerando a armação em galera representada na pintura rupestre. Finalmente, a tolda inviabilizaria a existência de uma garangueja baixa, tanto que esta não foi desenhada, apesar da existência de uma vela latina operando em carangueja ser indis-

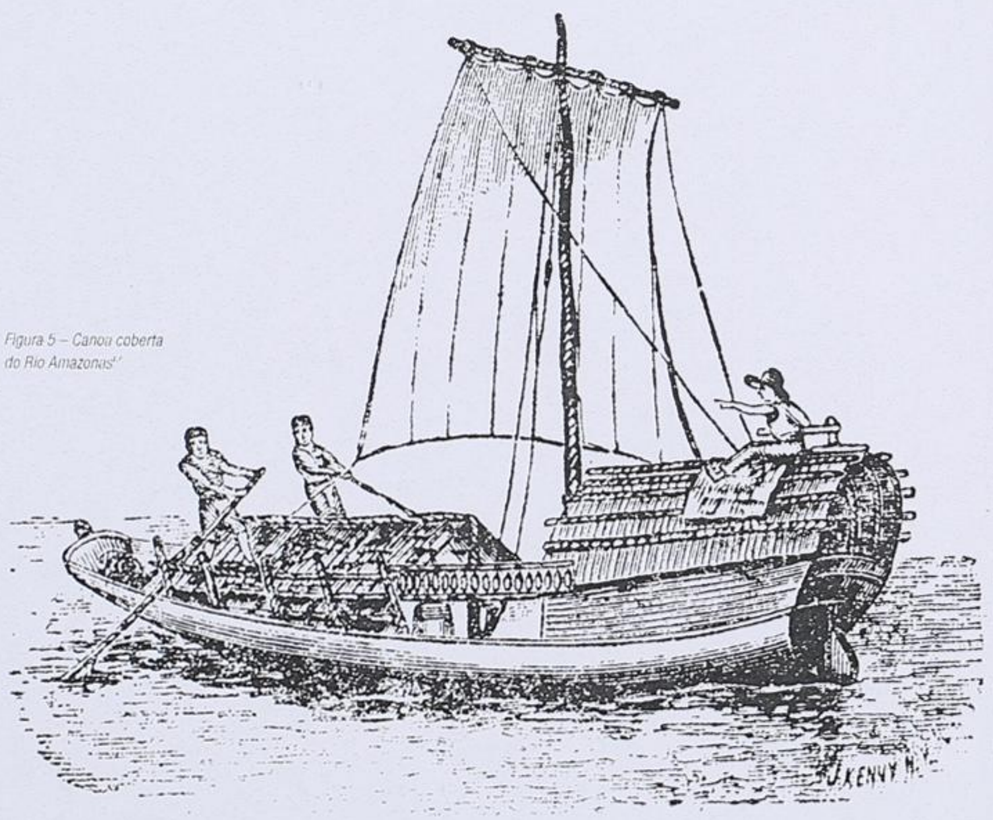


Figura 5 – Canoa coberta do Rio Amazonas[12]

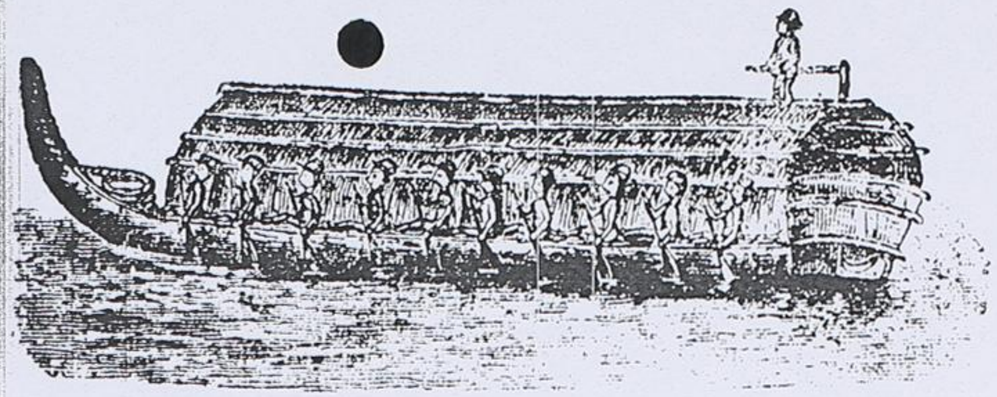


Figura 6 – "Barco mineiro", usado nos rios Araguaia e Tocantins[13]

pensável para a manobra de uma embarcação, como colocado mais abaixo no trecho referente à navegação a vela.

Mastreação

Os mastros da embarcação contrariam a hipótese acima mencionada, de que o casco seria a representação de uma canoa. Como dito anteriormente, o navio parece estar armado em galera, com a importante exceção da falta de um gurupés, que, devemos frisar, era um mastro indispensável aos navios oceânicos, mas não era usado na maior parte dos tipos de canoas fluviais. O tipo de mastreação representado, salvo a exceção apontada, era um somente usado nas embarcações de maior porte – de fato, a única embarcação tratada no famoso livro de Chapman que tem este tipo de mastreação é uma *fragata*, ou navio mercante de primeira classe, com um comprimento de 48,5 metros entre perpendiculares e uma arqueação de 532 tonéis pesados (539 toneladas).[14] Tanto é que em inglês este tipo de armação é conhecido como *full rigging* (velame pleno), não sendo usado em embarcações menores.

O que é importante, para a análise do objeto em questão, é que este tipo de velame não é apropriado para a navegação em águas restritas, pois a propulsão da embarcação dependia da força e da direção dos ventos, sendo que a manobra deste aparelho requeria uma equipagem elevada.

Os barcos a vela, com armação utilizando primordialmente velas redondas, não podiam navegar diretamente contra o vento, somente podendo prosseguir com um ângulo de cerca de 5 pontos (55°) com relação ao vento. Armações utilizando velas latinas podiam navegar com ângulos mais fechados – de até 3 e ½ pontos da bússola, ou 40°. Este ponto é importante,

IPHAN
Fl. 153
Proc.

pois num curso fluvial com meandros e sujeito a variações na direção do vento, por causa de acidentes geográficos, uma embarcação deveria bordejar constantemente para se mover na direção desejada, exigindo manobras complicadas (ver figuras 7 a 9).

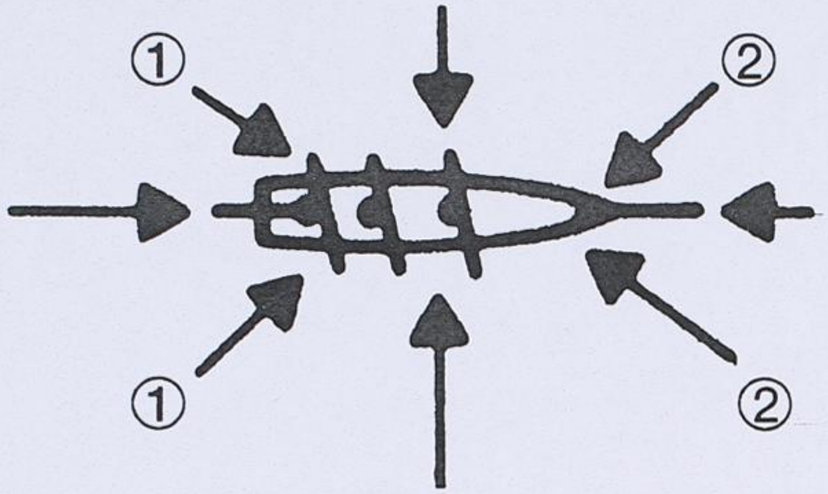


Figura 7 – Situação de vento em relação ao velame. O vento diretamente avante pararia o navio. Um ângulo tal como os marcados com o número "2" seria o máximo em que o navio poderia avançar, enquanto a situação mais eficiente, em termos de navegação, seria com o vento com um angulo com a popa da embarcação (número "1" na figura), de forma que as velas não fossem encobertas pelas velas dos mastros atrás delas[15]

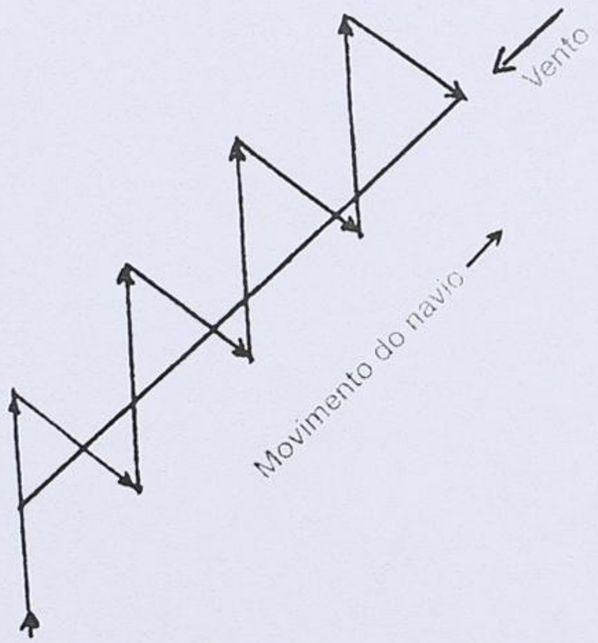


Figura 9 – Croquis mostrando como seria o trajeto em ziguezague de um navio bordejando, que dificultaria a navegação fluvial por navios a vela

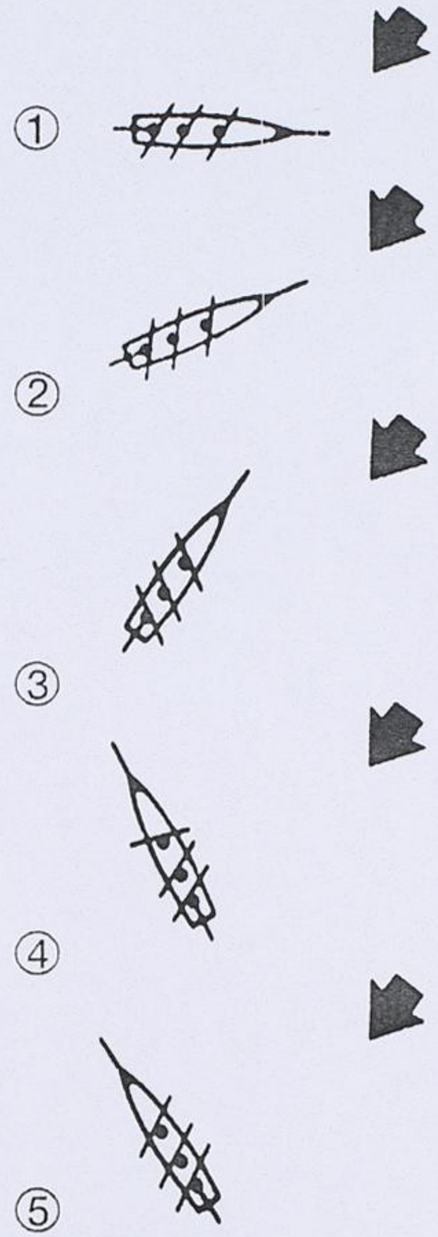


Figura 8 – Manobra de bordejo – (1) o navio inicia a manobra, enviando os marinheiros para os mastros e para os estais; (2) vira-se o leme para sotavento, de forma que a proa fique a barlavento; (3) quando as velas estão quase na direção do vento, de forma que a pressão nelas diminua, podem os marinheiros mover as vergas das velas menores em um ângulo de cerca de 90°, passo que é repetido nas velas-mestres (4). Com estas etapas completadas no momento certo, o vento passava a atuar novamente nas velas e era possível mover as velas do mastro do traquete (5). Toda a atividade podia levar até 10 minutos, sendo que dever-se-ia prestar constante atenção ao que estava sendo feito, para que tudo fosse executado sem problemas. A mezena é fundamental neste processo, pois pode-se mover mais livremente, captando o vento em ângulos menores que as velas redondas, permitindo que a manobra fosse feita de forma rápida e eficiente[16]

IPHAN
Fl. 154
Proc.

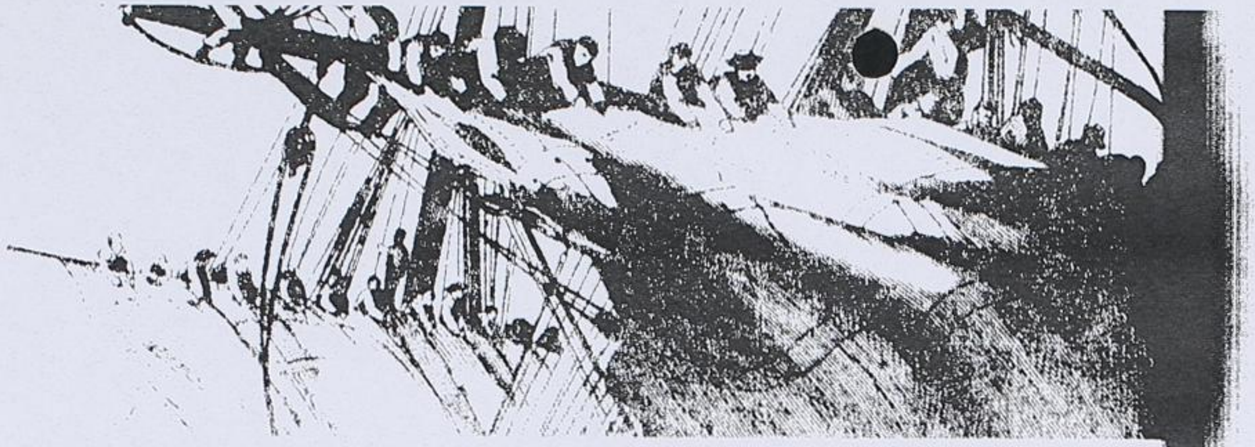


Figura 10 – Atividade de recolher as velas, mostrando o elevado uso de mão-de-obra necessária para executar a tarefa, assim como todas as outras em um navio com armação de panos redondos[10]

Por outro lado, as tripulações usadas em um navio com aparelho vélico latino podiam ser menos numerosas, pois o trabalho com o velame quando a embarcação estava bordejando não era tão intenso. No final do século XIX, as embarcações com velas latinas começaram a substituir as de panos redondos na navegação oceânica justamente para economizar mão-de-obra, apesar da eficiência propulsiva deste tipo de armação ser menor do que a de galera.

Assim, para resolver estas dificuldades de manobra é que nos rios do Brasil eram usadas preferencialmente embarcações a remo ou com velas latinas, conforme se observa no livro do almirante Alves Câmara.

Para finalizar, cremos ser conveniente apresentar algumas considerações sobre o traço da pintura rupestre que classificamos como sendo, possivelmente, uma carangueja. É necessário dizer que a posição do traço não é muito compatível com tal verga, situando-se muito para ré da embarcação e sem contato com o mastro. Isto colocaria algumas dúvidas sobre a identificação

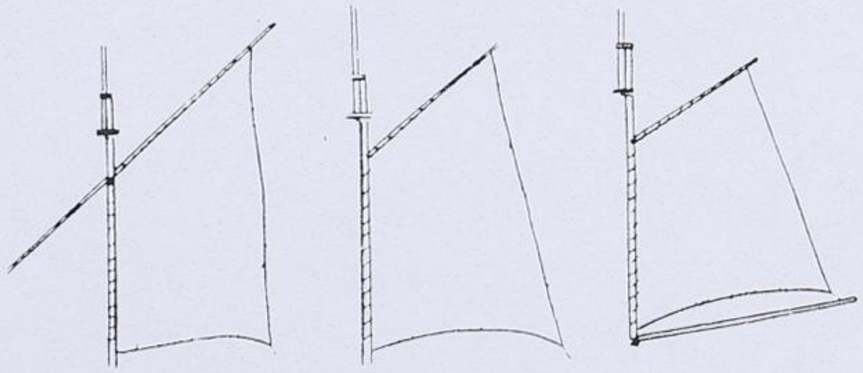


Figura 11 – Evolução da mezena[11]

desta característica do desenho, apesar de uma vela latina ser indispensável aos navios a vela, pois facilitaria a manobra da embarcação, pelo fato de este tipo de velame poder colher o vento em ângulos menores que os possíveis com panos redondos. Mas, se o traço realmente representar este tipo de verga, isto permitirá datar o desenho, pois este tipo verga sofreu uma alteração por volta de 1770, passando de uma verga comum para uma carangueja, conforme o desenho abaixo. Se for este o caso, a pintura rupestre representará um navio feito após aquela data. Infelizmente, não é possível estabelecer uma data limite para a pintura como outro extremo de um recorte cronológico, pois navios a vela com armação em galera continuam a ser usados até os dias de hoje (navios-escola). Contudo, a Primeira Guerra Mundial é considerada um marco para o fim da navegação a vela, pois a campanha de submarinos alemã destruiu a maior parte dos navios deste tipo.

Como ponto secundário, notamos o fato de no desenho não aparecer nada que identifique um aparelho de propulsão a vapor, o que deve ser levado em consideração, pois este tipo de motor tornou-se comum a partir do terceiro quartel do século XIX, mesmo nos rios.

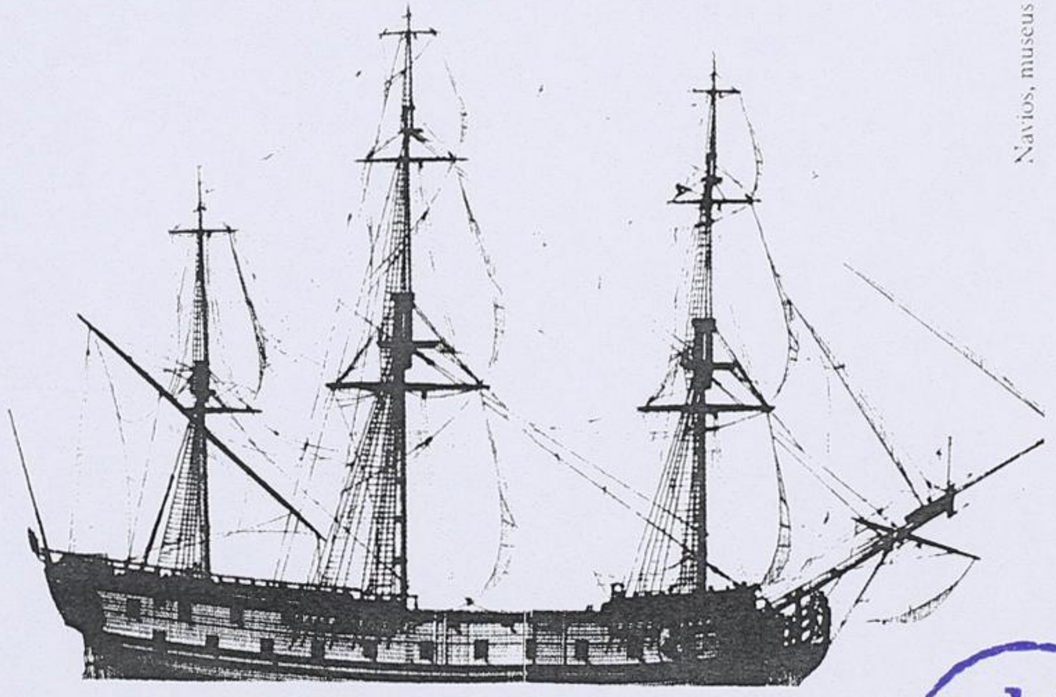
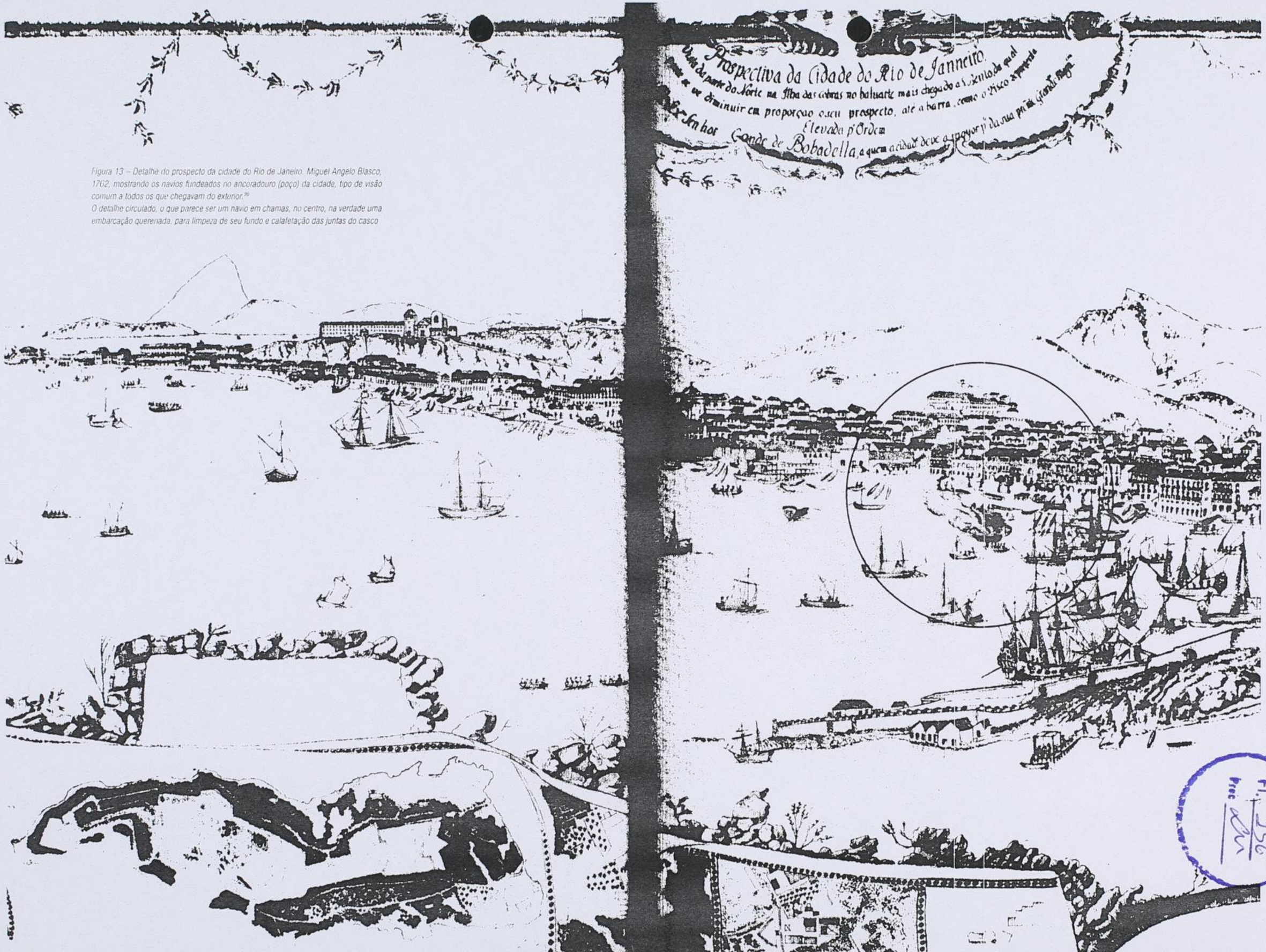


Figura 12 – Navio do século XVIII (Fragata, Marinha de Guerra), para efeito de comparação com o desenho do Quilombo da Cabaça[12]

IPHAN
Fl. 155
Proc.

Figura 13 – Detalhe do prospecto da cidade do Rio de Janeiro. Miguel Angelo Blasco, 1762, mostrando os navios fundeados no ancoradouro (poço) da cidade, tipo de visão comum a todos os que chegavam do exterior.[20]
O detalhe circulado, o que parece ser um navio em chamas, no centro, na verdade uma embarcação querenada, para limpeza de seu fundo e calafetação das juntas do casco



IPHAN
Fl. 156
Proc.

Conclusões

Como fecho do presente estudo, podemos afirmar, com toda a certeza, que o desenho não foi feito por um grupo pré-histórico, sendo que a probabilidade deste ter sido elaborado por indígenas, mesmo que aculturados, é bem remota, tanto devido à localização do sítio – no interior de Minas Gerais –, como por causa das limitações legais que havia para a movimentação dos grupos e indivíduos pertencentes às minorias – índios ou negros, mesmo que libertos.

Restam, portanto, as hipóteses de que o desenho seja de autoria de europeus ou de personagens da cultura negra – escravos, fugidos ou não. Neste momento, qualquer tentativa de identificação passa para o campo das suposições.

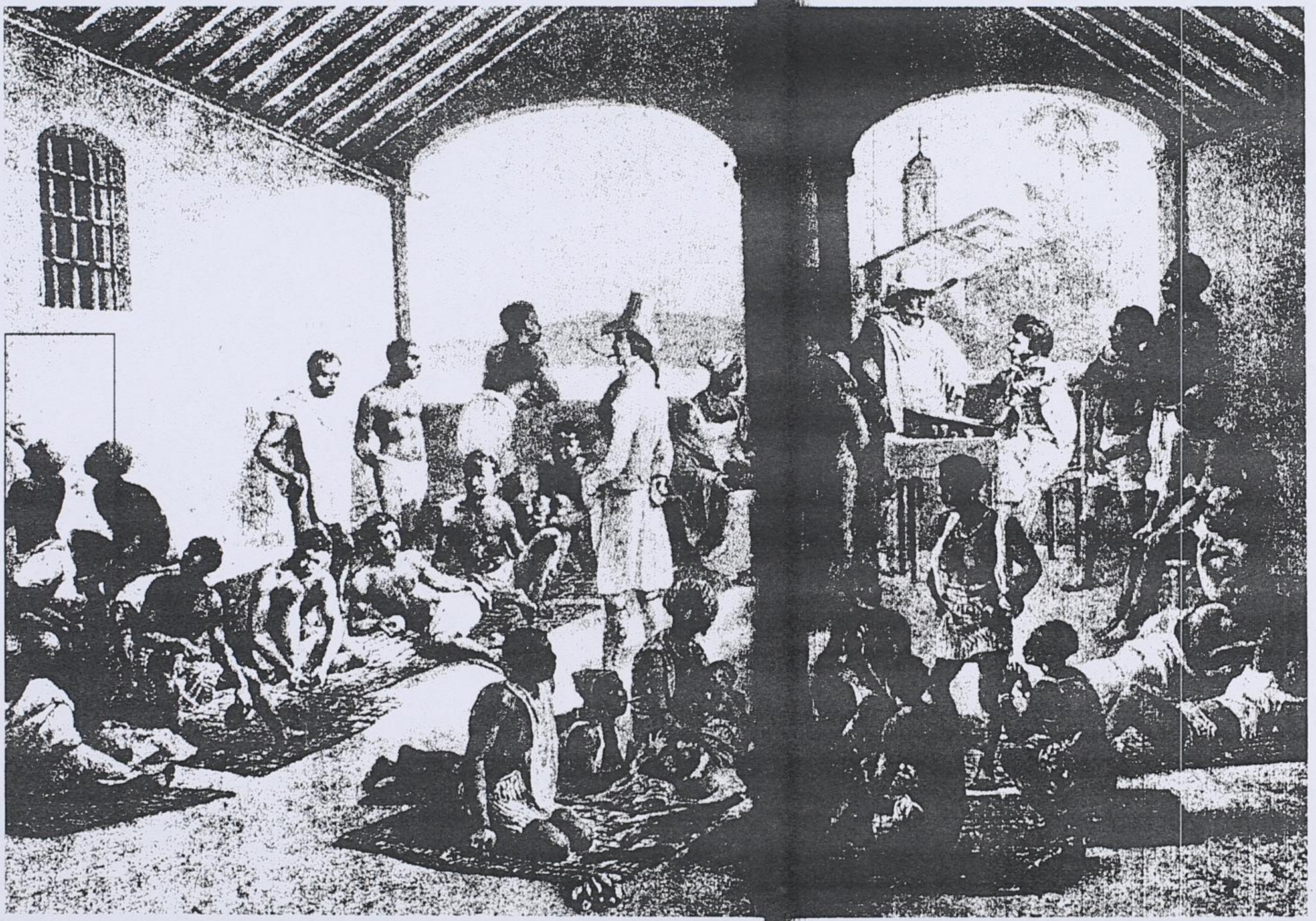


Figura 15 - Mercado de escravos. Observar o pequeno grupo à esquerda, que desenha um navio na parede do galpão.
No detalhe marcado pelo retângulo, o grafite, bem semelhante ao estudado no presente documento.

IPHAN
Fl. 152
Proc.

É interessante apontar que a forma do casco, de canoa, era um desenho comum e facilmente observável tanto por escravos como por brancos nos diversos rios que corriam não distantes do sítio, sendo que escravos eram muito usados como marinheiros.

Assim, o que individualiza o desenho, em nossa opinião, é a armação em galera, um tipo de imagem que seria uma visão rara, dada a posição interiorana de Diamantina. Este tipo de velame seria de conhecimento tanto dos europeus (mas não necessariamente dos colonos, muitos dos quais nunca tinham visto o mar), como dos africanos trazidos ao Brasil, sendo que os movimentados portos da Colônia dariam amplas oportunidades para se vislumbrar navios com este tipo de aparelho, conforme podemos constatar na figura 13. Neste ponto cremos ser relevante observar que o fato das vergas das velas redondas terem sido desenhadas como tendo velas amainadas ou rizadas pode ser visto como reforço da hipótese de que o desenho tenha sido feito por escravos, pois a visão do velame estendido, ou seja, quando a embarcação estava em alto-mar, seria de conhecimento dos brancos, mas não dos escravos, presos nos conveses de carga. Já as velas recolhidas, quando as embarcações estavam no porto descarregando e carregando, seriam de conhecimento mais comum.

Tendo em vista os fatos disponíveis, nossa opinião é que a conclusão de que o desenho seja de origem de escravos fugidos pode ser aplicada com um certo grau de certeza, já que o local onde foi feita a pintura tem outras características que permitem qualificá-lo como quilombo, nos termos dos estudos já realizados no Iphan: situava-se em região onde havia numerosos escravos, mas sua posição era suficientemente isolada para permitir a manutenção da liberdade de foragidos. A suposta datação da pintura colocada acima (último quartel do século XVIII até um período próximo ao final do século XIX) também é compatível com a identificação do sítio como sendo quilombo. Assim, o próximo passo, no âmbito do patrimônio histórico, seria realizar estudos mais aprofundados sobre o sítio, tendo em vista a aplicação do dispositivo constitucional que trata da proteção dos reminiscências materiais dos antigos quilombos.

Contudo, ao fazermos a visita ao sítio, acompanhados pelo arqueólogo Carlos Magno Guimarães, tivemos uma grande decepção – o mesmo tinha sido vandalizado, as pinturas rupestres estavam praticamente apagadas e

encobertas por pichações. Uma grande perda para nosso patrimônio histórico, já tão dilapidado.

Desta forma, os artigos escritos sobre o local e mesmo este trabalho são as formas possíveis de preservação da memória do sítio. Felizmente, já tinham sido feitos estudos e documentação suficientes para gerar material que permitisse a análise das figuras, possibilitando o que apresentamos como um possível exemplo de trabalho conjunto entre os arqueólogos e os profissionais de museu. Muito mais comuns do que navios, há em museus valiosas coleções de objetos cerâmicos, prataria, numismática etc. – objetos do uso cotidiano, que são facilmente encontrados em sítios arqueológicos históricos. E, em nossa opinião, o potencial desse conhecimento, até o momento, tem sido pouco explorado pelos arqueólogos.

Glossário

Amainar – Recolher (prender) as velas aos mastros.

Armação – Mastreação e velame de um navio a vela, o que o caracteriza.

Armação em galera – Mastreação composta de gurupés e três mastros de *brigue*.

Barlavento – Direção de onde sopra o vento. Bordo da embarcação voltado para a direção de onde o vento sopra.

Bombordo – Lado esquerdo da embarcação, considerando-se a proa como a sua frente.

Borda – Numa embarcação, a parte mais alta do *costado*, em toda a sua periferia.

Bordejar – Navegar em ziguezague, a vela, recebendo o vento ora por um bordo, ora por outro; voltear.

Boreste – Lado direito da embarcação, considerando-se a proa como a sua frente (termo usado no Brasil desde 1884, em substituição a estibordo).

Brigue – Antigo navio a vela, de mastreação constituída de gurupés e dois mastros de brigue, o de ré envergando também vela latina quadrangular e com velas de entremastros.

Carangueja – Verga que se prende por um dos extremos em um mastro.

Casco – Corpo da embarcação, sem mastreação, aparelhos acessórios, chaminés e outros complementos.

Castelo – Superestrutura que se eleva acima do convés principal, e cujo forro exterior é continuação da borda.

Costado – Revestimento ou forro exterior do casco acima da linha-d'água, em embarcação de grande porte.

Enxárcias – O conjunto de ovéns e enfrechates, nos navios a vela, que formam uma escada

IPHAN Fl. 155 Proc.

que dá acesso ao velame.

Equipagem – Conjunto de pessoas empregadas, em caráter permanente e exclusivo, nos serviços que se realizam a bordo de uma embarcação mercante; tripulação.

Estai – Qualquer um dos cabos que sustentam a mastreação para vante.

Galera – Antigo navio a vela, de mastreação constituída de gurupés e três mastros de brigue, envergando ou não, além das velas redondas e de proa, velas latinas quadrangulares. Raramente existiram galeras com quatro e cinco mastros.

Gávea – Cada um dos mastaréus que espigam logo acima dos mastros reais.

Gurupés – Nos veleiros, mastro que se lança do bico de proa para a frente, no plano longitudinal, com uma inclinação de cerca de 35° acima do plano horizontal.

Mastaréu – Cada uma das vergônteas que espigam por cima dos mastros ou de outros mastaréus, através das aberturas circulares das pegas respectivas.

Mastaréus do joanete – Mastaréu colocado sobre o mastaréu da gávea, ou seja, o segundo mastaréu do barco.

Mastaréu da Gávea – Primeiro mastaréu das embarcações a vela.

Mastro da mezena – O último mastro, a ré, nos navios a vela de quatro mastros, que enverga uma vela latina (a mezena), em carangueja. Em navios de três mastros, o último a contar da proa, se armar pano redondo e latino. [Tb. se diz apenas mezena (q.v.).].

Mastro de brigue – Aquele que espiga dois mastaréus, cruza quatro vergas e enverga quatro velas redondas (inclusive o de ré, que iça uma vela latina sem gafetope).

Mastro do traquete – O primeiro mastro a contar da *proa*, em navios de mais de um mastro, se ele não for o principal (o que pode acontecer em navios de dois mastros).

Mastro grande – O maior dos mastros do navio: em navios de dois mastros, pode ser o primeiro ou o segundo a contar da *proa*; em navios de três mastros, é o segundo a contar da *proa*; em navios de quatro ou cinco mastros, é o terceiro a contar da *proa*. [Tb. se diz apenas grande.]

Meia-nau – Nos antigos navios a vela, a parte situada entre o *mastro do traquete* e o *mastro grande*. No texto usamos com o sentido atual, que significa: parte da embarcação eqüidistante da proa e da popa, ou estreita faixa para um e outro lado dessa parte.

Mezena – Forma reduzida para mastro da mezena ou vela da mezena.

Pano – O mesmo que vela.

Popa – Parte de trás da embarcação.

Proa – Parte da frente da embarcação.

Querenar – Fazer adernar (uma embarcação) sobre uma barcaça apropriada, por meio de talhas ou estralheiras, de forma que fique à flor da água todo um bordo até a quilha, para nele realizar reparo ou limpeza; virar de querena.

Quilha – Peça estrutural básica do casco de uma embarcação, disposta na parte mais baixa do seu plano diametral, em quase todo o seu comprimento, e sobre a qual assentam as cavernas, a roda de proa e o cadaste.

Rizada – Vela amarrada com rizes, depois de enrolada ou dobrada, para diminuir a superfície exposta ao vento.

Sotavento – O lado para onde vai o vento; bordo contrário àquele de onde sopra o vento.

Tolda – Parte do convés principal situada entre o mastro grande e o tombadilho, ou (nos navios sem tombadilho) entre o mastro grande e a popa. No presente texto usamos o termo com o seguinte sentido: cobertura de palha ou de madeira, abaulada ou em forma de telhado, para abrigar, nas embarcações, a carga e/ou os passageiros.

Tombadilho – Superestrutura levantada à popa, sobre o convés superior, e destinada a câmaras e alojamentos do comandante e de oficiais. [Nos navios a vela ia geralmente do mastro da gata à grinalda. Em alguns navios tal estrutura tinha mais de um pavimento.]

Traquete – A vela redonda que enverga na verga mais baixa do mastro de proa.

Vela da mezena – Vela latina que se enverga na carangueja do mastro da mezena. [Tb. se diz apenas mezena.]

Vela latina – Vela triangular ou quadrangular, envergada em mastro (com ou sem carangueja), em verga, ou em estai e que trabalha no sentido de proa a popa.

Vela redonda – Vela quadrangular que enverga em verga cruzada horizontalmente no sentido de bombordo a boreste. [Cf. vela latina.]

Velame – Conjunto de velas de uma embarcação.

Verga – Peça de madeira ou de ferro, cilíndrica ou fusiforme, que cruza num mastro ou *mastaréu* (verga redonda), ou que se prende por um dos extremos em um mastro (*verga latina* ou *carangueja*).

Verga da gávea – Cada uma das vergas que cruzam nos mastaréus de gávea.

Verga latina – Verga que cruza o mastro em ângulo, para colocação de uma vela latina triangular. Também pode significar o mesmo que *carangueja*.

Vergôntea – Peça de madeira destinada à feitura de *mastaréu*, *verga* etc.

Notas

1. COSTA, Angyone. *Introdução à arqueologia brasileira – etnografia e história*. São Paulo: Editora Nacional, 1980.

2. BRASIL – IPHAN. *Sistema de Gerenciamento do Patrimônio Arqueológico – Cadastro Nacional*. Rio de Janeiro: Iphan, 2005 (mimeo).

3. GUIMARÃES, Carlos Magno; LANNA, Ana Lúcia Duarte. "Arqueologia de Quilombos em Minas

IPHAN Fl. 159 Proc.

Gerais". In: *Pesquisas, Estudos de Arqueologia e Pré-História Brasileira, 1980, Antropologia*, n. 31, Instituto Anchieta de Pesquisas, São Leopoldo (RS), p. 152.

4. No *Sistema de Gerenciamento do Patrimônio Arqueológico – Cadastro Nacional*, são mencionadas três pequenas cruzes de madeira, três panelas, três caldeirões, uma chaleira, uma colher e um pequeno pote com cabo; dezenas de fragmentos de ferro fundido, chapas de metal e tiras de estanho. Cf. BRASIL – IPHAN. Op. cit.

5. GUIMARÃES, Carlos Magno; CARDOSO, Juliana de Souza. *Arqueologia de quilombos:* arquitetura, alimentação e arte (Minas Gerais). s.d. (mimeo). p. 10. [Grifo nosso].

6. Idem. p. 10.

7. CÂMARA, Antônio Alves. *Ensaio sobre as construções navais indígenas do Brasil.* São Paulo: Editora Nacional, 1937. p. 94, citando HALFED, Henrique Guilherme Fernando. *Exploração do Rio S. Francisco.* Rio de Janeiro: E. Rensburg, s.d.

8. CÂMARA, Antônio Alves. *Ensaio sobre...* Op. cit. p. 125.

9 LEIVAS, Luís Cláudio Pereira; GOYCOCHÊA, Luís Felipe de Castilhos. "A conquista de Caiena". In: *História Naval Brasileira.* Rio de Janeiro: SDGM, 1979, vol. 2, tomo II, p. 379.

10. Idem. Ibidem.

11. CÂMARA, Antônio Alves. *Ensaio sobre...* Op. cit. p. 115.

12. Idem. p. 120.

13. Idem. p. 167.

14. CHAPMAN, Frederik Henrik af Chapman. *Architectura Navalis Mercatoria.* London: Adlard Coles, 1979.

15. BALKOSKI, Joseph. "Fighting Sail: sea combat in the age of canvas and shot, 1775-1815". In: *Strategy & Tactics*, n. 85, mar./abr. 1981. p. 6.

16. Idem. p. 7.

17. Idem. p. 10.

18. CULVER, Henry B. *The book of old ships.* New York: Dover, 1992. p. 235.

19. LANDSTRÖM, Bjorn. *Sailing ships.* London: George Allen & Unwin, 1978. p. p. 150.

20. FERREZ, Gilberto. *O Rio de Janeiro e a defesa de seu porto:* 1555-1800. Rio de Janeiro: SDGM, 1972. Estampa 40.

21. RUGENDAS, Johann Moritz. *Viagem pitoresca através do Brasil.* São Paulo: Edusp, 1972. Figura 4/5.

IPHAN
Fl. 160
Proc.

Instituto de Psiquiatria Hospital e Academico
Fl 161
IPUB/UFRJ



Fl 162

163



E

Acervo Museu Nacional - NVHAE - Setorial do Patrimônio Histórico e Arqueológico
FL 163

IPHAN
Fl. 164
Rubrica

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 primeiro volume do processo nº 1473-T-01, contendo 164 (cento e sessenta e quatro) 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

IPHAN

INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL

SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL

COORDENAÇÃO GERAL DE PESQUISA E DOCUMENTAÇÃO
ARQUIVO CENTRAL DO IPHAN

PROCESSO DE TOMBAMENTO Nº 1473-T-01 **VOLUME II**

"CANOA DE TOLDA LUZITÂNIA, DE PROPRIEDADE DA SOCIEDADE SOCIOAMBIENTAL DO BAIXO SÃO FRANCISCO, NO ESTADO DE SERGIPE".

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

189101

Nº PROTOCOLO: 01450.008894/2008-14 **DATA/HORA ABERTURA: 17/06/2008 - 16:30:48**

INTERESSADO:
1 - DESCONHECIDA - RJ

PROCEDÊNCIA:
DESCONHECIDA - RJ

ASSUNTO/DESCRIÇÃO:
Processo nº1473-T-2001:Canoa de Tolda Luzitânia,Município de Aracaju/SE/Senhor Diretor,encaminho o Processo nº1473-T-2001,intitulado:Canoa de Tolda Luzitânia,de propriedade da Sociedade Sócio-ambiental do Baixo São Francisco,com sede na Rodovia Ver.João Alves Bezerra,555 Aracaju,Estado de Sergipe.

SERVIÇO NACIONAL DE PROTOCOLO -SENAPRO-

4				4			
5				5			
6				6			
7				7			
8				8			
9				9			
10				10			
11				11			
12				12			
13				13			
14				14			

AS MOVIMENTAÇÕES DEVERÃO SER COMUNICADAS AO PROTOCOLO

ANEXOS:

IPHAN
Fl. 165
Rubrica

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 ABERTURA DE VOLUME

Aos 19 dias do mês de abril de 2012, procedeu-se à abertura do segundo volume do processo nº 1473-T-01, que se inicia na folha 165 (cento e sessenta e cinco), com este Termo. 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.

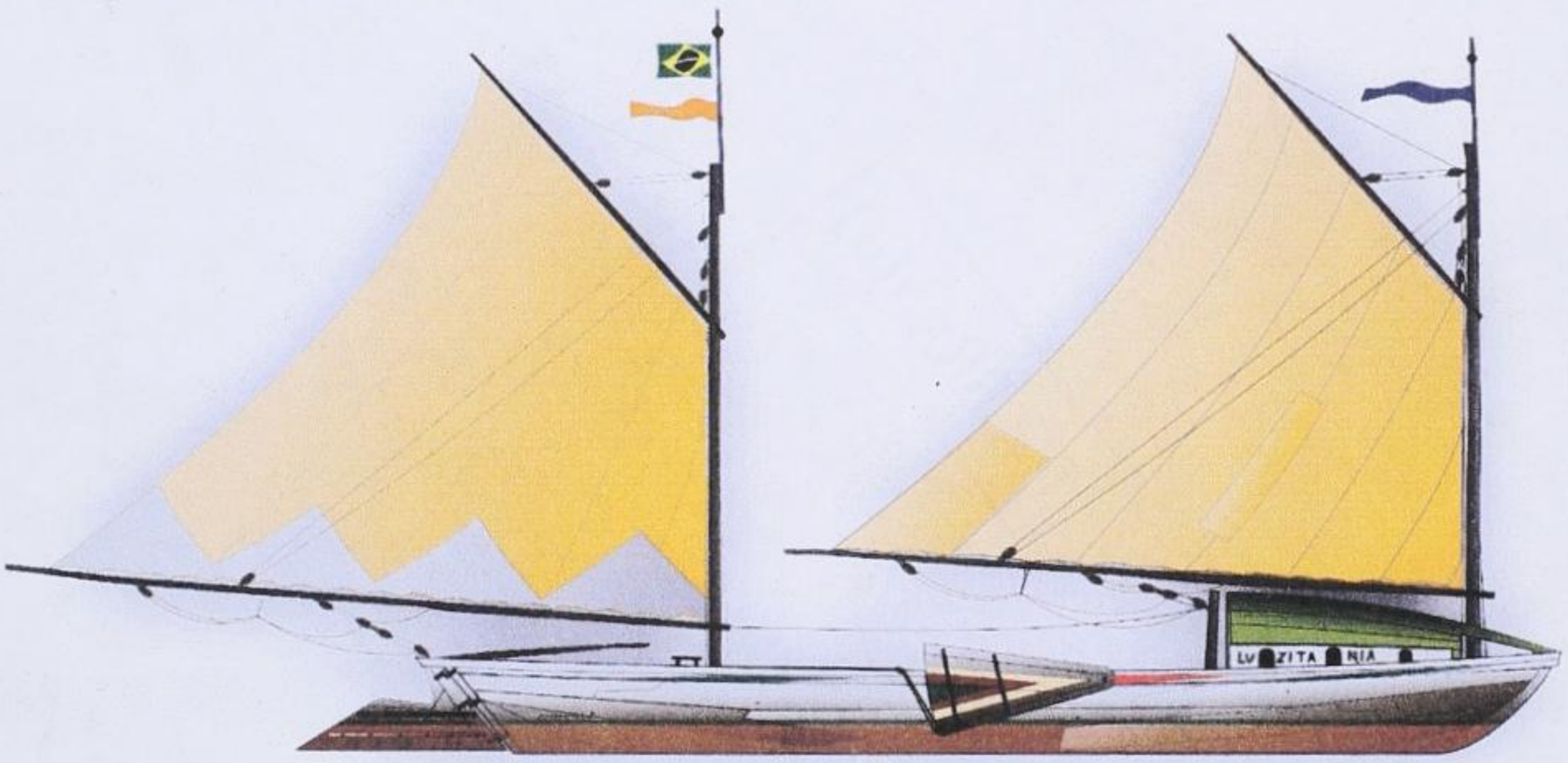
Maria José Silveira Soares
Arquivo / IPHAN
Mat. 0223896

Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional
Fl 169
IPHAN

A canoa de tolda Lusitânia.

Estudo de tombamento

IPHAN
Fl. 166
Rubrica



Fonte: Sociedade Canoa de Tolda

Rio de Janeiro
Março de 2007

Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional
Fl 165
IPHAN

IPHAN
Fl. 167
Rubrica

Índice

Índice 2
Índice de figuras 3
Introdução 4
A canoa 7
Valores 9
Valor Artístico 10
Valor Histórico 16
Valor Etnográfico 29
Casco 32
Bolina 37
Aparelho 40
Tolda 44
O navegar 45
Glossário 49
Bibliografia: 52

Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional - IPHAN Fl. 16

Índice de figuras

Figura 1 – elementos básicos de uma canoa de tolda sergipana 8
Figura 2 – popas de canoas em Sergipe, com decorações geométricas. 15
Figura 3 – suposto trecho do "Peabiru".....17
Figura 4 – mapa do trecho navegável do alto e médio São Francisco 19
Figura 5 – frontispício do Atlas da Exploração do São Francisco. 20
Figura 6 – bacia do São Francisco.....22
Figura 7 – pequenas embarcações do médio e alto São Francisco.....23
Figura 8 – embarcações do alto São Francisco. 23
Figura 9 – bacia do São Francisco.....24
Figura 10 – partida das Monções, óleo sobre tela de Almeida Júnior.....25
Figura 11 – Salto do Jirau.....27
Figura 12 – barco motorizado utilizado na travessia do São Francisco 28
Figura 13 – mestre Nivaldo trabalhando na tolda. 30
Figura 14 – o ferreiro Aloísio Chagas.....30
Figura 15 – fabricando caixas de moitões.....30
Figura 16 – verificando roldanas de moitões 30
Figura 17 – canoas sergipanas.....31
Figura 18 – *Lusitânia* em Curralhinho (foto dos autos). 31
Figura 19 – corte de madeiras na construção naval.....32
Figura 20 – foto do convés de uma canoa de tolda, s.d.....33
Figura 21 – Penedo, s.d. 33
Figura 22 – navio de Kyrenia, achado arqueológico do século IV a.C. 34
Figura 23 – canoa na barra do Camaragibe, ...34
Figura 24 – cavername. 35
Figura 25 – um *cat*.....35
Figura 26 – canoas sergipanas encostadas na margem dos rios. 36
Figura 27 – um *hoy*. 37
Figura 28 – problemas físicos da navegação a vela. 38
Figura 29 – tipos de barcos holandeses que usam bolina.....39
Figura 30 – tipos de barcos que usam bolina 40
Figura 31 – situação de vento em relação ao velame. 41
Figura 32 – manobra de bordejo.....41
Figura 33 – croquis do movimento contra o vento.....42
Figura 34 – atividade de recolher as velas, ...42
Figura 35 – canoa tipo peru. 43
Figura 36 – evolução da carangueja.....43
Figura 37 – canoa sergipana de menor porte.....44
Figura 38 – embarque de arroz em uma canoa sergipana de grande porte. 45
Figura 39 – adaptação de costumes. 45
Figura 40 – moitões e formas de amarração nas vergas de navios a vela. 46
Figura 41 – quadro com nós. 46
Figura 42 – embarque de arroz em uma canoa de tolda. 47
Figura 43 – o *Cisne Branco*, embandeirado em arco, entra na baia de Guanabara.....48
Figura 44 – jangada e navio nuclear.....49

IPHAN Fl. 168 Rubrica

Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional - IPHAN
Fl. 167

IPHAN
Fl. 169
Rubrica

Introdução

Desde a década de 1970, estimulado péla mão diretora da museóloga Lygia Martins Costa, o IPHAN viu uma transformação radical na forma como seus processos de tombamento eram conduzidos. Deixaram de ser vistos como um suporte apenas para as opiniões ilustradas dos membros do corpo técnico do Instituto, baseada somente nos seus – reconhecidamente profundos – conhecimentos profissionais e passando a ser documentos de utilidade administrativa real para a preservação. Nestes, o mesmo corpo técnico tinha que deixar explícito não só suas opiniões mas também, e principalmente, os elementos que as justificavam[1]. Esses elementos que compõem o estudo de tombamento podem, em alguns casos, somar alguns milhares de páginas, levando-se em conta os documentos de apoio, como fotos, plantas, inventários, publicações etc. Por exemplo, os processos do Museu Histórico Nacional e o da estação da Luz têm, cada um, mais de vinte volumes. Mesmo em termos de pesquisa feita diretamente sobre um assunto, há casos em que o pessoal do Instituto escreve dezenas de páginas sobre a questão do valor de um bem.

Essa exigência de maior documentação e fundamentação técnica, fazia – e faz – sentido. É necessário dar elementos para o Conselho Consultivo do Patrimônio Cultural decidir sobre o valor das coisas, especialmente se este não era evidente ou se a questão analisada envolvia sutilezas – por exemplo, tanto no tombamento do prédio da Light (processo 1146-T-85), como no já citado da Estação da Luz (processo 944-T-76) se valorizaram os elementos estruturais metálicos das edificações como merecendo destaque e proteção específica, pelos motivos explicados nos estudos de tombamento, fator que pode não ser evidente em uma observação mais rápida da arquitetura dos prédios.

A proposta de se fazer longos estudos de tombamento faz ainda mais sentido quando o assunto é polêmico, como quando se propõe revisar uma decisão anteriormente tomada pelo IPHAN, nas situações em que é possível que sociedade ou

---

[1] Agradecemos a historiadora Júlia Wagner Pereira que recolheu este parecer como parte de seu estudo sobre a Gestão de Renato Soeiro na direção do IPHAN: PEREIRA, Júlia Wagner. *As coisas estão mudando... Estudo do discurso de patrimônio a partir dos processos de tombamento na gestão de Renato Soeiro no IPHAN (1967 – 1979).* Trabalho apresentado como parte dos requisitos para conclusão do Curso de Especialização em Patrimônio IPHAN/UNESCO. Rio de Janeiro, 2007 (mimeo).

Patrimônio Histórico e Artístico Nacional - IPHAN - Fl 165

algum grupo apresente contestações à proposta que está sendo feita ou ainda, como dissemos, nos casos em que os valores observados no bem não são dos mais visíveis ou se referem à questão da exemplaridade. Este último tipo de avaliação é uma que tem adquirido cada vez mais importância na casa, apesar de não ser uma visão recente. Como disse Rodrigo de Melo Franco, já no início da história da instituição:

IPHAN Fl. 170 Rubrica

> "As coisas que requerem preservação por se acharem vinculadas a fatos memoráveis da história do Brasil, não constituem apenas nos monumentos ou obras ligadas diretamente a algum episódio histórico nacional. Entendem-se também de notável valor histórico para os fins estabelecidos no Decreto-lei n° 25, todos os bens móveis ou imóveis que se possam considerar particularmente expressivos ou característicos dos aspectos e das etapas principais da formação social do Brasil e da evolução peculiar dos diversos elementos que constituíram a população brasileira."[2]

Ou seja, a preservação é feita através de um bem representativo de um processo ou categoria maior sem que ele mesmo tenha importância excepcional. Do ponto de vista prático isso implica que, além de se fazer um estudo da importância do processo ou categoria para a nação, é necessário justificar a escolha da coisa selecionada para proteção – e isso é feito através do estudo de tombamento.

Estas considerações quanto à necessidade de estudos aprofundados se aplicam à imensa maioria dos bens que se propõem tombar. Em termos de estudos, pode-se dizer que o ditado popular "o que abunda não prejudica" é válido: quanto mais informações estiverem disponíveis, mais segura e garantida será a preservação dos valores culturais de um bem, mesmo que este não venha a ser tombado. Neste último caso, a simples documentação do processo serve para registro do objeto em estudo e esse registro poderá ser usado para recuperar a memória da coisa, mesmo que ela não exista mais no futuro.

Tudo o que foi dito acima pode parecer óbvio e já amplamente incorporado às práticas do IPHAN. Entretanto, há uma pequena categoria de bens que um estudo maior para justificar o seu tombamento parece ser dispensável (apesar de ser necessário para

---

[2] ANDRADE, Rodrigo M. F. de [Entrevista] "POSSUÍMOS obras de arte e monumentos que chamam a atenção de técnicos mundiais", *Jornal do Comércio*, Recife, 18 de agosto de 1939. Agradecemos a Marcus Tadeu Daniel Ribeiro pela referência, contida em seu trabalho *Patrimônio: dos "fatos memoráveis" à descoberta do cotidiano.* Rio de Janeiro, 2006 (mimeo).

Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional
Fl. 169
IPHAN

efeitos de efetivação de uma ação de proteção). Esta categoria seria dos que se encaixam numa leitura estrita do que consta do Decreto-lei 25/27: as coisas "com vinculação a fatos memoráveis da história do Brasil" ou que tenham "excepcional valor arqueológico ou etnográfico, bibliográfico ou artístico". Estas seriam os monumentos ou objetos cujo valor seria auto-evidente por já ser reconhecido pela população nacional, como nos casos das penedias do Rio de Janeiro (Pão de Açúcar, Corcovado, etc. Processo 869-T-73); a estátua do Cristo Redentor (processo 1478-T-01) e o elevador Lacerda (processo 1497-T-02), elementos simbólicos incorporados em todo o território nacional como sendo formadores da imagem do que é nosso País. Há alguns casos em que esse reconhecimento de valor evidente excede até o âmbito nacional, como nos exemplos do Santuário de Bom Jesus de Matozinhos, com as estátuas dos profetas de Aleijadinho (processo 75-T-38); o Pelourinho (processo 1093-T-83) e o Conjunto Urbanístico de Brasília (processo 1305-T-90), para citar alguns monumentos que, além de tombados pelo IPHAN, foram inscritos nas listas de patrimônio mundial.

Ao fazermos a primeira leitura do processo de tombamento nº 1.473-T-2001, "Canoa da Tolda Luzitânia, de propriedade da Sociedade Sócio-Ambiental do Baixo São Francisco, com sede na Rodovia Ver. João Alves Bezerra, 555, Aracaju, Estado de Sergipe", nossa impressão foi que o objeto que se propunha tombar, a canoa[3], facilmente se enquadraria nessa categoria de bens em que um estudo mais simples seria suficiente para dar encaminhamento ao Conselho Consultivo: para nós, o valor do objeto era óbvio, em múltiplos aspectos.

Infelizmente, no curto espaço de cinco anos passados desde o início do andamento do assunto, alguns desses valores se perderam, de forma que a apreciação destes não pode ser feita com a mesma facilidade. Resta ao Conselho Consultivo do Patrimônio Cultural uma decisão muito mais complexa do que seria a situação do bem do que quando do início do processo, como veremos nos tópicos a seguir.

IPHAN
Fl. 171
Rubrica

[3] Alguns autores consideram (Cf. COUTO, Ronaldo Graça. (Coord). *Embarcações Típicas do Brasil*. Rio de Janeiro: Index, s.d. p. 64) que o termo *canoa* não estaria corretamente aplicado no caso da Lusitânia, já que a mesma não é uma embarcação monóxila (feita de uma peça só de madeira). Isso nos parece ser um certo preconceito, já que essa definição estrita é limitada à região do Rio de Janeiro. Alves Câmara usa o termo canoa e esse é o nome pelo qual elas são conhecidas na região (e há canoas semelhantes feitas na região norte), de forma que manteremos o uso da palavra para designar essa embarcação. Cf. CÂMARA, Antônio Alves. *Ensaio sobre as construções navais indígenas do Brasil*. São Paulo: Editora Nacional, 1937. p. 97.

Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional IPHAN Fl 120

Mas, antes de iniciarmos a discussão sobre os valores, cremos ser necessário fazer uma descrição breve do objeto, pois os valores que serão discutidos estarão imbricados com a forma e natureza da canoa.

A canoa

Antes de iniciarmos, esclarecemos que a descrição baseia-se nas fotos disponíveis nos autos, pois não foi realizada uma vistoria no bem.

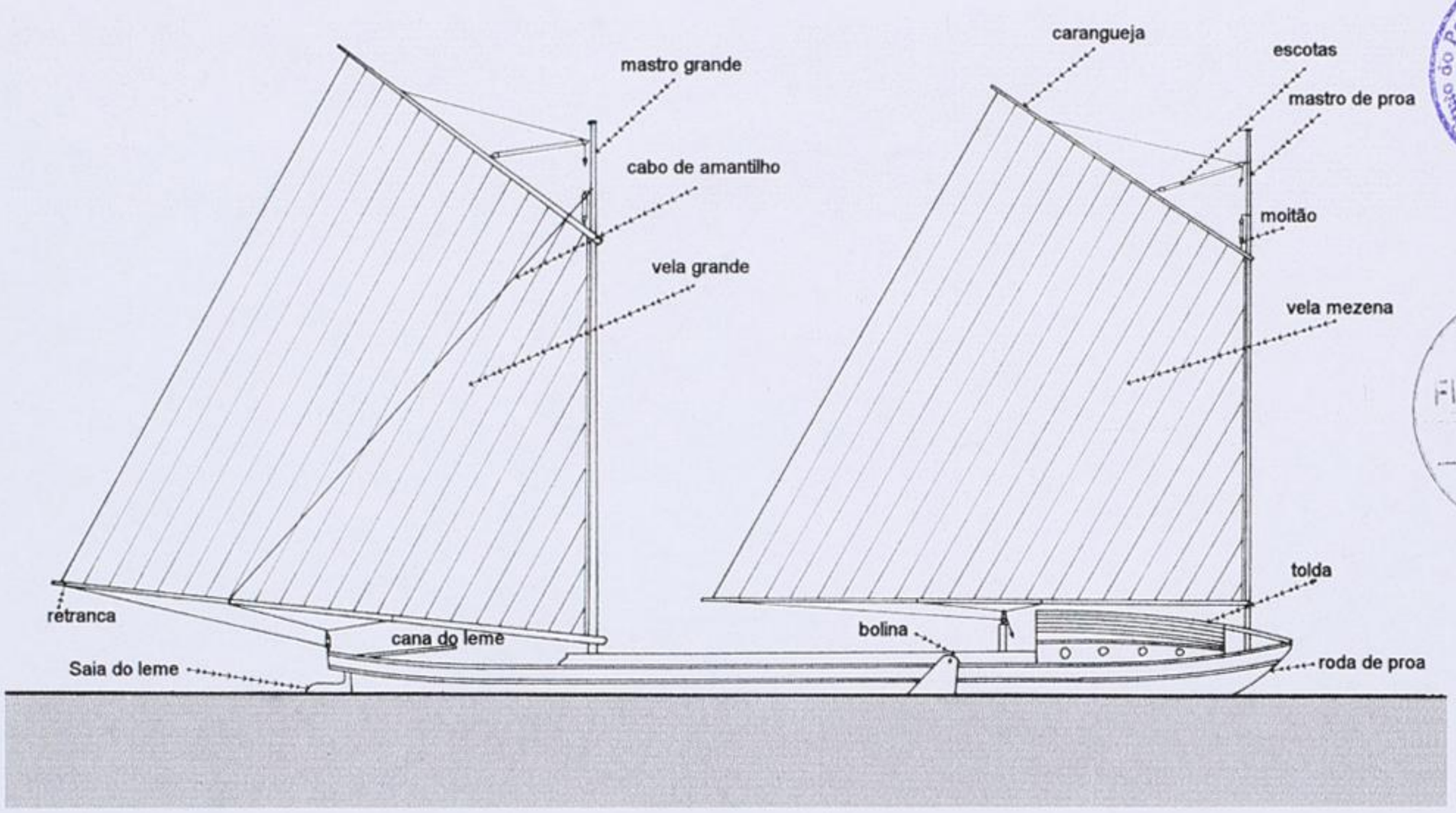
A embarcação é composta por um casco de tábuas corridas, ligadas entre si por cavernas duplas, sem quilha e, desta forma, o fundo da embarcação é chato. A proa da embarcação é em forma de colher, a popa termina em cadaste plano, bem inclinado, onde se encaixa um longo leme de saia, com uma cana igualmente longa. Nas laterais do casco estão presas duas bolinas (espadelas), uma em cada bordo. As obras vivas são demarcadas por uma pintura marrom, enquanto o resto do casco é branco, com detalhes decorativos, em padrão geométrico, de cores mostarda, vermelho e verde. O fundo da embarcação é coberto por paneiros pintados de verde. Na popa há um pequeno convés onde se posiciona o timoneiro e na proa a tolda, que dá nome ao tipo de embarcação. A canoa tem dois mastros, um colocado bem a vante, adiante da tolda, e outro no terço final da embarcação, a ré. Ambos tem um mastaréu e o pano é preso a uma retranca e carangueja, que tem movimento sobre o mastro, para içar a vela.

Segundo dados do processo, a embarcação seria uma canoa de capacidade de carga de "300 sacos" (15 toneladas), tendo 15,7 metros de comprimento (51,5 pés de comprimento, para usar uma medida usual em embarcações).

Ver caderno de imagens para os detalhes.

IPHAN Fl. 172 Rubrica

Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional
Fl 171
IPHAN - Sergipe



IPHAN
Fl. 173
Rubrica

Figura 1 – elementos básicos de uma canoa de tolda sergipana[4]

Do ponto de vista histórico, sabe-se que as barcaças deste tipo já eram empregadas na navegação do baixo S. Francisco no século XIX, sua adoção sendo atribuída ao século anterior. Em 1877, o engenheiro Halfeld as descreveu da seguinte forma:

> "Imediato abaixo do porto da cidade de Penedo se constroem canoas grandes, barcos, lanchas e sumacas, de sofríveis dimensões, porém as madeiras são buscadas fora da comarca. A navegação é feita no rio por grandes canoas de 60 a 70 palmos [13,2 a 14,5 metros] de comprimento, e 8 a 10 palmos [1,8 a 2,2 metros] de largura, e de 4 a 5 palmos [0,9 a 1,1 m] de altura, que para carga, sendo ela muita, são unidas, ou ajoujadas, duas ou mais. Uma coisa notável é o cômodo para os viajantes. A chamada *tolda* na proa faz com que a lancha, ou canoa grande ofereça a forma de uma chinela ou tamanco. As velas são de grandes dimensões, duas para cada uma destas canoas, com as quais só viajam com vento à popa rio acima.
>
> As virações ou ventos só caem de 9 para 10 horas da manhã, e sopram cada vez mais crescida violência até às 11 e 12 horas da noite impulsando as embarcações com rapidez como se fossem movidas a vapor, cortando a sua proa com grande ruído as águas contra a correnteza mais forte do rio em espumantes ondas jogadas a cada lado de suas bordas,

[4] Adaptado de: COUTO, *op. cit.* p. 65.

Patrimônio Histórico e Artístico Nacional
Fl 172
IPHAN

até a lata noite, quando aparece a chamada *calada*, que põe tudo em silêncio"[5].

Valores

Quando se trata da inscrição de uma coisa nos livros do tombo não devemos esquecer nunca que esta ação está sujeita aos critérios e limitações do texto legal. Duas dessas limitações mais básicas são concernentes ao que pode ser inscrito e por que essa coisa pode ser tombada. Quanto ao que pode ser inscrito, o próprio texto da lei já estabelece uma série de limitações: tem que ser um bem imóvel ou móvel (e, portanto, tem que ser material) e sua conservação tem de ser interesse público (o ato do tombamento não pode ser arbitrário). Isso além de outras restrições menores, como o fato de não se poder tombar obras que estejam no Brasil vindos do exterior para intercâmbio cultural.

Contudo, afora as restrições quanto ao que pode ser inscrito há outras que são mais importantes. Essas são as relativas ao objetivo principal do Decreto-lei, que é a preservação de coisas de importância para a cultura nacional. Esse é um ponto muito importante, pois muita confusão é feita com relação ao que se protege – mesmo dentro do IPHAN.

Do ponto de vista estrito do Decreto-lei 25/37, deve-se ter em mente que as categorias de valores que podem ser acauteladas são limitadas: os bens têm que ter importância para a história, arqueologia, etnografia, arte do País ou, serem monumentos naturais, sítios ou paisagens com feição notável – todos valores culturais, dependendo da apreciação do homem para serem compreendidos. Desta forma, não se cogitou a proteção de bens de valores científicos, nem que fosse pela dificuldade de encarar esses do ponto de vista cultural – em que livro do tombo se inscreveria uma mandíbula de dinossauro, de relevância paleontológica? Em que livro se inscreveria um raro fragmento de rocha, de importância geológica? Seria no livro paisagístico? Um contra-senso, pois esses bens não são paisagens e só podem ser plenamente entendido por uma

IPHAN
Fl. 174
Rubrica

[5] HALFELD, Henrique Guilherme Fernando. *Atlas e relatório concernente à exploração do Rio São Francisco,* 1860. Apud. CÂMARA, Antônio Alves. *Ensaio sobre as construções navais indígenas do Brasil*. São Paulo: Editora Nacional, 1937. pp. 97-98.

Fl 173 IPHAN

minoria da sociedade, que domina esses campos da ciência, ao contrário de valores que seriam, em tese, mais "universais" (ou pelo menos, mais "nacionais")[6].

Assim, dentro da questão dos valores estritos abordados pelo Decreto-lei, cremos que a Canoa poderia ser vista dentro de três deles, que passaremos a discutir individualmente.

IPHAN Fl. 175 Rubrica

Valor Artístico

O valor artístico é um dos mais tradicionais e aplicados no IPHAN, sendo considerado como o "mais restritivo", tendo em vista que a aparência de um bem não pode ser alterada, sem que as características estéticas que dão suporte a esse valor sejam comprometidas. Isso não é exatamente o caso do valor histórico, onde o valor protegido é mais abstrato – a casa natal de uma personalidade não deixa de ser a casa natal, mesmo que se modifique sua estrutura interna. Contudo, apesar de ser um valor tradicional, é um cuja aplicação é complicada, pois a definição do que é "arte" é muito controversa.

Segundo Kant, a Arte seria um ato consciente, de vontade, prático e que não se originaria de uma compulsão impositiva, como no caso dos ofícios ou outras atividades onde a recompensa seria o pagamento e não a arte por si mesma[7]. Isso, contudo, é muito restritivo, pois elimina toda a produção feita por salário ou por pagamento do escopo da arte, transformando esses produtos em atividades de *ofícios,* como se um Rembrant não pintasse para vender seus quadros. Na verdade, as clássicas *sete artes livres*[8], ou as sete artes clássicas da poesia[9] seriam aquelas que uma pessoa de tempo livre poderia se dedicar sem preocupações de como ganhar a vida (supostamente por já ser rico ou ser sustentado por outros). Na Antiguidade, alguns campos que hoje consideraríamos como

---

[6] É possível que um objeto que tenha valor científico venha a ser acautelado pelo Decreto-lei, mas somente quando outros valores que possam ser percebidos nele são apreendidos pela sociedade. Essa incorporação, contudo, transforma a natureza do valor – de científico passa a cultural. Deve-se observar também que a incorporação pela sociedade de um valor científico pode ser muito complicada para a própria ciência. Os casos do "homem de Piltdown", os ossos usados para justificar as teorias de Lombroso ou o crânio do homem de lagoa Santa, que têm valores históricos, são todos eles renegados pela ciência, que os vê como símbolos de falsas teorias ou, pelo menos, como provas de postulados ultrapassados ou inconclusivos, apesar de terem tido sua importância para as ciências, em determinado momento histórico.

[7] KANT, Immanuel. *The Critique of Judgement.* Chicago: Encyclopædia Britannica, 1952. p. 524.

[8] Gramática, retórica, dialética, aritmética, geometria, música e astronomia.

[9] Na Grécia, as sete musas que auxiliavam no trabalho criativo dos artistas eram: *Caliope* (musa da poesia épica), *Euterpe* (música lírica), *Clio* (musa da história), *Erato* (poesia erótica), *Melpomene* (tragédia), *Terpsichore* (dança), *Thalia* (comédia e poesia bucólica) e *Urânia* (astronomia).

Fl 174
IPHAN
IPHAN Fl. 176
Rubrica

das "belas artes", tais como a escultura e a pintura, eram vistos como atividades manuais, muitas vezes a serem relegadas à escravos. Apesar da incorporação de outros campos à definição do que seria arte (ou "belas artes"), continua a haver uma forte divisão entre o que seria "verdadeiramente" artístico (as belas artes) e o que seria artesanto ou oficio, uma divisão que muitos, hoje em dia, veriam como artificiosa.

Levando em conta essa restrição no tocante ao que seria arte, pode-se dizer que, de certo ponto de vista, o Decreto-lei foi um avanço conceitual na questão do tratamento do assunto no Brasil. O anteprojeto de Mário de Andrade para o instituto dava grande ênfase à questão da arte, falando de arte arqueológica, arte ameríndia, arte erudita (nacional e estrangeira) arte histórica, arte popular e arte aplicada (nacional e estrangeira)[10]. Ou seja, apensar de ampliar o que seria o conceito de arte, a compartimentava em diversas categorias e, o que seria pior, em divisões estanques, já que na sua proposta não seria possível inscrever um bem em mais de um livro, levando a uma grande hierarquização de valores. Segundo o autor da proposta, um bem seria inscrito no livro histórico quando a carga de informação histórica dele fosse "legítima", como no caso de uma gravura de Rugendas. No caso de uma obra de arte retratando um evento histórico, mas não de forma fiel, como o quadro da primeira missa, ela seria inscrita no livro de belas artes. Será que o quadro de Victor Meirelles não tem valor histórico por si mesmo? Será que as pinturas de Debret não teriam valor artístico? Essas foram dúvidas solucionadas com o Decreto-lei, que não previu essa divisão tão rígida no tratamento da questão dos valores – não haveria diversas formas de arte, somente duas, as "belas artes" e as "artes aplicadas". E, felizmente, o IPHAN praticamente não se utilizou do livro de artes aplicadas, de forma que, na teoria, para a Instituição não havia esse tipo de divisão artificiosa. Tudo poderia ser arte.

Infelizmente, essa abertura conceitual não foi muito explorada no Patrimônio. O Instituto, depois de um período de maior liberalidade no início da história institucional, passou a encarar o livro do tombo das belas artes com uma visão tradicionalista, muito preso a definições academicistas do que seria "arte". Assim se entende, por exemplo, a relutância que Lúcio Costa tinha com relação ao ecletismo, pois o mesmo não seria um estilo, mas uma colagem de características de outras épocas ou, como ele mesmo

---

[10] ANDRADE, Mário de. Anteprojeto para criação do Serviço do patrimônio artístico nacional. IN: BRASIL – SPHAN-Pró-Memória. *Proteção e revitalização do patrimônio cultural no Brasil: uma trajetória.* Brasília: SPHAN-Pró-Memória, 1980. p. 92.

Fl 175

escreveu, não se tratava de "um 'período' da história da Arte, mas de um hiato nessa história"[11] ou uma discussão recente no âmbito do Departamento de Patrimônio Material e Fiscalização, onde se sugeriu, que para fins de fiscalização do comércio de bens culturais que estariam protegidas, entre outras categorias, as:

IPHAN Fl. 177

> As obras de arte até o século XIX relacionadas à produção das artes plásticas e visuais, de excepcional valor histórico-artístico, produzidas no Brasil e no estrangeiro, concebidas como formas expressivas que utilizam de técnicas de produção e materiais para construir formas e imagens que revelem uma concepção estética e poética, representativas de um estilo ou movimento artístico- histórico[12]

Uma visão, que apesar de não ser a única definição usada para definir o que é obra de arte (em termos de fiscalização do comércio, como dito acima), privilegia aspectos tradicionais, ligados a "estilos" e "movimentos artísticos históricos".

Desta forma, a visão de arte e as inscrições no livro de belas artes do IPHAN podem ser vistas, grosso modo, como uma continuidade de práticas antigas, onde a arte ainda era muito ligada com a atividade erudita, sem relações direta com o trabalho – este ainda visto como artesanto[13] ou como objeto apenas de valor histórico.

Isso, de certa forma, parece-nos ser problemático, pois restringe um pouco a ação do Patrimônio no que tange às produções tradicionais – o que nos leva à razão deste tópico do parecer. Conversando com o colega Luis Fernando Franco, este apontou uma coisa que consideramos importante ao analisar as embarcações do São Francisco: há uma grande valorização de aspectos desses barcos – *como obra de arte.* É o caso das carrancas, que geraram uma grande produção de pesquisa sobre seu valor artístico[14].

---

[11] COSTA, Lúcio. Apontamentos para a resposta ao of. /50 – P/72, do Clube de Engenharia, 4 de setembro de 1972. IN: PESSOA, José (org.). *Lúcio Costa : Documentos de trabalho*. Rio de Janeiro : I-PHAN, 1999. p. 275. O documento trata da proteção de bens arquitetônicos ligados ao ecletismo, solicitada pelo Clube de Engenharia, sendo que a opinião do renomado arquiteto era contrária a preservação dos edifícios com essas características que fossem de propriedade privada.

[12] DEPAM – IPHAN - Gerência de Bens Móveis e Integrados. *Considerações sobre o Registro Especial do comerciante de obras de arte, manuscritos e livros antigos ou raros*. Rio de Janeiro, 01 de março de 2007. Devemos frisar, contudo, que a definição citada é parte de um documento preliminar, para discussão do corpo técnico, não podendo ser considerado como a posição da instituição sobre o assunto.

[13] Artesanato na definição comum, como o produto do artesão, aquele que se faz por conta própria, objetos de uso doméstico, imprimindo-lhes cunho pessoal, ao contrário do operário fabril. Cf. SILVA, Benedito (org). *Dicionário de Ciênicas sociais.* Rio de Janeiro : Fundação Getúlio Vargas, 1987. verbete artesanato. p. 84

[14] Ver as obras: MOURA, Carlos Francisco de. *Figuras de proa do Tocantins e carrancas do São Francisco.* IN: *Navigator*, número 10, dezembro de 1974; MOURA, Carlos Francisco de. *Figuras de proa*

Patrimônio Histórico e Artístico Nacional - IPHAN Fl 146

Elas hoje são objetos de grande valor para coleções (ver o caso da coleção João Maurício de Araújo Pinho). Contudo, como o arquiteto Franco apontou com imensa propriedade em um parecer: "aparentemente, o interesse etnográfico, ao se fixar no aspecto mágico das carrancas, esqueceu-se da base flutuante de vida material que determinou as transposições imaginárias"[15] – as embarcações.

Ou seja, em nossa opinião e seguindo o que coloca o arquiteto Luiz Fernando Franco, fica evidente uma certa contradição no modo de encarar as embarcações do Rio São Francisco: se por um lado um dos seus elementos constitutivos pode ser – e é – visto como obra de arte, porque o próprio barco não o poderia ser? Por um atributo mágico qualquer, que transformaria a produção daquele pequeno pedaço do todo, a carranca, em um trabalho criativo, enquanto o resto seria apenas artesanato, ou até menos do que isso, incapaz de ser inscrito no livro do tombo de belas artes?

IPHAN Fl. 178 Rubrica

Colocamos aqui um trecho da obra de Paulo Pardal sobre as carrancas:

> "Indubitavelmente as figuras de barca do São Francisco constituem as peças de arte popular mais originais e as únicas de solução genuinamente brasileira, em nosso vasto folclore artístico.
>
> Sobre elas, diz Vasconcelos Maia (1959): 'Têm riqueza de concepção ousadia de forma, liberdade de execução, trazendo viva, como na carne, em sua madeira dura, por instrumentos rudimentares trabalhada, todo o esplendor da coisa brasileira. É a madureza e a pureza duma autêntica estética primitiva. Sua forma é áspera como suas soluções. E transmite, com o vigor de sua arte, todo o espírito inquieto, supersticioso e místico de um povo plástico por excelência'.
>
> As carrancas do São Francisco são uma manifestação artística coletiva, com caracteres comuns, respeitadas as individualidades de cada artista, como não se encontra em nenhum outro local ou época. Fruto da criação de uma cultura e de uma região isoladas do resto do País e do mundo, cujos artistas populares, a partir da idéia de esculpir uma figura de proa, criaram soluções plásticas próprias de ele-

portuguesas e brasileiras. IN: *Navigator*, número 11, junho de 1975; PARDAL, Paulo. *Carrancas do São Francisco e figuras de proa de outros rios.* IN: *Navigator*, número 11, junho de 1975; PARDAL, Paulo. Carrancas do São Francisco. Funarte, Cadernos de Folclore, nº 29. Rio de Janeiro: Graphos Industrial, 1979, PARDAL, Paulo. *Carrancas do São Francisco*. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação Geral da Marinha, 1974 e VALLADARES, Clarival do Prado. *Guarany: 80 anos de carrancas.* Rio de Janeiro: Serviço de Documentação Geral da Marinha, 1981.

[15] FRANCO, Luiz Fernando P. N. Arquiteto do SPHAN, *Informação de 14 de março de 1984.*, processo 1112-T-84, Embarcações a Vapor do Rio São Francisco. Arquivo Central do IPHAN (mimeo).

Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional
Fl 127
IPHAN - Rubrica

> de elevado conteúdo artístico e emocional, que provocam verdadeiro impacto. Possivelmente até negativo em alguns, mas esta é uma das características de uma verdadeira obra de arte: criar o impacto. Pode haver quem não aprecia as carrancas, mas jamais quem a elas fique indiferente"[16].

Se modificarmos o trecho acima, substituindo a palavra "carranca" por "canoa sergipana" o texto ainda faria sentido e seria uma representação da verdade, pois as canoas também são "fruto de uma cultura e de uma região isoladas do resto do Páis e do mundo, cujos artistas populares [os mestres carpinteiros], criaram soluções plásticas próprias *de elevado contudo artístico e emocional, que provocam verdadeiro impacto*".

IPHAN
Fl. 179
Rubrica

Ou, como colocou um observador dessas canoas:

> "Nada mais poético do que vê-las com suas duas brancas velas orientadas fendendo as águas do rio; encontram-se seis e mais juntas, semelhando um bando de cisnes com as asas abertas a vogar por sobre as límpidas e quietas águas de um lago, o que reúne um novo encanto aos encantos, que temos rapidamente esboçado"[17].

O nosso problema – em especial com relação ao assunto específico da canoa *Lusitânia* – é que realmente não temos uma resposta para a questão: se o conceito de arte se expandiu com relação a uma visão restrita do que seria "obra de arte", quais são os limites dessa expansão? Qualquer produto individualizado (em oposição aos feitos em série) poderia ser inscrito como obra de belas artes? E as obras de desenhistas industriais, como poltronas bergère ou semelhantes, que são consideradas como uma forma de obra de arte, mesmo tendo sido produzidas em massa pela indústria mecanizada?

Do ponto de vista específico do abaixo assinado, reconhecemos que a aplicação do livro do tombo artístico não pode ser indiscriminada. De fato, ao longo de anos de trabalho com a questão do tombamento, só propomos a inscrição de dois bens nesse livro: a estação da Luz, em São Paulo e a Casa de Detenção de Recife (este ainda não avaliado pelo Conselho Consultivo). Em ambos, apesar de serem objetos que a forma de trabalho mais tradicional no IPHAN não viu como "obras de arte", nossa proposta para

---

[16] PARDAL, Paulo. *Carrancas do São Francisco*. Funarte, Cadernos de Folclore, nº 29. Rio de Janeiro: Graphos Industrial, 1979.

[17] MEMÓRIAS da viagem de Suas Majestades Imperiais às Províncias da Bahia, Pernambuco, Parahyba, Alagoas, Sergipe e Espírito Santo. Rio de Janeiro: Pinto de Sousa, 1861. apud. CÂMARA, *op. cit.* p. 97.

Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional
Fl 12
IPHAN - RJ

inscrição no respectivo livro baseou-se numa leitura do objeto como artefato criado com intencionalidade de se tornar um monumento, por sua grandiosidade ou por sua implantação no espaço urbano.

No caso das canoas em geral – e da *Lusitânia* especificamente – não podemos aplicar esse mesmo raciocínio. Certamente houve um cuidado na construção da embarcação e ela, assim como suas irmãs, compartilham de determinadas características decorativas que mostram uma intenção de as transformarem de objeto estritamente utilitários em outro que *também é* agradável à vista, como no caso de suas velas tingidas (não só para dar vida a embarcação, mas também para proteger os panos do mofo) e, principalmente, as pinturas de motivo geométrico.

IPHAN
Fl. 180
Rubrica



Figura 2 – popas de canoas em Sergipe, com decorações geométricas.

Segundo VIEIRA: "Estes belos motivos geométricos ornamentando as popas das embarcações de pesca, ainda são usuais no s rios e no litoral sergipano"[18].

Entretanto, se os barcos – e a *Lusitânia* – podem ser vistos como indo além de objetos de caráter meramente utilitário, certamente não foram feitos com a visão tradicional de obra de arte, de Kant, na qual o objeto artístico não pode ser resultado de uma compulsão impositiva, um objeto produzido por pagamento – afinal, o resultado prático do trabalho do construtor naval é um barco e não um objeto criado simplesmente para apreciação estética. No caso, não se pode dizer que tenha havido uma *intenção* de produção de um objeto de arte, apesar de todo o esforço feito para torná-lo visualmente agradável e singular, quando comparado com outras canoas semelhantes.

Desta forma, sem ter havido a intencionalidade de criação de um objeto que possa ser visto como artístico, mesmo em uma visão ampliada, e sem que haja um consenso sobre quais sejam os objetos que podem ser inscritos no livro do tombo de belas artes e quais os critérios a serem seguidos nesse caso, não ousaremos propor a

[18] VIEIRA FILHO, Dalmo. *Viagem de Reconhecimento dos barcos tradicionais brasileiros.* IN: 1º *Seminário do Patrimônio Naval Brasileiro.* São Francisco do Sul: Museu Nacional do Mar, 2005. p. 53

Estudo do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional
IPHAN - Fl 120

IPHAN
Fl. 181
Rubrica

inscrição do bem nesse livro, apesar de julgarmos relevante apresentar essa questão para ponderação de quem ler esse parecer.

Valor Histórico

O valor histórico é um que cremos que poderia ser mais facilmente associado ao bem, pelo menos no IPHAN. Afinal, a instituição tem, de longa data, uma preocupação com a questão da preservação da memória dos caminhos de penetração do país, o assunto aparecendo de forma explícita no título em alguns processos (como no caso da *Capela da Fazenda de N. S.ª da Conceição do registro do caminho Novo*, processo 815-T-69) ou mais oculta, como no caso da Igreja: Conceição (Matriz) em Pati de Alferes (processo 852-T-72), onde o valor do bem, como estando ligado ao caminho novo foi abordado no parecer de tombamento do Conselheiro Gilberto Ferrez e há muitos outros tombados nessa linha. De fato, o assunto das vias de penetração é recorrente, aparecendo, por exemplo, no plano de ação plurianual de 2007-2010, com ações tratando do caminho histórico de Mambucaba (RJ-SP), caminhos das tropas (SC) e outros[19].

Isso é um ponto importante para consideração em vista dessas propostas de novos acautelamentos. Em nossa opinião, o tombamento de vestígios dos caminhos de penetração é uma atividade problemática: as vias em si são de preservação muito complexa, pois o seu uso como caminho implica, necessariamente, na adaptação às novas condições de tráfego que quase que inevitavelmente vão destruir as características originais do leito. Por exemplo, não se discute a relevância histórica do Peabiru, o caminho indígena que levava do Oceano Atlântico ao Peru. Esse, entretanto, era uma trilha que pouco se distinguia – se é que se distinguia – da paisagem circundante, e

[19] No momento, o DEPAM tem em andamento cerca de vinte processos com bens relacionados à questão dos caminhos e vias de penetração: 518-T, Calçada de Lorena, São Paulo/SP; 760-T-65, Ponte Boa Vista. Recife/PE; 858-T-72; Estação Ferroviária: Antiga, Campina Grande/PB, 921-T-75, Estação do Brum, Recife/PE; 1041-T-80, Estação Ferroviária, Guaratinguetá/SP; 1074-T-82, Caixa D'Água de Rio Grande/RS; 1174-T-85, Fábrica de Tecidos São Luiz, Itu/SP; 1184-T-85, Ponte metálica da rede ferroviária federal sobre o Rio Itapuí-Acú, Blumenau/SC; 1204-T-86, Estação Ferroviária de Além Paraíba, Além Paraíba/MG; 1219-T-87, Ponte: Marechal Hermes, Pirapora/MG; 1354-T-95, Ponte Ferroviária na cidade, Quixeramobim/CE; 1359-T-95, Farol Salinas; Salinópolis/PA; 1407-T-97; Prédio da Estação Júlio Prestes, situado na Praça Júlio Prestes nº 148, São Paulo/SP; 1415-T-98, Prédio da Estação Ferroviária, Crato/CE; 1421-T-98, Remanescentes da Estrada Real na Chapada Diamantina/BA; 1433-T-98, da Ponte dos Dois Arcos; Pelotas/RS; 1440-T-99; Ponte Paulo de Frontin; Miguel Pereira/RJ; 1447-T-99, Prédio da Estação Ferroviária, Alegrete/RS; 1462-T-00, Canal Artificial entre Macaé e Campos/RJ; 1.055-T-82, museu Rondon, em Vilhena/RD e 1.527-T-05, Pátio Fer-

Patrimônio Histórico e Artístico Nacional - IPHAN - Fl. 150

IPHAN Fl. 182 Rubrica

qualquer tentativa de uso, mesmo turístico, desse caminho vai implicar em modificações na sua estrutura. Esse é um problema que já constatamos numa vistoria feita na estrada da Serra da Calçada, em Mangaratiba (processo 768-T-66).



Figura 3 – suposto trecho do "Peabiru"[20].

A estrada da serra da Calçada, construída na 2ª metade do século XIX para ligar a zona produtora de café do vale do Paraíba com o mar, tinha como interesse histórico (além do próprio caminho, que poderia servir de exemplo para esse contexto histórico), a sua forma de construção, feita dentro dos princípios modernos da engenharia da época, com a construção de um leito em terra, lastreado com brita e esse pavimentado com pedras irregulares, com drenos laterais, pedras de quilometragem e outras obras-de-arte de vulto, inclusive uma magnífica ponte de cantaria, em arco abatido (Ponte Bela). A construção da represa de Ribeirão das Lages em 1938, que destruiria a Vila de São João Marcos, contudo, viria interromper o caminho em diversos lugares. Uma nova via foi feita, aproveitando trechos da antiga, enquanto outros pedaços da estrada entre segmentos submersos pela represa ficaram sem uso, abandonados e sem manutenção. Do ponto de vista da preservação do caminho em si, os trechos que se mantiveram em uso foram adaptados para o tráfego "moderno" nas décadas de 40 e 50: a via, que antes era simples, foi duplicada, passando a ser "de mão dupla" e perdendo os marcos de quilometragem originais, o calçamento original de pedra sobre lastro de brita se perdeu, desgastado pelo uso regular, bem como as obras-de-arte. O que resta hoje é apenas uma idéia do traçado original, de forma que nosso parecer foi que a estrada tinha sido destruída (parecer 68/2000 de 19 de julho de 2000 – não acatado pela presidência do IPHAN, que remeteu o assunto para a 6ª SR, para reestudo, onde se encontra até hoje).

---

roviário, usina de creosotagem e conjunto arquitetônico da estação Francisco Bernardino, Município de Juiz de Fora/MG.

[20] LANGER, John. Caminhos Ancestrais. *Nossa História*. Ano 2. nº 22, p. 20.

Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional - IPHAN - Fl 14

Essa situação, parece-nos, deve ser comum em se tratando de caminhos e estradas e, dessa forma, a *proteção* de valores ligados a esses caminhos ficaria restrita a elementos associados ao mesmo: algumas obras-de-arte (mas não todas, especialmente as operacionais), vestígios arqueológicos (como os muros de pedra e currais dos caminhos das tropas em Santa Catarina), prédios (estações, pousos, igrejas, etc – ou seja, o campo de trabalho normal do IPHAN) e bens móveis ligados à atividade, especialmente os já musealisados. Esse último ponto é importante, pois se deve levar em consideração que, ao contrário dos imóveis, o uso implica em necessidades de manutenção que podem comprometer o próprio bem. A *Lusitânia* é um bom exemplo desse problema, como veremos mais adiante.

No caso do São Francisco, o assim chamado *Rio da Unidade Nacional,* a questão de sua importância histórica como via de penetração e caminho não pode ser menosprezada[21]: sendo uma das bacias de navegação mais longas do país, indo do interior de Minas Gerais até o mar, com a interrupção causada pela cachoeira de Paulo Afonso, ele servia como elemento de ligação entre os currais de criação de gado da Bahia com as zonas povoadas de Minas Gerais. Como diria um autor: "o rio funciona como matriz, distribuindo a gente para os confins do mundo brasileiro, misturando o do sul com o do norte e empurrando-os ambos para novas direções quando, por exemplo, a miragem dos diamantes do Araguaia reclama 'brabos para decepcionar'"[22].

IPHAN Fl. 183 Rubrica

[21] Há uma imensa quantidade de livros que tratam da questão, podendo-se citar, entre outros: CARVALHO, Orlando M. *O rio da Unidade Nacional – o São Francisco.* São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1937; ROCHA, Geraldo. *O Rio de São Francisco, fator precípuo da existência do Brasil.* São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1940; MIRANDA. Agenor Augusto. *O Rio São Francisco: como base de desenvolvimento econômico de nosso vasto interior.* São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1941.

[22] CARVALHO, *op. cit.* p. 12.

IPHAN Fl. 182

IPHAN Fl. 184 Rubrica



Figura 4 – mapa do trecho navegável do alto e médio São Francisco

Indo de Pirapora (MG) até Boa Vista, com ramais até Paracatú (MG), Santa Maria, Barreiras e São Marcelo (BA), interligava-se com a malha ferroviária do Sudeste em Pirapora e com a do Nordeste em Juazeiro/Petrolina.

A navegação inicial acima da cachoeira de Paulo Afonso era totalmente feita em embarcações de propulsão a vela, remo ou vara, sendo que a partir de 1869 os barcos tradicionais passaram a competir com a navegação a vapor[23], sem contudo, perder a importância – de fato, a Marinha chegou a instalar uma capitania dos portos em Pirapora e uma escola de aprendizes marinheiros, para aproveitar o potencial humano ribeirinho, já acostumado com as lides marinheiras.

[23] NEIVA, Rubens, Viana. *Navegação do São Francisco.* IN: *Navigator*, número 8, dezembro de 1973. p. 24

Patrimônio Histórico e Artístico Nacional
Fl 123
IPHAN-CEDOC



Figura 5 – frontispício do Atlas da Exploração do São Francisco.

Da obra sobre a viagem feita pelo engenheiro Halfeld, por ordem do Imperador, entre 1852 e 1854.

IPHAN
Fl. 185
Rubrica

Em 1940, a Viação Baiana do São Francisco matinha em operações sete barcos a vapor (448 toneladas brutas e 699 toneladas de carga), com também sete linhas em tráfego. A Navegação Mineira do São Francisco tinha oito unidades, com 55 toneladas brutas e 766 toneladas de carga, com apenas duas linhas de tráfego:

Tabela 1 – Viação Baiana do São Francisco – trechos servidos

Cidades servidas	Distância
Juazeiro a Pirapora	1.370 km
Januária a Pirapora	328 km
Juazeiro a Barreiras	789 km
Barra a São Marcelo	380 km
Juazeiro a Boa Vista	150 km
Juazeiro a Santa Maria	850 km

Tabela 2 – Navegação Mineira do São Francisco – trechos servidos

Cidades servidas	Distância
Pirapora a Juazeiro	1.370 km
Pirapora a Buriti	889 km

Mesmo com a aparente importância do tráfego a vapor nesse trecho do rio, deve-se dizer que as barcas a vela do São Francisco não foram logo superadas pelas "gaiolas" a vapor. Apesar das barcas não terem boas qualidades náuticas (eram lentas e pesadas[24]) e de sofrerem o imenso inconveniente de não poderem se valer sempre do vento para se moverem, tendo que recorrer as varas – que causavam cicatrizes terríveis no peito dos *remadores* – a própria escala do comércio ribeirinho, atendendo uma grande quantidade de povoados e habitações espalhados ao longo do rio, que não podiam ser servidos de modo regular pelos grandes vapores, deu uma sobrevida à essas embarcações que, contudo, não conseguiram resistir à introdução e competição do transporte rodoviário.

[24] COUTO, *op. cit.* p. 62.

Fl 125

As carrancas, as obras de arte características dessas embarcaçoes, ficando restritas ao campo da história das artes, como colocado acima e os remeiros à tradição literária[25]. Mesmo os barcos a vapor não tiveram condições de suportar a mudança de costumes causada pelas mudanças tecnológicas e sociais – já no final da década de 1970 os últimos vapores do alto e médio São Francisco estavam saindo de serviço, hoje em dia restando apenas um deles, o *Benjamin Guimarães*, tombado pelo IEPHA e mantido em funcionamento pela prefeitura de Pirapora, em condições não-operacionais, estando musealizado.

No caso, o que importa é que o aspecto da penetração do interior do Brasil pelos rios foi de suma importância para a história nacional. Apesar disso, para o IPHAN o trabalho de preservação é problemático, os vestígios materiais mais importantes dessa história, pelo menos no que tange ao alto e médio São Francisco, se perderam. A preservação da "via", o próprio rio, em termos de tombamento seria complicada, se não impossível. A derrubada das matas ciliares, a ocupação maciça das margens do rio e o represamento do curso causaram o assoreamento do leito, inviabilizando a navegação de maior calado. Por outro lado, a própria construção de barragens para regular a vazão do rio trouxe problemas imprevistos, além do assoreamento. O lago de Sobradinho é tão grande que suas águas estão sujeitas à ação das marés, sendo que estas criam ondas, que impedem a navegação em barcos tradicionais[26]. Do ponto de vista dos bens associados à navegação a preservação não é menos problemática. Como colocou o Arquiteto Luiz Fernando Franco sobre o pedido de tombamento dos três vapores que restavam no São Francisco em 1984:

IPHAN Fl. 186 Rubrica

> "Ao contrário, seria de se lembrar que outras prioridades tenham adiado iniciativas sobre esse tipo de material se, porventura, o abordássemos não só da história econômica do país e dos meios de transporte que possibilitaram, como também do ponto de vista de uma atividade imediatamente produtiva e criativa, capaz de firmar tradição, de criar modelos próprios, de adaptar formas oriundas de outras regiões. Soa, de fato, como ironia triste que a iniciativa seja tomada com relação a vapores construídos no estrangeiro e cuja atividade no São Francisco coincide com o início do *fim de uma tradição viva da construção naval local, cujos*

[25] NEVES, Zanoni. Os remeiros do São Francisco na literatura. Revista de Antropologia, São Paulo, USP, 2003, v. 46 Nº 1.

[26] TRANSPORTES aquaviários http://www.transportes.gov.br/Modal/Hidroviario/SaoFrancisco.htm. Acesso em março de 2007.

Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional
Fl. 15
IPHAN

produtos coexistiram até tempos recentes com os vapores, fazendo-lhes mesmo dura concorrência."[27]



Mapa elaborado no Banco de Informações e Mapas dos Transportes da Secretaria Executiva do Ministério dos Transportes

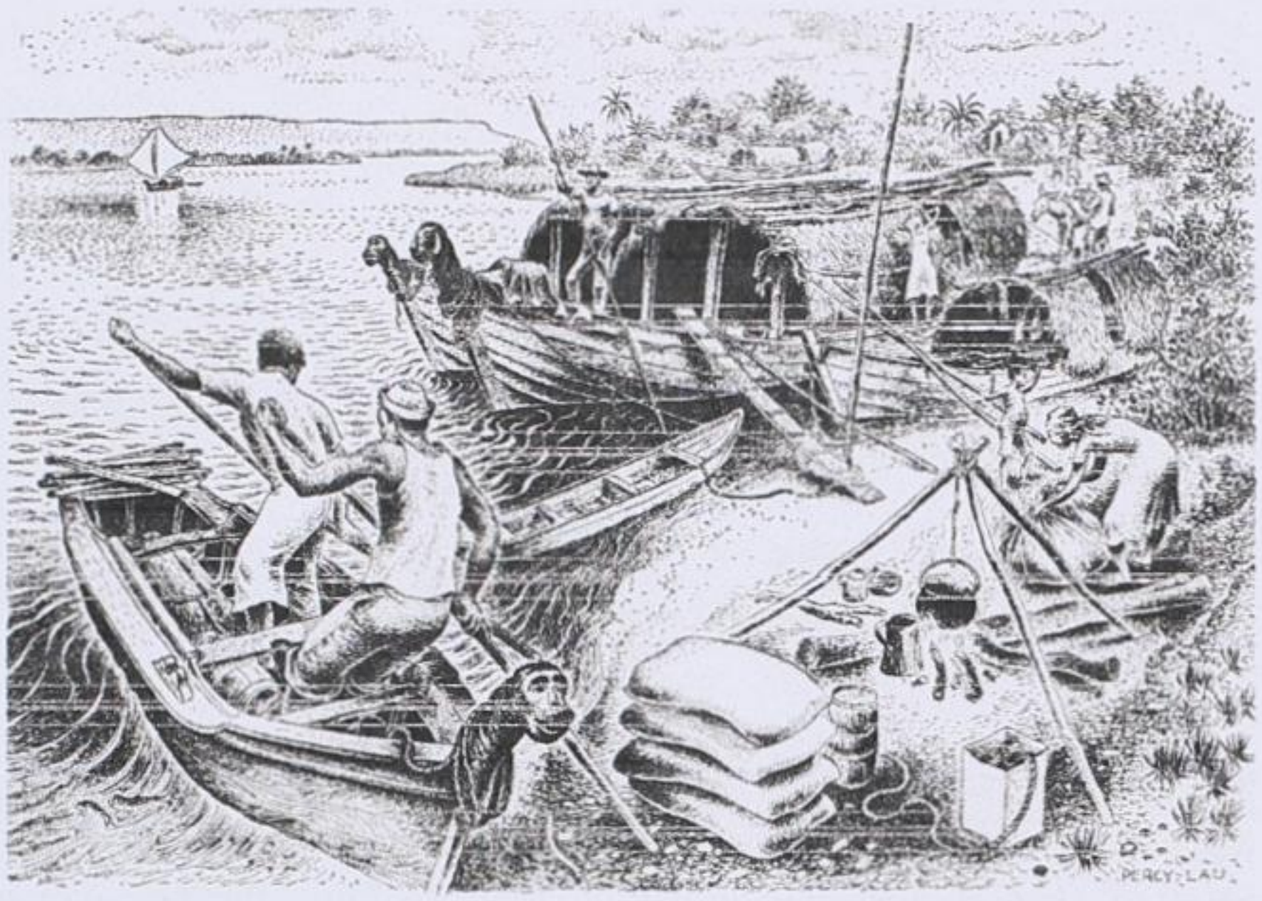
Figura 6 – bacia do São Francisco.
Mostrando o tamanho dos lagos artificiais criados pelas represas de sobradinho e Paulo Afonso.

No caso dos vapores (ou do vapor, pois apenas o Benjamin Guimarães sobrevivia em 1988), a decisão foi pelo arquivamento do processo[28], mais em função do bem já estar tombado pelo Estado do que tendo em vista uma avaliação da importância do mesmo. Contudo, não podemos deixar de concordar com as palavras do arquiteto Franco, que seria uma ironia triste tombar um vapor construído no estrangeiro e em data relativamente tardia, 1913, independente de sua eventual relevância, quando não conseguimos preservar os elementos que realmente deram significado à atividade de navegação fluvial, do ponto de vista da história econômica: as barcas do alto e médio São Francisco.

IPHAN
Fl. 184
Rubrica

[27] FRANCO, *op. cit.*
[28] ARNAUT, Jurema Kopke Eis. *Informação nº 68, de 25 de julho de 1988*, processo de tombamento 1.112-T-84, Embarcações a Vapor do Rio São Francisco. Arquivo Central do IPHAN (mimeo).

Fl 186
IPHAN



IX — *Barqueiros do São Francisco*

Figura 7 – pequenas embarcações do médio e alto São Francisco
Eram as que originalmente usavam as famosas carrancas. Observar o uso das varas. No meio do rio, uma *barca* do São Francisco, com dois panos envergados em um só mastro, com duas retrancas, típico da região, onde era apelidado de *Ema*. Hoje em dia nenhum desses barcos existe mais[29].

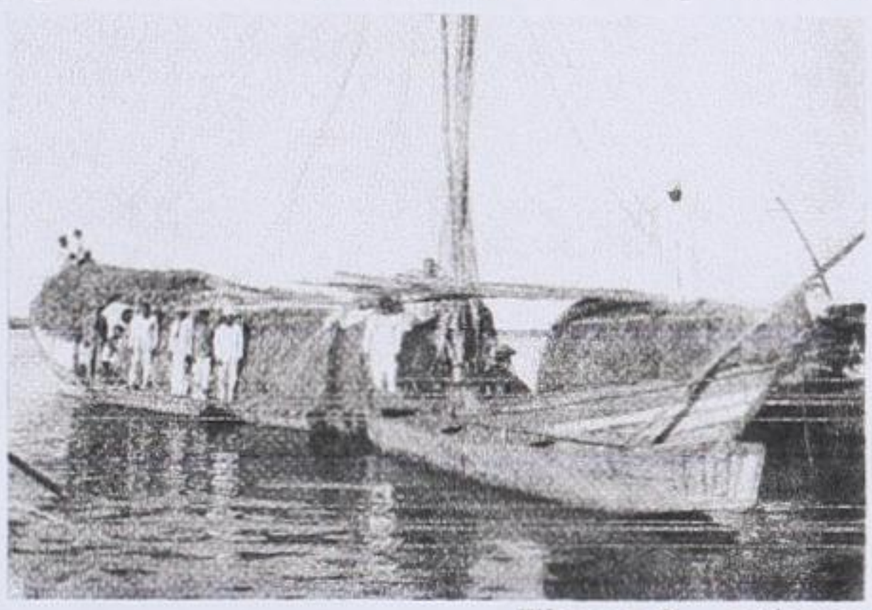




Figura 8 – embarcações do alto São Francisco.
A esquerda, barcos de tamanho médio que trafegavam no rio São Francisco na década de 1930, com calado de 1,10 metro e com capacidade de 30 toneladas[30]. Na direita, o vapor Benjamin Guimarães, tombado pelo IEPHA[31].

No caso da *Lusitânia*, devemos dizer que, curiosamente, a importância histórica da navegação do baixo São Francisco não é tão evidente quanto a do alto e médio. Apesar do trecho navegável do rio acima da cachoeira de Paulo Afonso ser muito longo, com cerca de 1.400 km, a cachoeira é realmente um grande obstáculo e o ponto terminal da linha, Juazeiro/Petrolina, era servido por estradas de ferro, que podiam completar o translado das mercadorias/passageiros para os portos de maior movimentação (Recife e Salvador). Por outro lado, havia a possibilidade de embarcações de maior porte

[29] PERCY LAU. Barqueiros do São Francisco. IN: SILVA, Moacir M. F. *Geografia dos Transportes no Brasil*. Rio de Janeiro: IBGE, 1949. pp. 118-119.
[30] SILVA, *op. cit.* pp. 160-161.
[31] SÃO FRANCISCO: o rio da unidade. [Brasília]: Companhia de Desenvolvimento do Vale do São Francisco, 1978.

pelo rio São Francisco até bem longe de sua foz – a navegação a vapor até Piranhas foi estabelecida já em 1869. Desta forma, se entende o texto de Richard Burton, que ao escrever um livro com o título "Viagem de Canoa de Sabará ao Oceano Atlântico", interrompe seu trabalho após ultrapassar a cachoeira da Paulo Afonso, dedicando apenas umas poucas linhas ao resto de sua viagem até o oceano[32].



Fig. 58 — Bacias hidrográficas.

Figura 9 – bacia do São Francisco.

Deve-se observar que a maior parte dos rios da bacia não eram navegáveis e muitos que o eram no século XIX, já não são mais[33].

Sendo o trecho navegável no baixo São Francisco relativamente curto (apenas 3,9% da bacia do rio se encontram em Alagoas e Sergipe), não se pode dizer que o rio ali teve a mesma importância da parte acima de Paulo Afonso. Contudo, não é um elemento desprezível, tendo sido a via de navegação empregada para levar a produção das margens para a foz do Rio. Por exemplo, a famosa fábrica de linhas de Delmiro Gouveia funcionava além da cachoeira de Paulo Afonso e enviava seus produtos por ferrovia até Piranhas e de lá para Penedo e depois Maceió por embarcações. Nesse sentido, a avaliação da importância nacional da via é muito mais complexa. Certamente não poderíamos dizer que, numa leitura estrita do Decreto-lei, esse trecho do rio e os bens a ele associados, poderiam ser considerados como *de valor excepcional.*

---

[32] BURTON, Richard. *Viagem de Canoa de Sabará ao Oceano Atlântico.* Belo Horizonte : Itatiaia; São Paulo : EDUSP, 1977.

[33] SILVA, op. cit. p. 147.

IPHAN Fl. 189 Rubrica

Patrimônio Histórico e Artístico Nacional
Fl 165
IPHAN - Pelotas

Entretanto, essa visão estrita de excepcionalidade nunca foi vista como sendo o único fator, no IPHAN, que justificava o tombamento. Como colocado por seu diretor já em 1939, o acautelamento dar-se-ia também tendo em vista os elementos "*particularmente expressivos ou característicos dos aspectos e das etapas principais da formação social do Brasil e da evolução peculiar dos diversos elementos que constituíram a população brasileira*" (ver nota 2, acima). Desta forma, a análise da questão não deve ser vista tão somente em termos da representatividade da canoa dentro do processo histórico da navegação do São Francisco, ainda mais que consideramos ser pequena esta importância, como dissemos acima. Contudo, ao pensarmos em termos da relevância da própria questão da navegação fluvial – e em especial a navegação a vela – para a história do Brasil a representatividade do objeto em estudo adquire uma outra relevância.

IPHAN
Fl. 190
Rubrica

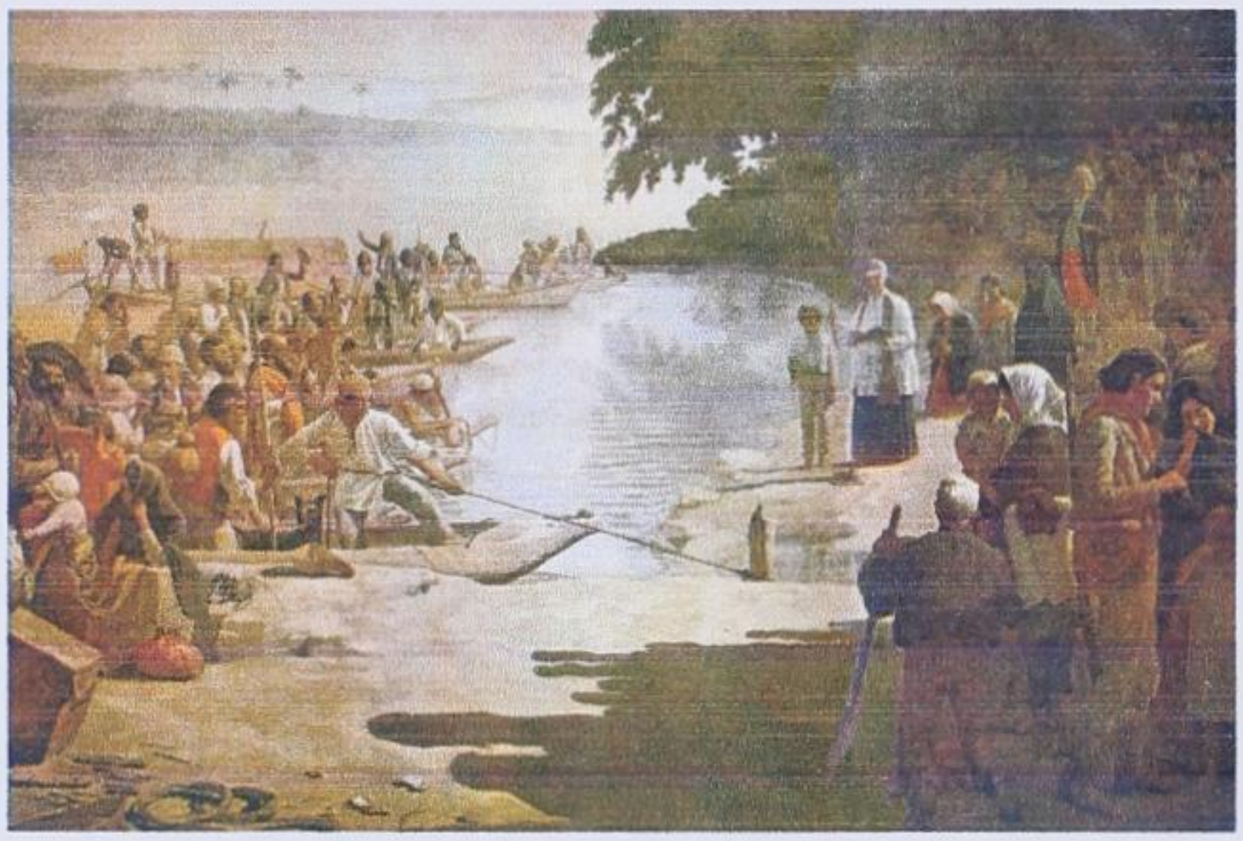


Figura 10 – partida das Monções, óleo sobre tela de Almeida Júnior.

Neste aspecto, cremos que a importância dos meios fluviais de penetração do interior do Brasil é mais do que evidente, realçada pelas inúmeras publicações que tratam dessa penetração, como o trabalho de Sérgio Buarque de Holanda, *Monções* (publicado como parte do *Caminhos e Fronteiras*, de 1957) ou até imagens-ícone, formadoras de nossa nacionalidade, como o quadro "A Partida das Monções", de Almeida Júnior. Considerando que não havia estradas carroçáveis no Brasil – o que limitava o volume/peso de mercadorias que podiam ser levados à carga de uma mula (150 kg, no máximo. Normalmente a carga de uma mula no Brasil era dividida em dois fardos, de cerca de 60 kg) – é evidente que qualquer transporte de elementos mais pesados ou volumosos dependia de transporte fluvial. Por exemplo, mesmo depois da abertura forçada da navegação do Rio Paraguai em 1856 com o envio de uma esquadra brasileira até Assunção, o governo ainda se utilizava do caminho terrestre para

Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional
Fl 159
IPHAN

a remessa de material bélico até o Mato Grosso, como forma de não antagonizar nossos vizinhos – e isso mesmo considerando os problemas inerentes a esse meio de transporte, tal como fica claro nesse aviso do Ministro da Guerra ao diretor do Arsenal do Rio de Janeiro, de 1857:

IPHAN
Fl. 191
Rubrica

> "Faça V.S[a]. aprontar, e encaixotar, todos os volumes dos diferentes objetos de armamentos, petrechos, fardamentos, matérias primas, e quaisquer outros que, segundo as ordens expedidas, são destinados para a Província de Mato Grosso, inclusive tudo quanto deixou de ir pelo Transporte Tapajós –, afim de ser remetido por terra, e pelos rios interiores; *ficando* V.Sa. *na inteligência de que as cargas pesadas*, tais como artilharia, balame, reparos, etc, irão pelos rios Tieté e Tibagy, nas Províncias de São Paulo e Paraná, sendo todas as mais cargas enfardas, ou encaixotadas em pequenos volumes, que de modo algum devem exceder a três arrobas [44 kg], para seguirem, ou pelos ditos rios, ou mesmo por terra, conforme a oportunidade; e outrossim de que se está tratando das primeiras remessas destes objetos com o Barão de Antonina pela Província do Paraná e rio Tibagy, e com o Deputado pela Província de Mato Grosso José Delfino da Luz, por São Paulo, e rio Tieté."[34]

Mesmo os tradicionais caminhos, tão valorizados pelo turismo atual, como a *estrada real,* tinham trechos vencidos em canoas, nem que fosse para a passagem dos rios principais, como nos rios Iguaçu, Paraíba e Paraibuna. Um testemunho disso é o grande número de cidades interioranas do Brasil com o nome *porto,* tal como Porto Feliz (SP), Porto Novo do Cunha (MG), Porto Novo (BA) e assim por diante, em áreas servidas por navegação fluvial. Uma outra demonstração inequívoca da importância da navegação fluvial a vela é a própria forma do Brasil: muito extenso no sentido leste-oeste na Amazônia, onde o Rio Amazonas servia de via de penetração, estreitava-se para o sul, a medida que as vias de comunicação fluvial iam escasseando ou estavam sob o controle dos espanhóis. Numa época em que não havia estradas de ferro, chegou a haver pesados investimentos na criação de infra-estrutura de transportes fluviais, como o canal Macaé-Campos (cujas primeiras idéias aparecem já em 1844[35] e cujos vestígios materiais são objeto do processo de tombamento 1462-T-00) ou o varadouro de Nioaque:

---

[34] COELHO, Jerônimo. *Aviso do Brigadeiro Jerônimo Francisco Coelho, Ministro da Guerra, ao Diretor do Arsenal de Guerra da Corte, Coronel do Estado-Maior de 1ª Classe Alexandre Manoel Albino de Carvalho sobre envio de material bélico ao Mato Grosso*. 26 de setembro de 1857. Mss ANRJ.

[35] RELATORIO do presidente da província do Rio de Janeiro no 1º dia de março de 1844. s.n.t. p. 43.

Patrimônio Histórico e Artístico Nacional
Fl. 96
IPHAN

"Para facilitar a navegação fluvial entre esta Província e a do Paraná, o Governo Imperial determinou em 1850 que se fizesse ali um varadouro, estabelecendo-se em uma povoação em cada uma de suas extremidades" .

"(...) diversas expedições tem transitado pelo varadouro, e que desde os fins de 1859 está ali estacionado (sobre a margem do Nioac) o Corpo de Cavalaria da Província, composto de 226 oficiais e praças (...)

A estada do Corpo tem chamado para aquele lugar alguma população e comércio e, além dos ranchos que servem de quartéis à tropa, já ali existe uma capela coberta de telha, que se construiu à custa do Estado.

É evidente a vantajosa posição do dito varadouro para vigiar os movimentos dos Paraguaios no caso de intentarem invadir o interior da Província, e para proteger a navegação do Ivinheima e do rio de Miranda. Ali pois conviria postar força respeitável, e até haver uma praça de guerra, porém, atendendo à dificuldade, à inevitável lentidão de tal obra estou longe de sugerir a idéia de empreendê-la"[36].

IPHAN
Fl. 192
Rubrica



Figura 11 – Salto do Jirau
Aspecto do varadouro (passagem das canoas por Terra) no rio Madeira, Rondônia, em gravura de 1860 de João Severiano da Fonseca[37]. Ilustra as dificuldades de transporte que tinham que ser – e eram – vencidas para se levar as mercadorias até os pontos mais distantes do País. Para ultrapassar as cachoeiras da região foi construída a Estrada de Ferro Madeira-Mamoré.

Dessa forma, os elementos ligados à memória desse importante processo histórico, de penetração fluvial do Brasil, seriam passíveis de tombamento, especialmente considerando que os vestígios materiais dessa atividade, como portos fluviais, varadouros, pousos de monções, etc. hoje em dia são muito raros. As próprias embarcações vão sumindo dos rios e portos marítimos, substituídas por alvarengas ou barcos a motor, muito mais eficientes na execução de sua função, mas sem o mesmo charme dos barcos a vela. Mesmo os elementos surgidos para substituir os barcos a vela, como as estradas de ferro que ultrapassavam corredeiras, tais como a de Jatobá a Piranhas, a Estrada de Ferro Madeira-Mamoré (esta com alguns vestígios tombados pelo IPHAN) ou os vapores do São Francisco, entre outros, também já desapareceram,

---

[36] PENA, Herculano Ferreira. *Reservadíssimo sobre a situação da fronteira do Mato Grosso com o Paraguai. Herculano Ferreira Pena, presidente de província ao ministro de estrangeiros, Marquês de Abrantes*. 29 de setembro de 1862. Mss. ANRJ.

ficando cada vez mais difícil, se não impossível, recuperar esse aspecto de nosso passado.

Fl 191



Figura 12 – barco motorizado utilizado na travessia do São Francisco

Construido com base em um casco de uma antiga canoa de tolda, como pode ser observado da complexidade do tabuado do casco[38].

IPHAN Fl. 193 Rubrica

Mas, se por um lado, podemos considerar as canoas como elementos representativos de um processo de relevância nacional, a *Lusitânia* apresenta alguns problemas específicos, que não podem deixar de ser levados em consideração em um tombamento por valor histórico. Referimo-nos à questão da "restauração" que foi feita, nos termos do projeto que consta dos autos e do artigo que compõe o anexo I.

A referida intervenção foi profunda – extremamente radical, diríamos. Como o próprio coordenador do projeto de restauração, Carlos Eduardo Ribeiro, colocou em seu artigo sobre a restauração da *Lusitânia*[39] (anexo I), a proposta era manter a embarcação operacional, de forma que, ao contrário do recomendado pelo IPHAN, decidiu-se pelo uso de técnicas não reversíveis (uso de resinas epóxi). Isso além de se ter praticamente substituído toda o cavername, obras vivas, costado e armação da embarcação. De fato, a intervenção foi tão profunda, que o próprio projeto de restauração previa a substituição gradativa das peças "de forma a evitar-se a desagregação da embarcação, com a perda de suas formas originais". Ou seja, seriam substituídas tantos elementos que, se fossem removidos de uma só vez, se perderia a forma da canoa.

O resultado prático é que, se a *forma* original da canoa não se perdeu com o uso desse procedimento de "restauração", a sua *substância,* os elementos que permitiriam caracterizá-la como um objeto histórico, não mais existem. O que há hoje é um barco

---

[37] ESTRADA de Ferro Madeira-Mamoré. http://www.geocities.com/Area51/Realm/7805/efmm-2.htm acesso em março de 2007.

[38] VIEIRA, *op. cit.* p. 58.

[39] RIBEIRO, Carlos Eduardo. *O restauro da canoa luzitânia : as canoas de tolda e o baixo São Francisco.* IN: 1º *Seminário do Patrimônio Naval Brasileiro*. São Francisco do Sul: Museu Nacional do Mar, 2005. p. 163

IPHAN Fl. 192

moderno, feito com materiais dos dias de hoje[40], seguindo linhas antigas. Isso, segundo nos parece, implicou na destruição do bem original, pelo menos em seu aspecto histórico: faltam-lhe os aspectos de autenticidade, tais como se entende o termo no ocidente, nos termos da carta de Veneza, de 1964 (ver anexo II).

Se aceitarmos esses procedimentos de "restauração", estaríamos aceitando obras de reconstrução que são feitas em arquitetura, como o "colégio dos jesuítas", de São Paulo, que foi reconstruído "mantendo" sua "forma" mas com a utilização de materiais modernos, caracterizando um falso histórico – o objeto, *aparentemente*, seria repositório das informações sobre o passado, mas não poderia ser considerado como um documento, pois foi deturpado pela intervenção feita.

IPHAN Fl. 194 Rubrica

Desta forma, não temos como sugerir a inscrição do bem no livro histórico, pois o bem, nesse aspecto, foi destruído pelos trabalhos do proprietário. A consagração que o tombamento concede apenas aprofundaria a apreensão errônea que pode ser feita entre o que existe de fato – uma embarcação nova em folha – e o que o objeto parece ser, mas não é, uma canoa histórica.

Valor Etnográfico

O valor etnográfico é o último dos que podem ser aplicados ao objeto, já que obviamente a sua natureza não é arqueológica ou paisagística e outros tipos de avaliação não podem ser trabalhados nos termos do Decreto-lei 25/37. Neste caso, algumas das objeções acima colocadas, quanto à *autenticidade* do objeto podem ser relevadas, considerando-se os termos das *Recomendações de Nara* (ver anexo III), nas quais a questão da atribuição de valores deve levar em conta "aspectos de forma e desenho, materiais e substância, uso e função, tradições e técnicas, localização e espaço, espírito e sentimento, e outros fatores internos e externos". Isso foi uma indicação feita considerando-se que normas mais rígidas de autenticidade, como os da carta de Veneza, não atenderiam às especificidades culturais de determinadas regiões, onde o produto material não é considerado tão importante quanto o *fazer* dessa coisa, apesar do objeto material ter uma relação de interdependência com os seus aspectos simbólicos. De fato, há que se considerar que o ideal de preservação intocada de um objeto é muito difícil de

[40] As madeiras empregadas originalmente na construção naval são consideradas hoje *raras*, o seu corte restrito pelo IBAMA: baraúna para as cavernas, pau d'arco para os mastros e cedro para o costado.

Patrimônio Histórico e Artístico Nacional IPHAN Fl 103

se atingir, especialmente se este estiver em uso ou se for composto de materiais perecíveis como a madeira – inevitavelmente, um objeto de material orgânico que esteja em uso, seja uma ponte, casa ou embarcação, terá que ter partes de seus elementos componentes substituídos ao longo desse uso.

Desta forma, os problemas da restauração intempestiva realizada na *Lusitânia* têm que ser pesados em função da representação dos fazeres que podem ser observados na embarcação. Sendo assim, a tentativa de emprego de técnicas tradicionais de construção naval no Rio São Francisco seria um ponto mitigador em relação à não-manutenção da informação histórica que estaria contida no objeto original: preservou-se o fazer tradicional que também corre o risco de desaparecimento, através do trabalho do construtor naval, Mestre Nivaldo, no trabalho do ferreiro, o senhor Lula (Aloísio Chagas, de 80 anos), ou até na fundição das polias dos moitões, de latão.

IPHAN Fl. 195 Rubrica



Figura 13 – mestre Nivaldo trabalhando na tolda.



Figura 14 – o ferreiro Aloísio Chagas



Figura 15 – fabricando caixas de moitões



Figura 16 – verificando roldanas de moitões

Além do uso das técnicas tradicionais na reconstrução da barca – e muito mais importantes do que elas, na opinião do abaixo assinado – é a questão da representação

Além disso, o autor do projeto de restauração especifica que não utilizou da calafetagem original e sim de resinas epóxicas.

IPHAN Fl. 194

que a embarcação *é* de uma série de práticas de usos e costumes tradicionais. Neste caso, a proposta de sua manutenção em uso seria um ponto positivo de valoração, pois a apreensão dessas práticas tradicionais em um objeto musealisado é muito mais complexa e, em certos casos, impossível. Desta forma, iremos discutir abaixo alguns aspectos da construção naval que são observáveis na *Lusitânia* e que são representativos de técnicas tradicionais, algumas de ampla difusão no território nacional, algumas de abrangência restrita a Sergipe e, finalmente, outras tantas que são mistas, mesclando elementos de maior difusão espacial com aspectos exclusivos da região.

Antes de começarmos, cremos ser interessante apontar que a *Lusitânia* é conhecida como "canoa de tolda", ou seja, tem uma tolda em sua proa. Contudo, alguns autores chamam essa categoria de embarcação de "canoa sergipana", o que nos parece ser um termo mais adequado, já que a embarcação compartilha de diversas características com outras menores, mas que não têm a tolda, toda a categoria podendo ser, portanto, conhecida como "canoa sergipana".

IPHAN Fl. 196 Rubrica

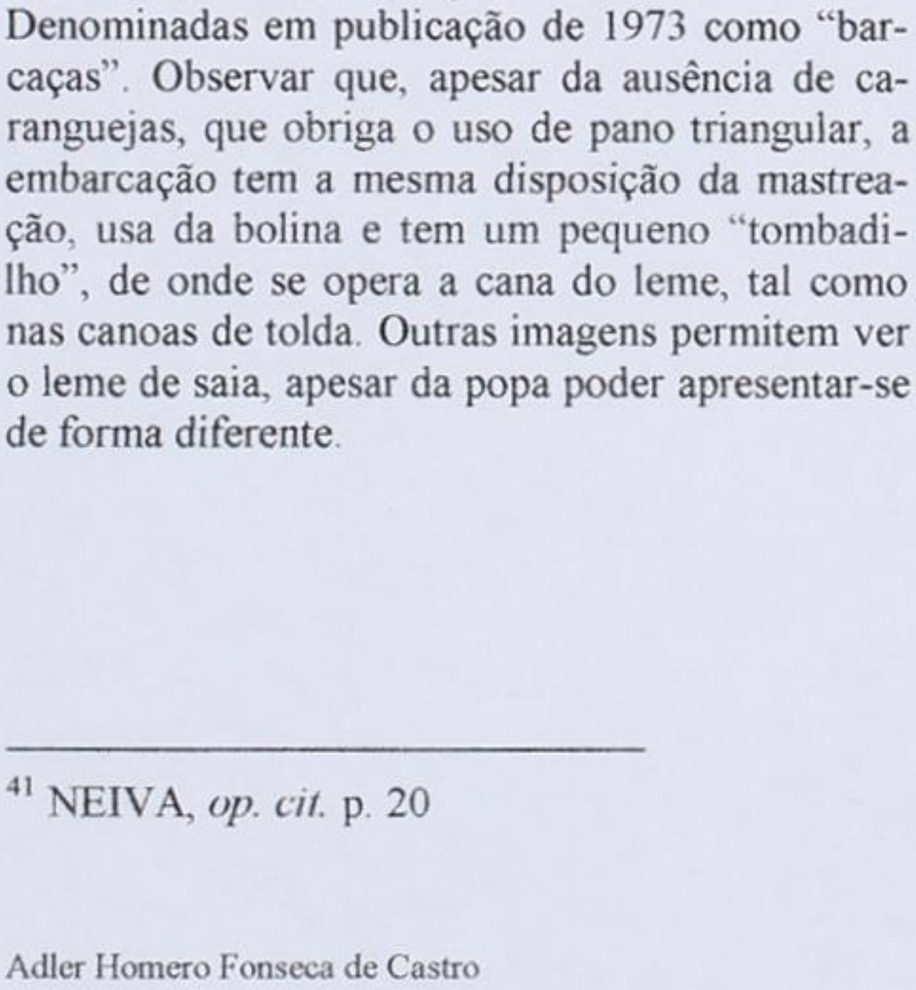


Figura 17 – canoas sergipanas[41].
Denominadas em publicação de 1973 como "barcaças". Observar que, apesar da ausência de caranguejas, que obriga o uso de pano triangular, a embarcação tem a mesma disposição da mastreação, usa da bolina e tem um pequeno "tombadilho", de onde se opera a cana do leme, tal como nas canoas de tolda. Outras imagens permitem ver o leme de saia, apesar da popa poder apresentar-se de forma diferente.

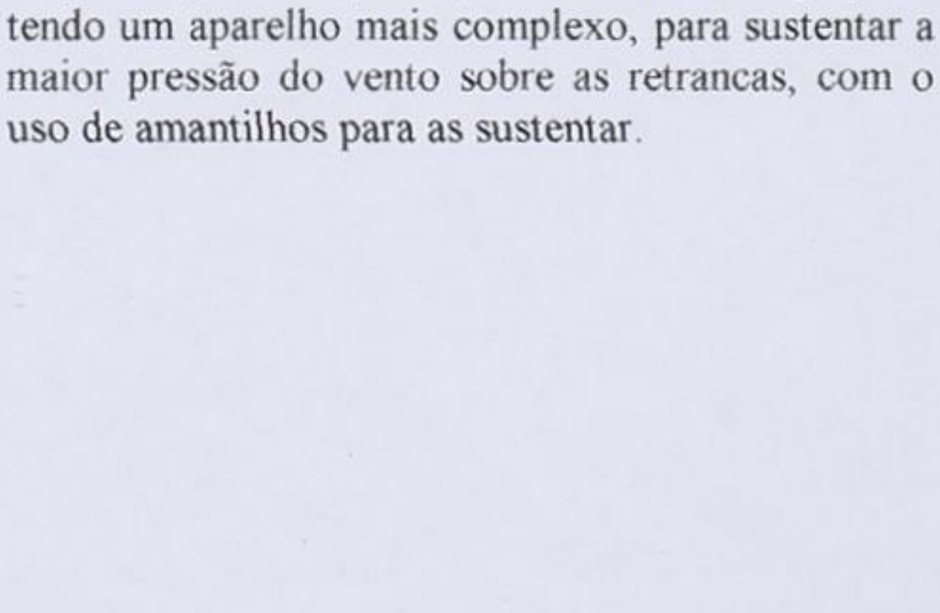


Figura 18 – *Lusitânia* em Curralinho (foto dos autos).
As maiores dimensões da embarcação permitem o uso da tolda e de velas de maiores dimensões, retangulares, sendo içadas por meio de caranguejas e tendo um aparelho mais complexo, para sustentar a maior pressão do vento sobre as retrancas, com o uso de amantilhos para as sustentar.

[41] NEIVA, *op. cit.* p. 20

Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional
Fl 195
IPHAN - Sergipe

Casco

O casco das canoas sergipanas apresenta um certo interesse em diversos níveis, como o complexo corte do taboado que forma ou o costado, a proa em forma de colher ou a própria relação comprimento/boca, muito grande (em torno de 7 a 7,5), apropriada para um barco rápido. Este último aspecto, comum nas embarcações brasileiras, foi importante para a sobrevivência das canoas sergipanas, pois com a grande superfície vélica das mesmas elas conseguiam uma boa velocidade, a ponto de poder competir, por algum tempo, com os barcos motorizados usados naquele trecho do rio[42].

Do ponto de vista da história das técnicas, representada nas tradições populares dos ribeirinhos do São Francisco, consideramos, contudo, o uso das cavernas duplas um dos aspectos mais chamativos do desenho, tendo em vista as dimensões das canoas de tolda em geral.

IPHAN
Fl. 197
Rubrica

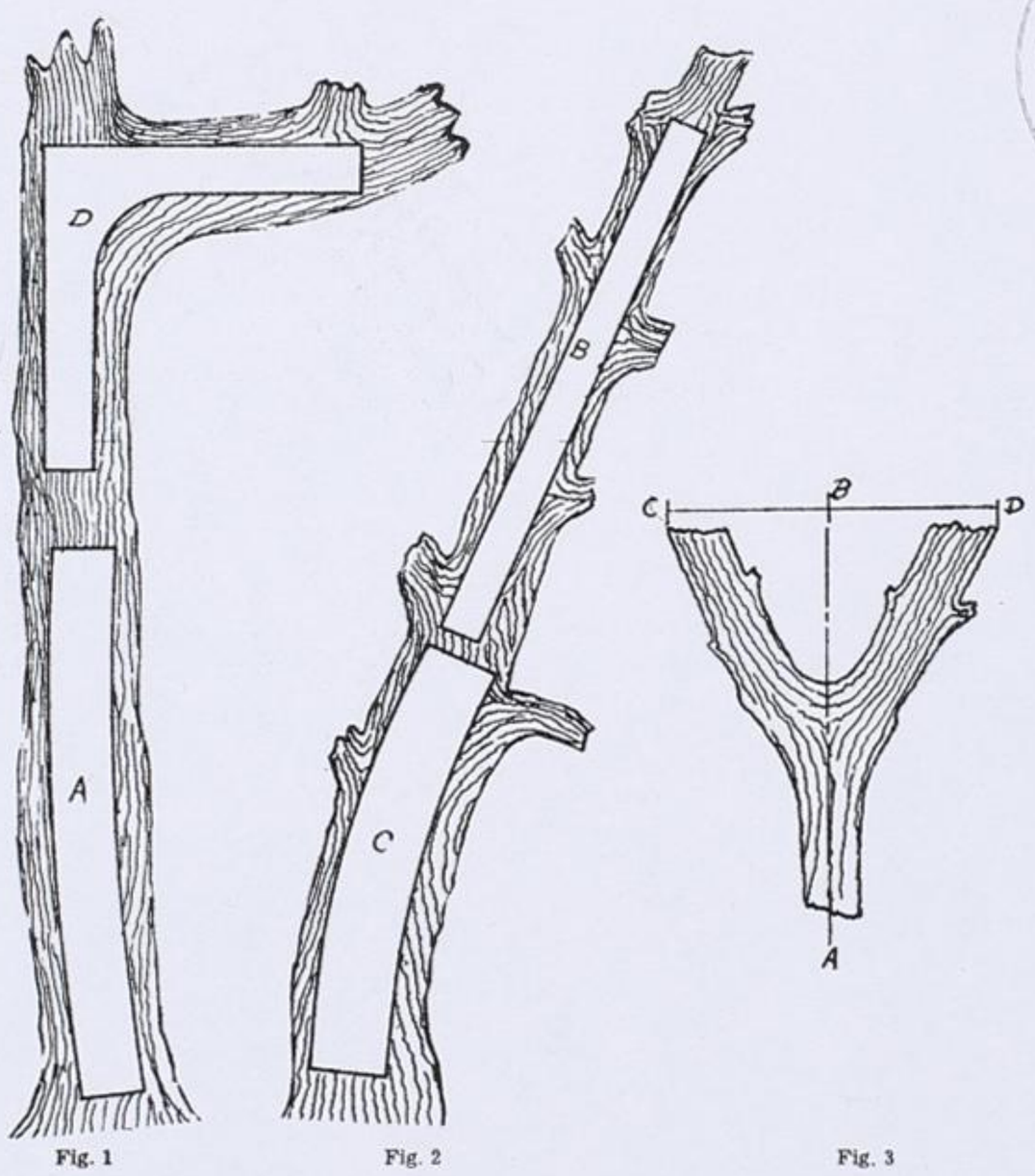


Fig. 1 Fig. 2 Fig. 3

Figura 19 – corte de madeiras na construção naval[43].
Para se obter o máximo de resistência dos materiais empregados na construção naval, os carpinteiros escolhiam as árvores para corte, tendo em vista o aproveitamento da curvatura natural das árvores na estrutura do barco. Por exemplo, uma peça como em "D" seria usada numa caverna, a de "A" serviria para uma "boca de lobo" e assim por diante (ver figuras 3 e 6 do caderno de imagens).

Sabe-se que na *Lusitânia*, é uma embarcação de pequeno porte na categoria, pois algumas das canoas do tipo teriam tido tamanho muito mais elevado, com capacidade de carga mais de seis vezes maior: a Lusitânia era uma canoa de "300 sacos de cimento", de 50 quilos cada, dando uma capacidade de 15 toneladas. Contudo, houve canoas de

---

[42] COUTO, *op. cit.* p. 62.
[43] CASTANHEIRA, Edmundo. *Construção de pequenas embarcações.* Lisboa: Centro do Livro Brasileiro. 1987. p. 19.

até "2.000 sacos", ou seja, 100 toneladas. Em termos de comprimento, há menções históricas de canoas sergipanas com mais de vinte metros de comprimento, enquanto a canoa em estudo tem apenas 15,7 metros, o que a colocaria no termo médio dessas embarcações, segundo a descrição de Halfeld (ver nota 5, acima). Um tamanho que hoje pode parecer pequeno, quando comparado com os gigantescos navios petroleiros de dezenas de milhares de toneladas de porte bruto mas, para efeitos de escala, deve-se notar que a *Niña,* a menor das caravelas da expedição de Colombo de 1492, teria 18 metros de comprimento e deslocava 50 toneladas.

IPHAN Fl. 198 Rubrica



Figura 20 – foto do convés de uma canoa de tolda, s.d.
Observar a boca da embarcação, que parece aproximar-se de três metros. Considerando-se a relação comprimento/boca desses barcos, isso significaria que a canoa da foto teria entre 20 e 23 metros de comprimento[44].



Figura 21 – Penedo, s.d[45].
Mostra a direita uma canoa de tolda com três mastros, para noção do comprimento que podiam ter essas embarcações.

[44] Fotograma do Filme "Na Veia do Rio", Ana Rieper, 2002.
[45] Id.

Patrimônio Histórico e Artístico Nacional
Fl. 107
IPHAN

Contudo, apesar das dimensões avantajadas das canoas de tolda em geral, elas não tinham quilha: o seu casco era construído usando-se uma técnica milenar, montando-se o costado a partir das cavernas, que eram colocadas emparelhadas (cavernas duplas).

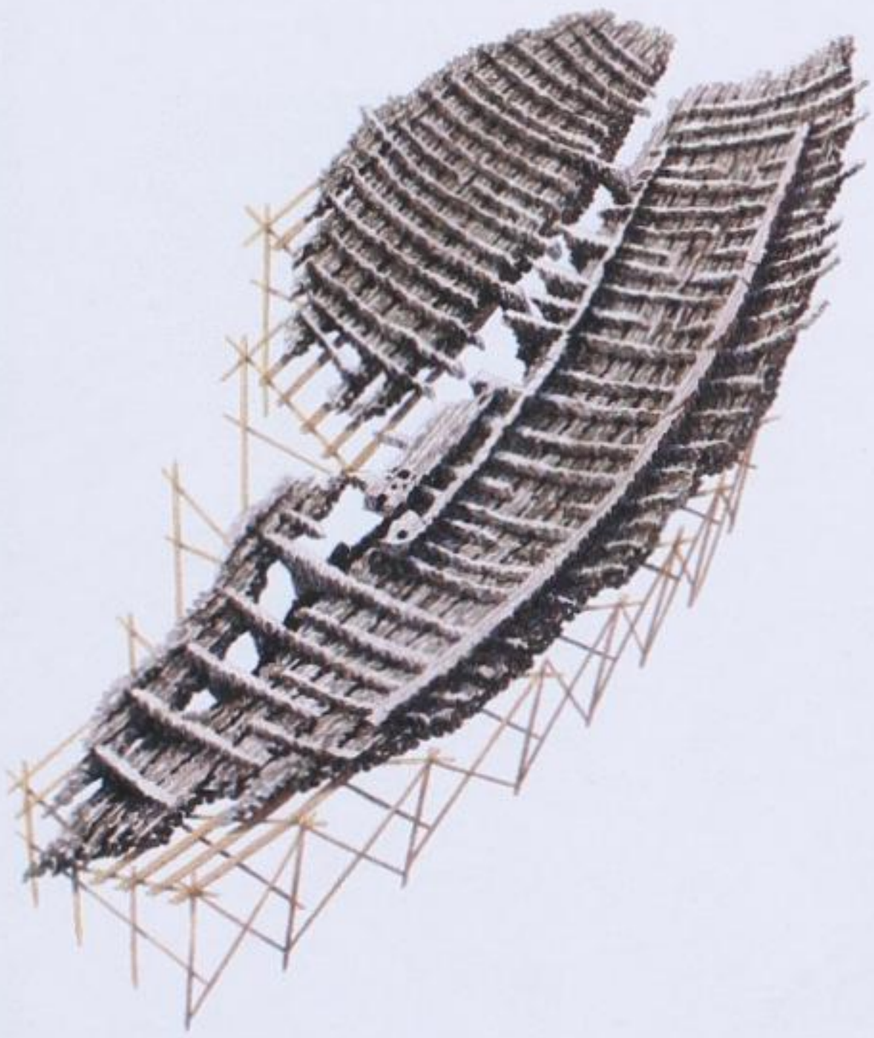


Figura 22 – navio de Kyrenia, achado arqueológico do século IV a.C..
Ilustra a técnica de construção sem o uso de quilha[46].



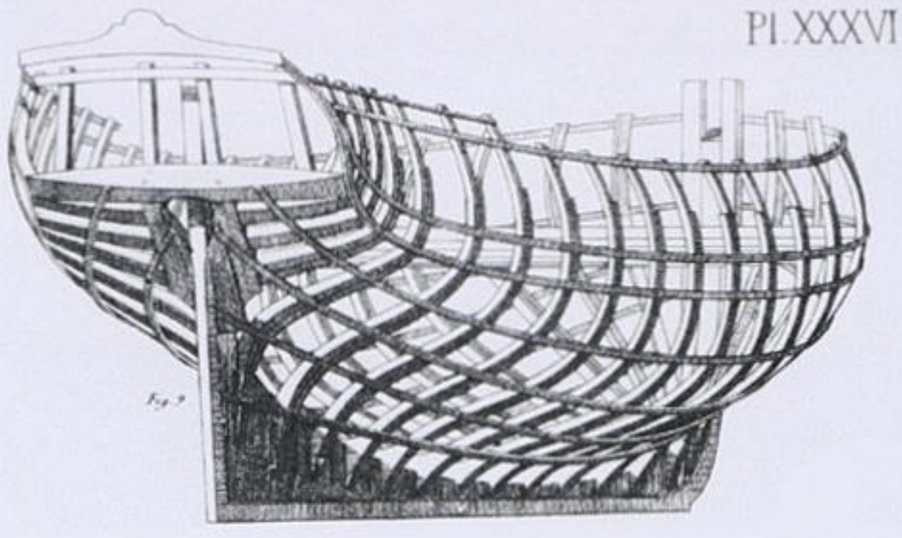
Figura 23 – canoa na barra do Camaragibe,
O uso de "cavernas duplas, executas com a curvatura natural da madeira, fazem desta primitiva embarcação um único de preservação das antigas técnicas de construção naval"[47].

IPHAN
Fl. 199
Rubrica

Essa característica de construção naval, no caso dos barcos do São Francisco, não pode ser considerada como um atavismo ou a manutenção inflexível de tradições arcaicas. A quilha de um navio tem sua razão de ser, pois em termos de construção naval permite uma estrutura mais leve e sólida, ao mesmo tempo que o casco passa a ter um perfil mais afilado, "cortando" melhor as águas. O navio fica mais estável, pois não rola tanto nas ondas e, no caso de um barco a vela, aumenta a resistência a força dos ventos que procuram "empurrar" o navio para o lado.

---

[46] THROCKMORTON, Peter (ed). *History From the Sea : shipwrecks and archeology.* London: Mitchell Beazley, 1987. p. 56
[47] VIEIRA, *op. cit.* p. 66.



IPHAN
Fl. 195
IPHAN
Fl. 200
Rubrica

Figura 24 – cavername.
Estrutura de um navio oceânico do período da vela, mostrando a quilha e as cavernas, que dão forma ao costado[48].

São muitos os pontos positivos da quilha, tanto é que a maioria dos navios oceânicos são construídas com elas. Por outro lado, em águas restritas, a quilha apresenta alguns inconvenientes: o perfil do casco, mais afilado, implica numa diminuição da capacidade de carga e os barcos têm um calado maior, o que dificulta encostar em margens e complica a navegação, especialmente se o barco encalhar, quando tende a tombar.

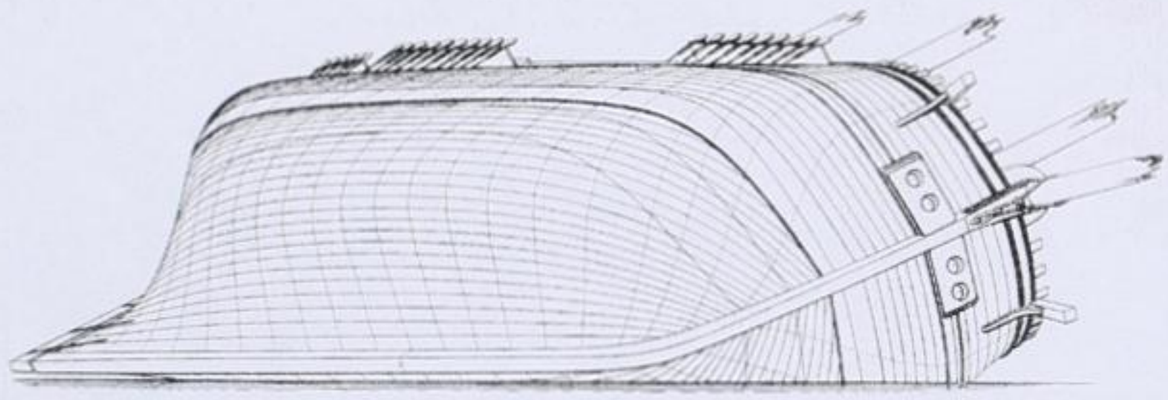


Figura 25 – um *cat.*
Navio mercante de 4ª classe, querenado para limpeza do fundo, mostrando o problema que a quilha causava, em termos de tombar o navio se ele encalhar[49].

No que tange à navegação fluvial, onde não há grandes ondas, que comprometam a estabilidade da embarcação, a parte navegável é de pequena profundidade e há uma falta de atracadouros onde os barcos possam aportar, tendo estes que embicar nas margens dos rios, a quilha se apresenta como desvantajosa, como Halfeld coloca em relação às barcas do alto São Francisco:

> "Todas aquelas barcas, geralmente com fundo raso, chato ou vulgarmente denominado *de prato,* o que é mais conveniente pelo motivo de conservar-se maior equilíbrio, tanto quando navegam sobre as águas do rio, bem como quando acontece ficarem sobre um banco de areia: mas sendo construídas mui bojudas, e com a quilha além disso projetada consideravelmente para baixo do fundo da barca, neste caso elas costumas tombar: circunstância esta que põe em perigo as barcas e a carga que levam, como tem acontecido com a barca *Princesa do Rio,* que se acha

[48] CHAPMAN, Fredrik Henrik ad. *Architectura Navalis Mercatoria.* London: Adlard Coles, 1968. Original de 1775. prancha 36.
[49] CHAPMAN, *op. cit.* prancha XVI.

Ministério do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional - IPHAN Fl. 166

construída desta maneira, e que comprei para o meu uso durante a exploração do rio, cujo dono anteriormente perdeu em conseqüência de sua inconveniente construção, uma carregação de rapaduras e farinha de mandioca: mandou depois tirar, conforme me disseram, 6 polegadas de grossura do fundo da quilha [17 cm], e assim remediado algum tanto o inconveniente andou a barca um tanto melhor, porém ainda era necessária muito cuidado na ocasião de passar por *pontas* d'água, onde a correnteza do rio é geralmente muito forte, que segura às vezes a barca contra os barrancos do rio, ou rochedos, e ao mesmo tempo o impulso das águas que se dirige contra abarca na altura da sua quilha, a faz inclinar para um ou outro lado, de maneira que sempre era necessário aplicar-se bastante força e cuidado para não tombar totalmente. A tais inconvenientes não são sujeitas as barcas com fundo chato ou de prato"[50].

IPHAN Fl. 202 Rubrica

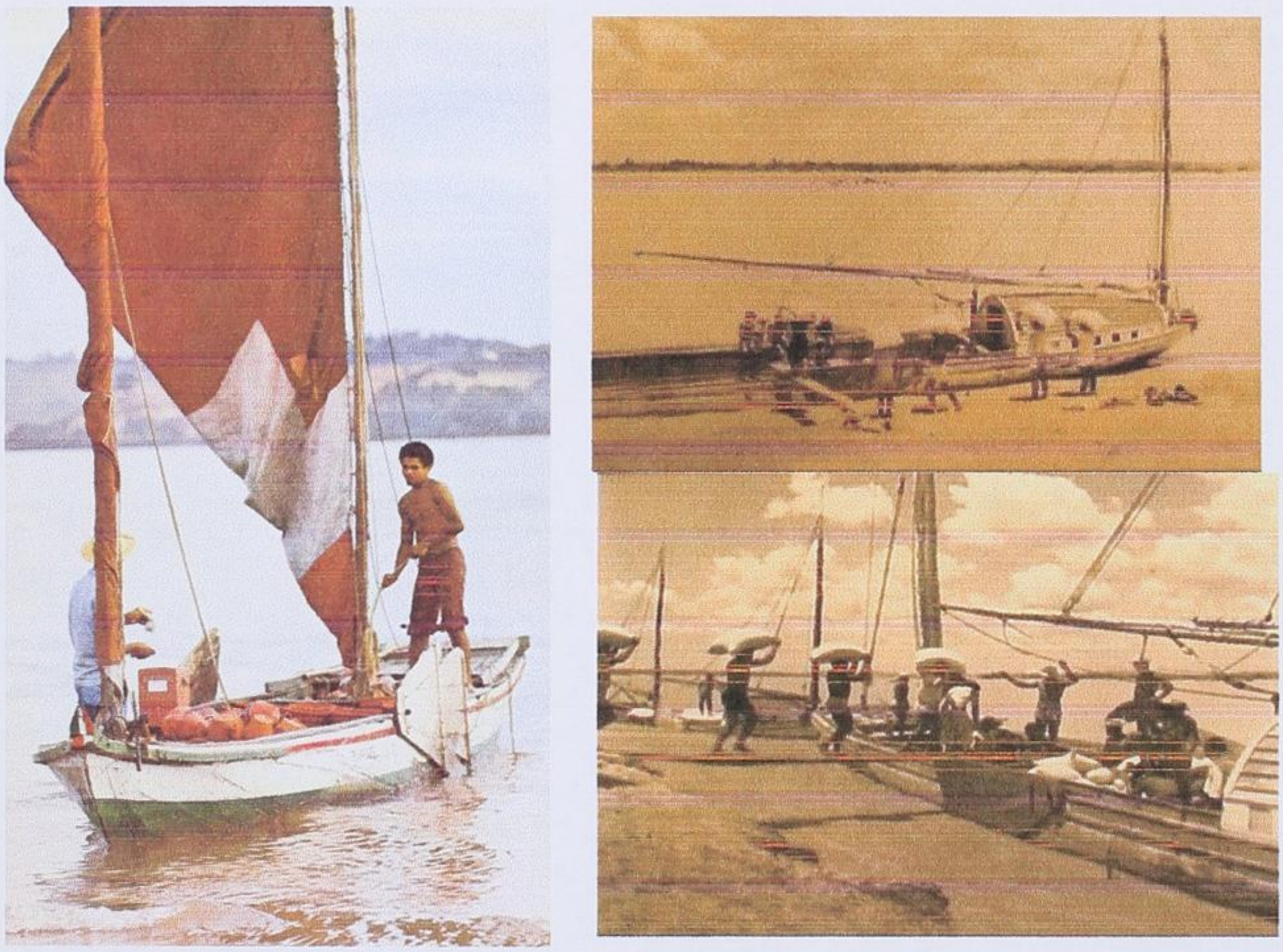


Figura 26 – canoas sergipanas encostadas na margem dos rios.
A esquerda, na década de 70, uma canoa menor empregada em transporte de cargas gerais[51]. À direita, canoas de tolda fazendo transporte da colheita de arroz[52].

[50] HALFELD, *apud* Câmara, *op. cit.* p. 173.
[51] SÃO FRANCISCO: o rio da unidade. [Brasília]: Companhia de Desenvolvimento do Vale do São Francisco, 1978.
[52] Fotogramas do Filme "Na Veia do Rio", Ana Rieper, 2002.

Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional
Fl 200
IPHAN - ISSQN

A essa vantagem dos barcos sem quilha, se juntava o fato da capacidade de carga deles ser maior, pois o casco, sendo menos afilado, apresentava um volume maior, com um convés corrido mais longo, plano e "limpo" de obstruções.

IPHAN
Fl. 202
Rubrica

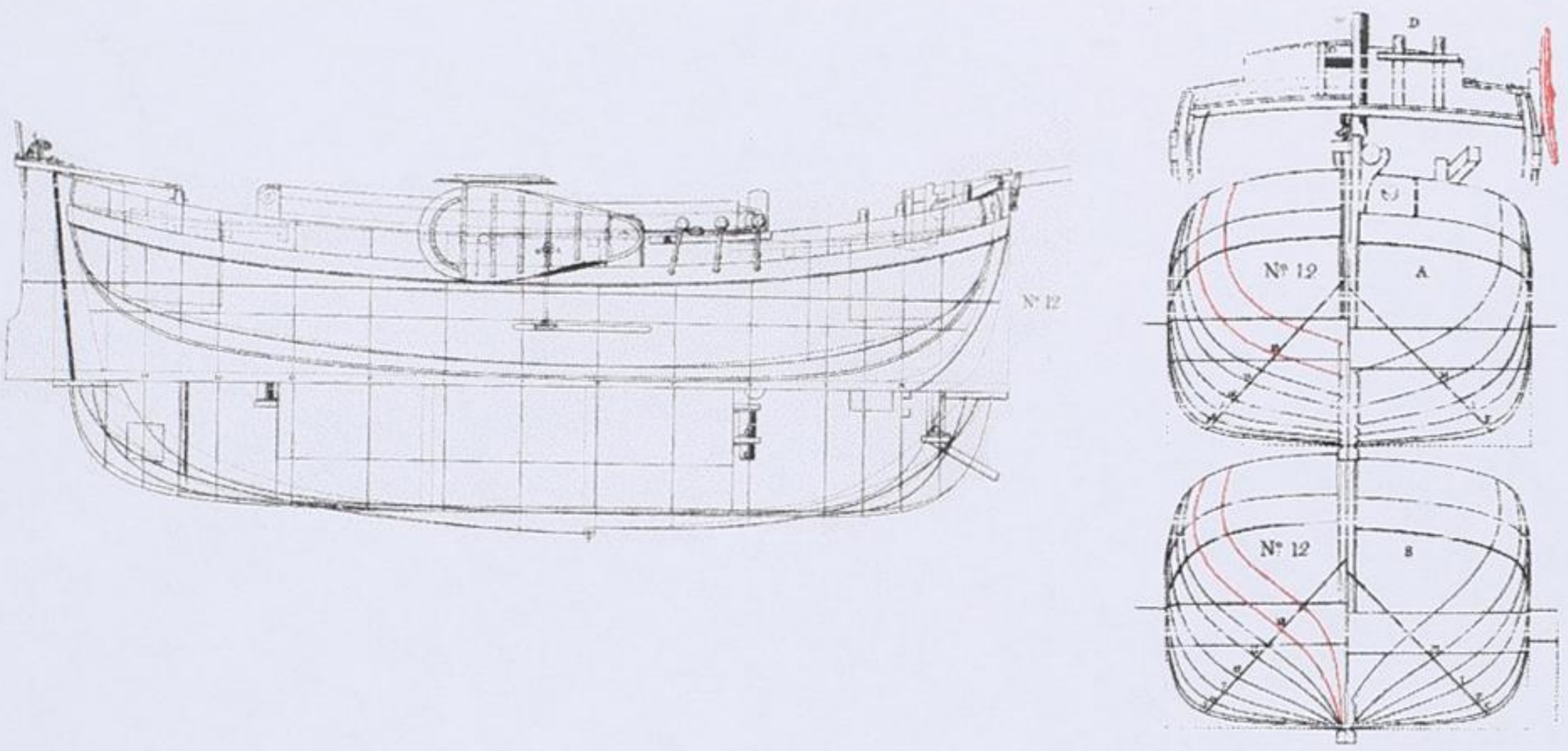


Figura 27 – um *hoy*.
Navio mercante de pequeno calado de origem holandesa e inglesa, tal como ilustrado em Chapman[53]. Este barco é particularmente interessante para a compreensão das vantagens e desvantagens da bolina, pois ele a podia ter ou não, se fosse para emprego em mar aberto ou em águas rasas. Neste caso variaria a forma do casco. Na direita, em cima, marcado em vermelho, a bolina. No meio um corte de *hoy* para emprego em águas rasas e embaixo um para uso em mar mais aberto, com duas das linhas de casco, em cada caso marcadas em vermelho, para mostrar a variação da forma do costado. Chapman informa que o casco com o uso da bolina podia carregar um *last* (unidade arcaica de peso, de cerca de duas toneladas) a mais do que a variante com casco mais afilado – no caso, uma redução de 7% na capacidade de carga.

Tudo isso fazia com que a solução encontrada, de um casco sem quilha, fosse bem apropriada para o São Francisco, tanto é que as canoas de todo o Brasil têm, em geral, um casco de fundo chato. Mas, nas das de Sergipe, os artesãos locais encontraram uma solução para complementar a embarcação que as permite destacar do conjunto – a bolina.

Bolina

Como colocado acima, se o uso de um casco com quilha tem suas desvantagens em águas restritas, ela não pode ser dispensada sem maiores problemas, especialmente num navio a vela. Tanto é que, como colocamos acima, apesar dos inconvenientes, a construção sem quilha não é uma solução comum no Brasil e no mundo.

[53] CHAPMAN, *op. cit.* p. 40.

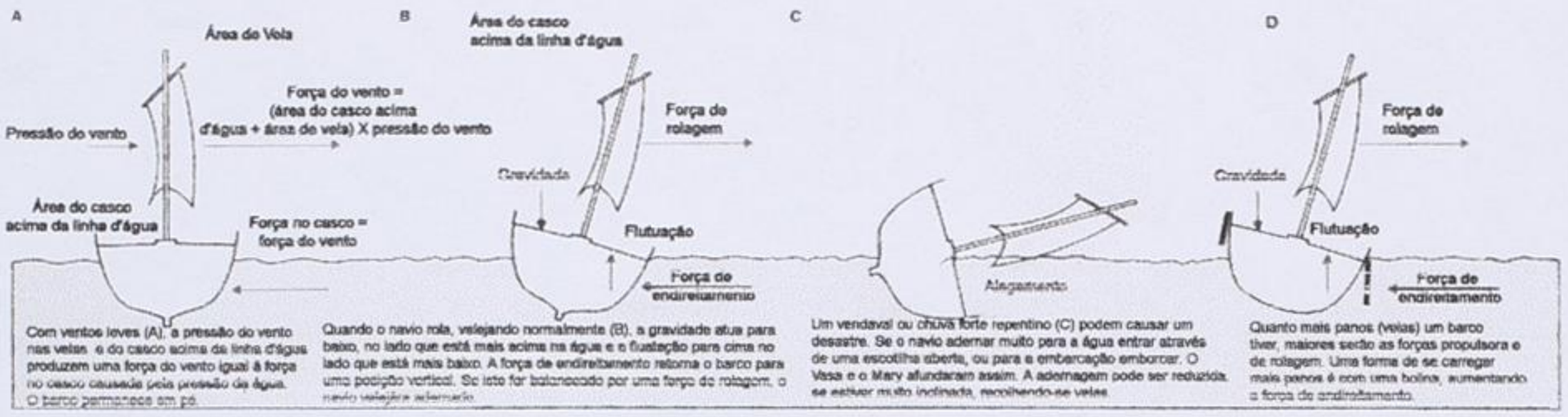


Figura 28 – problemas físicos da navegação a vela.

Além de dificultar a rolagem, a bolina servia, principalmente, para impedir que a força do vento deslocasse lateralmente o navio para sotavento.

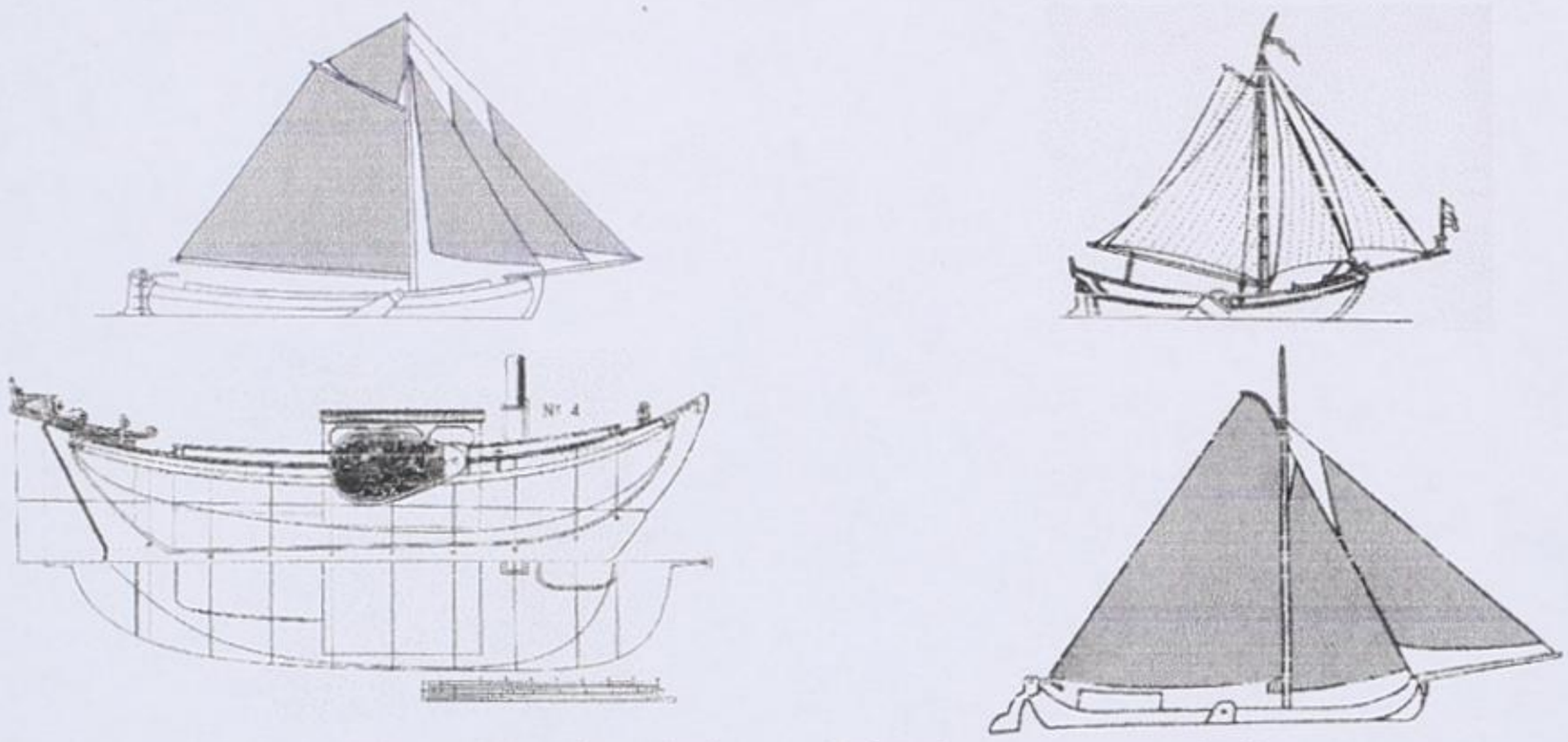
Uma embarcação sem quilha ou com casco pouco afilado, tende a rolar mais, podendo até emborcar com mares agitados – navios a vela de corrida hoje em dia chegam a ter imensas quilhas, em alguns casos usando de técnicas exóticas, como o emprego de urânio, para aumentar o peso das mesmas sem criar maior resistência à passagem das águas. Além disso, em um navio sem quilha, um vento de través pode forçar o navio para o lado, já que ele tem pouco calado e, portanto, pouca resistência à essa pressão lateral.

Nas canoas sergipanas, a solução encontrada para esses problemas foi o uso de bolinas, que são peças de madeira que giram sobre um eixo preso ao costado, atuando como uma quilha. Alguns barcos usam esse tipo de recurso – a quilha móvel não é uma solução tão rara assim nos dias de hoje para poder manter um pequeno calado e, ainda assim, ter a estabilidade que a peça oferece. É o caso das canoas nordestinas, que as vezes tem uma bolina central móvel ou mesmo barcos de corrida mais modernos, que também as usam. Esta não é, contudo, uma solução muito prática para navios de comércio, pois necessitam de uma caixa estanque para operaram – de construção complicada em navios de madeira –, além de ocuparem valioso espaço de carga. Desta forma, a construção com quilha e cavernas é mais normal em navios de transporte.

Assim, as bolinas laterais, talvez sejam o aspecto mais notável das canoas sergipanas, pois são bem raras. Em barcos utilitários são tão incomuns que alguns autores dizem que elas seriam um resquício da ocupação holandesa do nordeste, já que o uso dessas bolinas é comum naquele país, que compartilha dos mesmos problemas de navegação em áreas restritas que as canoas de Sergipe.

IPHAN Fl. 203 Rubrica

Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional
Fl 202
IPHAN-SERGIPE



IPHAN
Fl. 204
Rubrica

Figura 29 – tipos de barcos holandeses que usam bolina.

Em cima a esquerda, barcaça e a direita, um iate de bezaan; em baixo, a esquerda, um *heerenyacht* e a direita um koff[54]. Além desses, podemos citar ainda o *aak* e o *hektjalk,* que também usavam a bolina.

Contudo, não cremos que as bolinas dos barcos do baixo São Francisco possam ser simplesmente atribuídas a um difusionismo primário, onde as características culturais passam (são difundidas) de uma cultura para outra ou, no caso, que o uso da bolina seja um resquício da época da ocupação holandesa. Primeiro, porque esta ocupação está muito distante cronologicamente – as embarcações mudaram muito nesses últimos 350 anos para se poder afirmar que o que existe hoje é o mesmo que havia em 1650. Em segundo lugar, devido ao fato de que os holandeses nunca tiveram uma penetração muito grande nas terras de Sergipe, que eram quase que uma "terra de ninguém", servindo de fronteira entre o Nordeste ocupado e o resto do Brasil Português ao sul. Finalmente, há o problema de que os primeiros registros do uso das canoas sergipanas são do final do século XVIII, data que é reforçada pelo tipo de velame utilizado – mais de 150 anos depois da expulsão dos holandeses.

Além de tudo o que foi exposto, deve-se dizer que o uso de bolinas, se é comum em alguns barcos holandeses, não é uma característica exclusiva daquele país. Embarcações inglesas, dinamarquesas, portuguesas e até chinesas a utilizaram, demonstrando que é uma solução tecnicamente viável e, como tal, não é "exclusividade" de nenhum país – não se pode dizer, de forma alguma, que o uso desse tipo de recurso nos juncos chineses seja originário de uma "cópia" de características européias. Pensamos que atribuir a origem da característica aos holandeses é, na verdade, uma forma de menosprezar a engenhosidade local. No caso do São Francisco,

---

[54] Imagens de: Chapman, *op. cit.*, LANDSTRÖM, Björn. *O Navio.* Lisboa : Publicações Europa-América. 1961 e KIHLBERG, Bengt. *et alii. The Lore of Ships*. New York: Crescent Books, 1986.

Fl 203

a bolina seria uma "descoberta" local, em função das necessidades específicas da navegação fluvial e da genialidade dos artesãos locais – e, por sua raridade, uma solução extremamente interessante em termos culturais, especialmente considerando a sua adequação ao meio e proposta das canoas sergipanas – isso apesar de serem consideradas, hoje em dia, como uma solução "pouco elegante" em termos de construção naval: novamente, um certo preconceito com as respostas que os artesãos encontravam para os problemas específicos de seus tempos.

IPHAN
Fl. 205
Rubrica

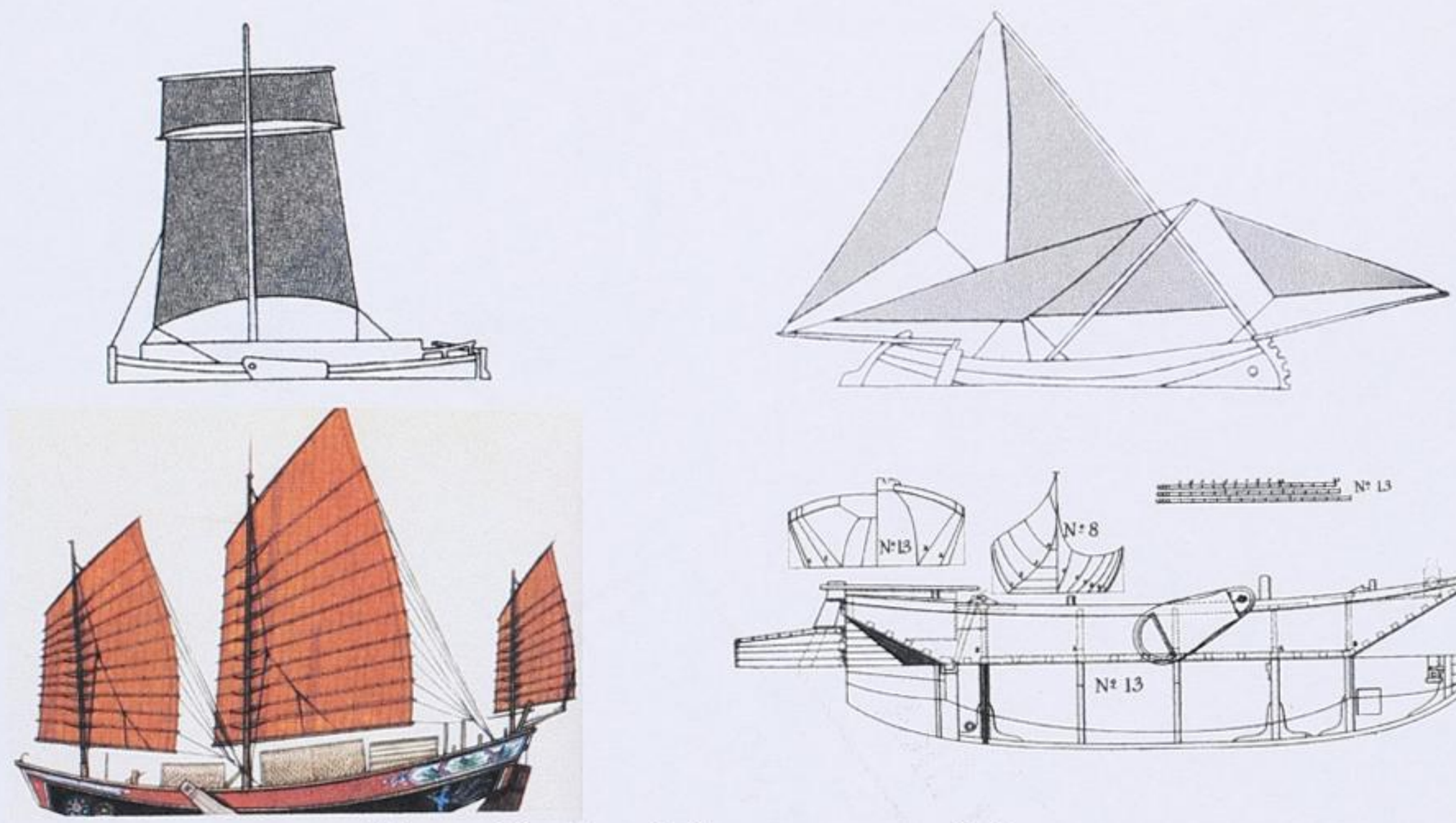


Figura 30 – tipos de barcos que usam bolina
Em cima a esquerda, keel de Humber (Inglaterra), muleta (Portugal), junco chinês e um barco de transporte de greda, inglês[55], todos usando bolina lateral.

Aparelho

Uma característica que deve ser comentada com relação às tradições e práticas de construção naval associadas às canoas sergipanas é seu aparelho (mastros, massame e velas). No caso, deve-se dizer que as soluções encontradas em Sergipe não são tão únicas ou exóticas como no caso da construção do casco ou no uso da bolina: o aparelho de vela latinas é muito comum e o mais apropriado para navegar em águas restritas.

Os barcos a vela com armação utilizando primordialmente velas redondas não podiam navegar diretamente contra o vento, somente podendo prosseguir com um ângulo de cerca de 5 pontos (55°) com relação ao vento. Armações utilizando velas latinas podiam navegar com ângulos mais fechados – de até 3 e ½ pontos da bússola, ou 40°. Este ponto é importante, pois num curso fluvial com meandros e sujeito a variações

[55] Imagens de id, ib.

na direção do vento, por causa de acidentes geográficos, uma embarcação deveria bordejar constantemente para se mover na direção desejada, exigindo manobras complicadas (ver figuras abaixo)[56].

Fl 224

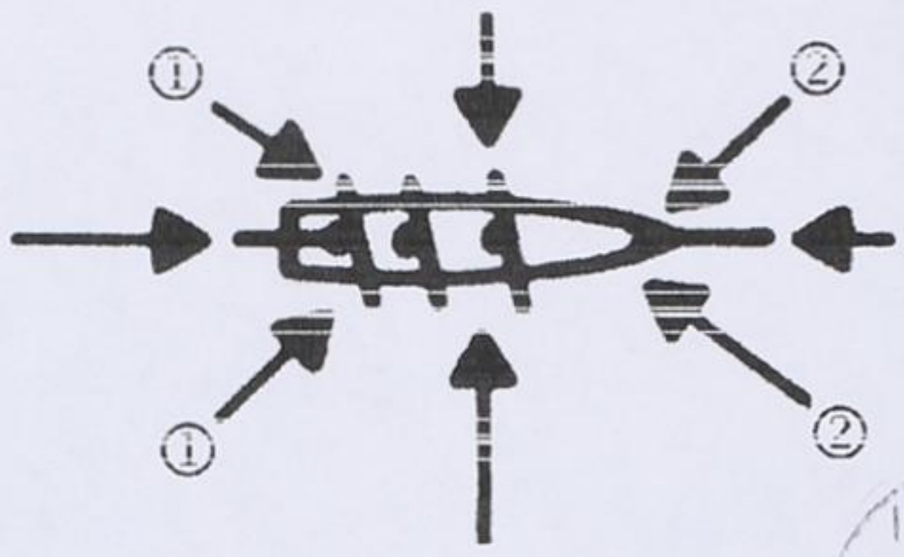


Figura 31 – situação de vento em relação ao velame.
O vento diretamente avante pararia o navio. Um ângulo tal como os marcados com o número "2" seria o máximo em que o navio poderia avançar, enquanto a situação mais eficiente, em termos de navegação, seria o vento formando um ângulo com a popa da embarcação (número "1" na figura), de forma que as velas não fossem encobertas pelas velas dos mastros atrás delas[57].

IPHAN
Fl. 206
Rubrica

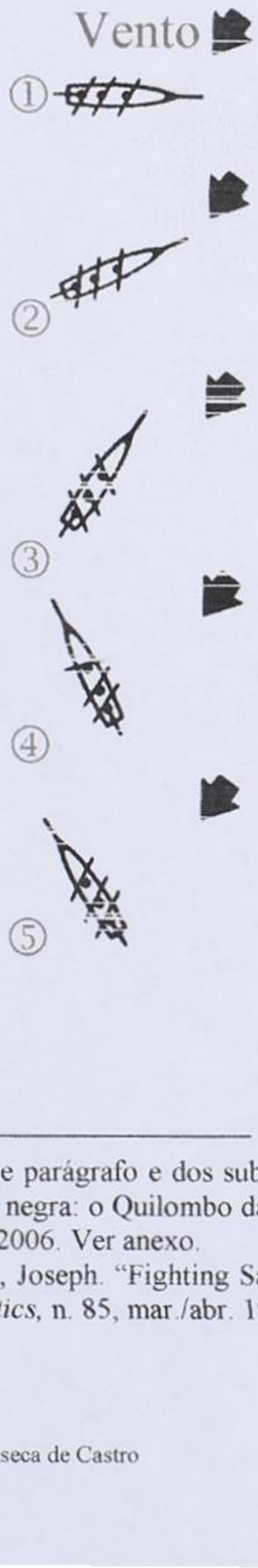
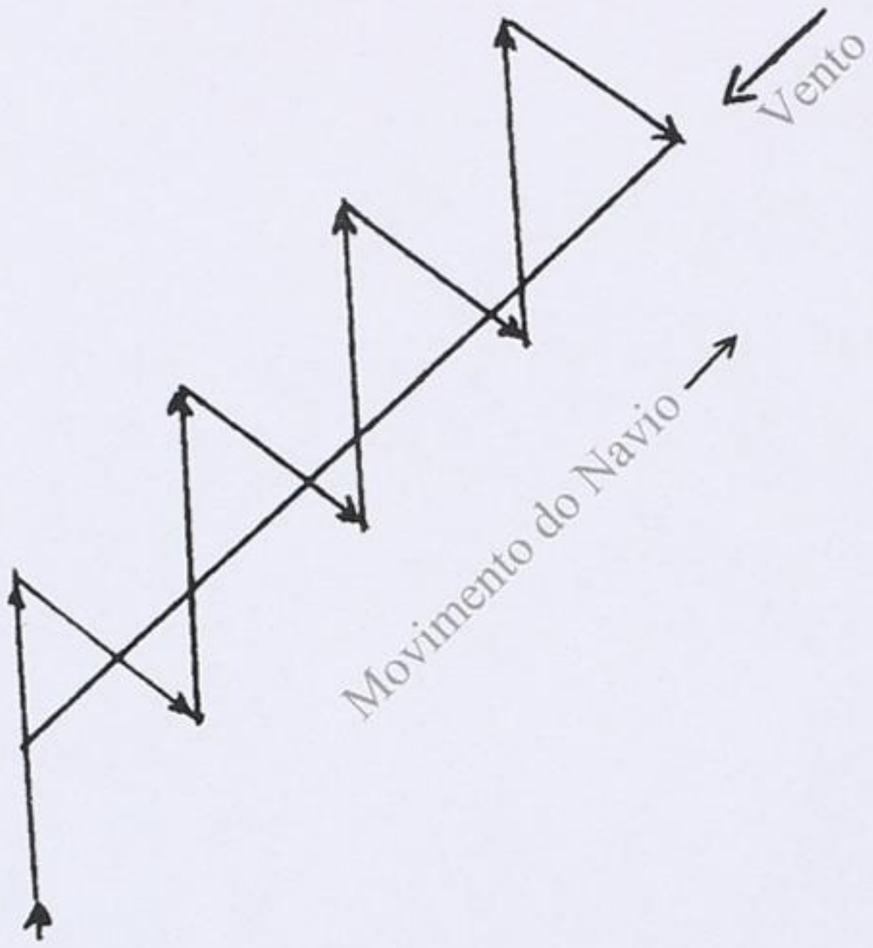


Figura 32 – manobra de bordejo
(1) O navio inicia a manobra, enviando os marinheiros para os mastros e para as enxárcias; (2) Se orça a embarcação: vira-se o leme para sotavento, de forma que a proa fique a barlavento; (3) Quando as velas estão quase na direção do vento, de forma que a pressão nelas diminui, podem os marinheiros mover as vergas das velas menores em um ângulo de cerca de 90°, passo que é repetido nas velas-mestres (4) Com estas etapas completadas no momento certo, o vento passava a atuar novamente nas velas e era possível mover as velas do mastro do traquete (5). Toda a atividade podia levar até 10 minutos, sendo que se deveria prestar constante atenção ao que estava sendo feito, para que tudo fosse executado sem problemas. A mezena era fundamental neste processo, pois se podia-se mover mais livremente, captando o vento em ângulos menores do que no caso das velas redondas, permitindo que a manobra fosse feita de forma rápida e eficiente[58].

[56] O texto deste parágrafo e dos subseqüentes foi extraído do artigo de nossa autoria: Navios, museus e resistência negra: o Quilombo da Cabaça como estudo de caso. IN: *Anais do Museu Histórico Nacional* n° 38, 2006. Ver anexo.
[57] BALKOSKI, Joseph. "Fighting Sail: sea combat in the age of canvas and shot, 1775-1815". In: *Strategy & Tactics*, n. 85, mar./abr. 1981. p. 6.
[58] Idem. p. 7.



Fl 205
IPHAN
Fl. 207
Rubrica

Figura 33 – croquis do movimento contra o vento.
Mostrando como seria o trajeto em ziguezague de um navio bordejando, que dificultaria a navegação fluvial por navios a vela.

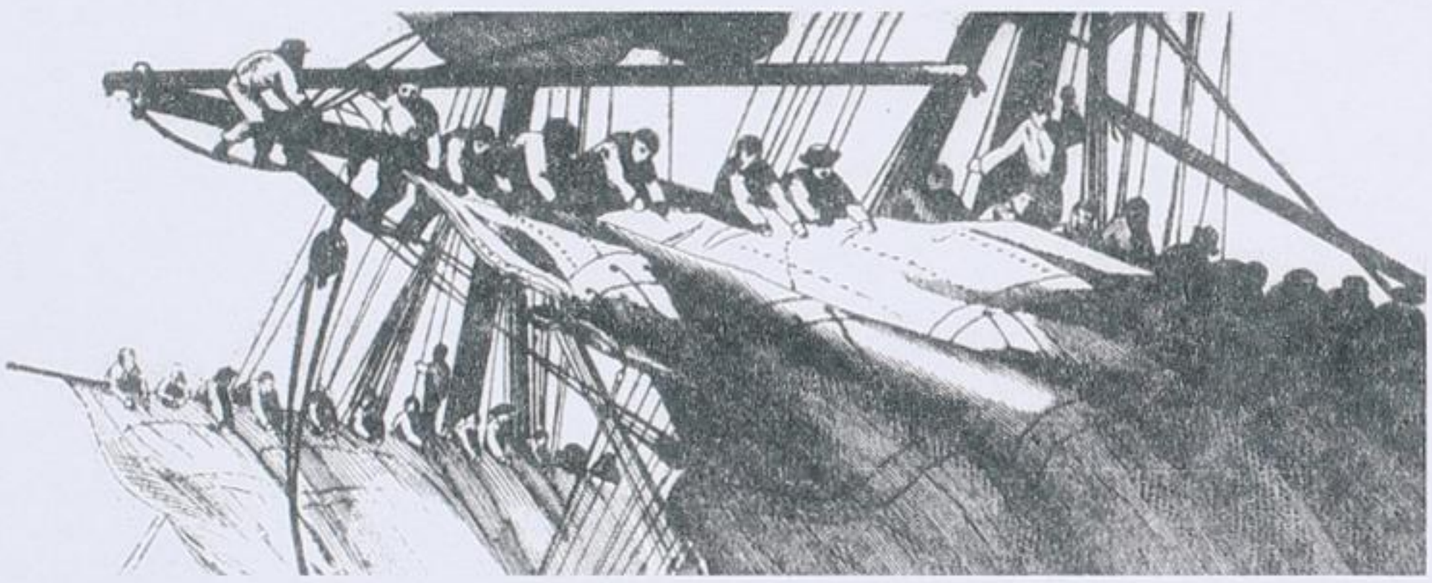


Figura 34 – atividade de recolher as velas,

Ilustra o elevado uso de mão-de-obra necessária para executar a tarefa, assim como todas as outras em um navio com armação de panos redondos[59].

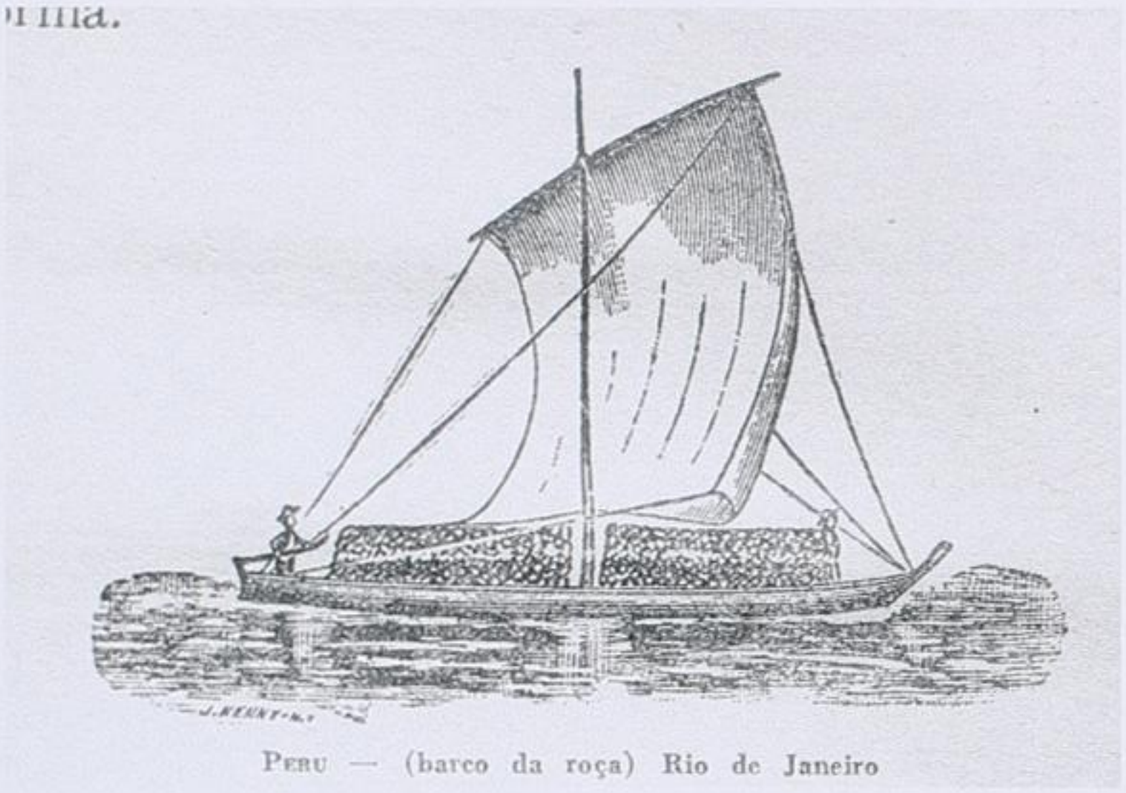
Por outro lado, as tripulações usadas em um navio com aparelho vélico latino podiam ser menos numerosas, pois o trabalho com o velame quando a embarcação estava bordejando não era tão intenso. No final do século XIX, as embarcações com velas latinas começaram a substituir as de panos redondos na navegação oceânica justamente para economizar mão-de-obra, apesar da eficiência propulsiva deste tipo de armação ser menor do que a de galera.

Assim, para resolver estas dificuldades de manobra é que nos rios do Brasil eram usadas preferencialmente embarcações a remo ou com velas latinas, conforme se observa no livro do Almirante Alves Câmara – apesar dessa mesma obra mostrar casos em que isso não era feito, como o próprio autor coloca em relação aos Perus, canoas do Rio de Janeiro que usavam uma vela redonda com todos os seus problemas: "É inútil dizer que estas embarcações não barlaventam absolutamente, e, quando braceam a

[59] Idem. p. 10.

verga, o sulco da esteira fica quase pelo través"[60] [não bordejam e são forçadas para o lado pela força do vento, pela falta de quilha, quando viram a vela].

IPHAN Fl. 206



PERU — (barco da roça) Rio de Janeiro

Figura 35 – canoa tipo peru[61].

IPHAN Fl. 208 Rubrica

Sobre a questão das velas, cremos ser relevante tratar da carangueja. Essa é um ponto menor, mas sua existência é um dos que diferenciam as canoas sergipanas de menor porte das que são conhecidas como "de tolda", pois as dimensões mais avantajadas destas permitem e exigem a maior superfície vélica do pano retangular em relação ao triangula. Além disso, também é uma característica da construção naval que pode ser datada, tendo surgido na Europa na década de 1770, conforme o desenho abaixo:

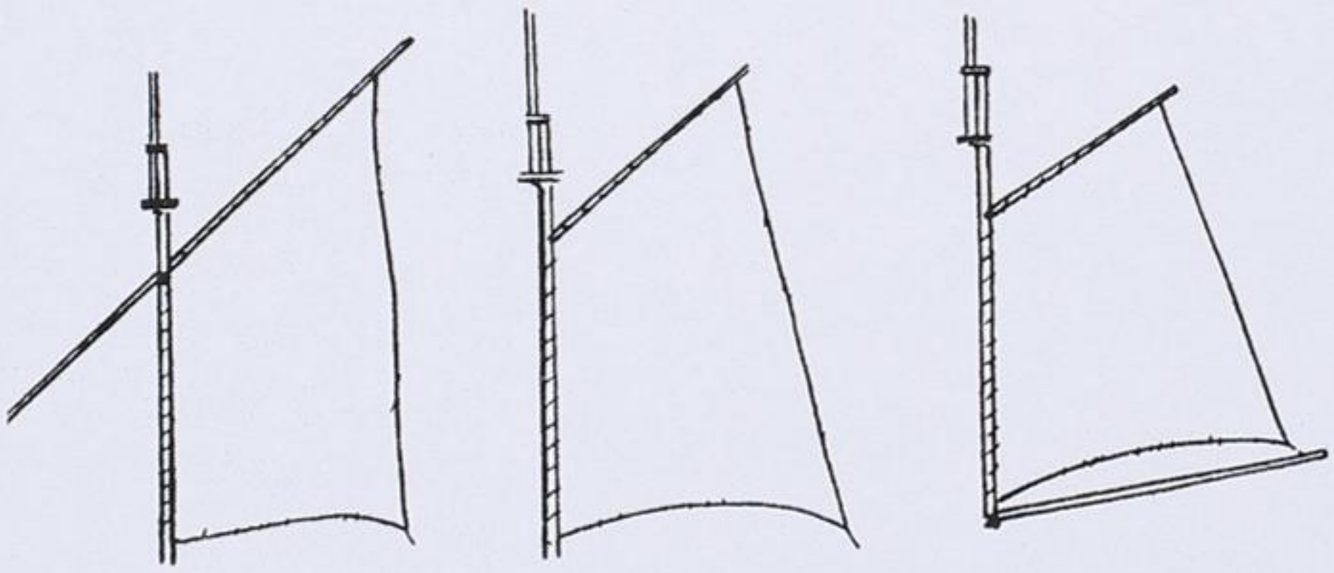


Figura 36 – evolução da carangueja
Vai de um mastro com verga tradicional, evolução da armação das caravelas, até um conjunto de retranca e carangueja[62].

Outro ponto menor é com relação a posição dos mastros pois, se também não é uma coisa "única", é bem característica nas canoas sergipanas, com mastro colocado quase na proa e outro bem para trás, no terço de ré da embarcação. Finalmente, não podemos deixar de comentar a questão do uso dessas velas, pois no rio havia uma prática incomum, de quando a embarcação seguia com vento em popa os mestres

---

[60] CÂMARA, *op. cit.* p. 90.
[61] Id. p. 88.
[62] CULVER, Henry B. *The book of old ships*. New York: Dover, 1992. p. 235.

Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional
Fl 204
IPHAN - Sergipe

armarem as velas de forma que cada uma colhesse o vento por um bordo, lembrando as asas de uma borboleta, como citado em diversas fontes – uma solução muito eficiente em termos de navios a vela, pois desta forma a vela de trás não encobriria a da frente.

Como dissemos no início deste tópico, a questão da mastreação não pode ser vista como uma solução única do local mas, encarando-a junto com outros aspectos da embarcação, cremos que ela cria uma situação em termos de *usos* bem característica das barcas do São Francisco.

IPHAN
Fl. 209
Rubrica



Figura 37 – canoa sergipana de menor porte Navega com vento em popa[63] e com uma vela para cada bordo.

Tolda

A tolda usada nas canoas de Sergipe não é um detalhe de construção naval e de tradições de fazeres que possa ser considerada como exclusivo da região ou até mesmo "interessante", em termos de difusão cultural: ela é (ou era) uma prática comum nas embarcações fluviais brasileiras, em todo o território nacional. No caso, vale só o registro da estrutura, pois as canoas sergipanas de maior dimensão são conhecidas como "de tolda", devido a este abrigo. A tolda, pelas indicações do processo, sofreu uma mudança de usos, apesar da sua forma permanecer constante, mostrando a resistência da prática. Inicialmente seria a residência do mestre da embarcação ou, em alguns casos, a cabine dos passageiros, especialmente considerando que as embarcações eram o meio de transporte mais comum nas margens do rio. Mais tarde, ela perderia essa importância, passando a ser usada, em alguns casos, como simples local para arrecadação de material da embarcação.

[63] CARVALHO, *op. cit.*

Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional
Fl 205
IPHAN

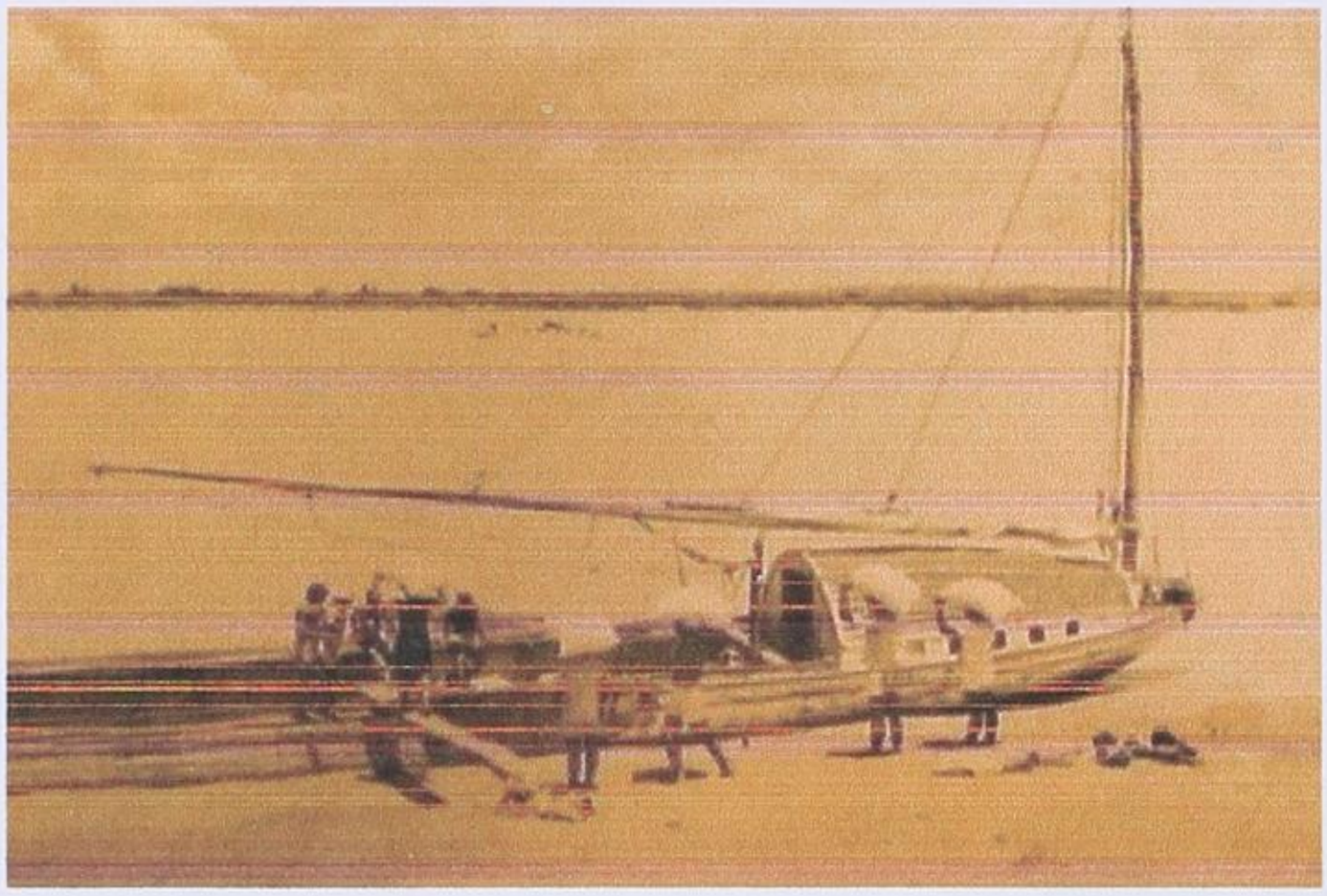


Figura 38 – embarque de arroz em uma canoa sergipana de grande porte.

Observar o tamanho da tolda, que tinha condições de abrigar uma família[64].

O navegar

Um ponto final em termos de fazeres que podem ser associados à embarcação – e talvez o mais importante deles – é o próprio ato de navegar. Hoje em dia ainda se pratica a navegação a vela no País: como recreação nos barcos de passeio e iates de todos os tipos ou como atividade artesanal, na pesca, esta última em números cada vez menores, já que a pesca comercial usando embarcações motorizadas é economicamente mais rentável e eficiente.

IPHAN
Fl. 210
Rubrica



Figura 39 – adaptação de costumes[65].
Velejadores no São Francisco adaptam uma canoa para atividade de lazer (corrida), com o uso de trapézio, prática que não era comum nessas embarcações naquele rio.

[64] Fotograma do Filme "Na Veia do Rio", Ana Rieper, 2002.
[65] Id.

Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional
Fl 209
IPHAN - [illegible]

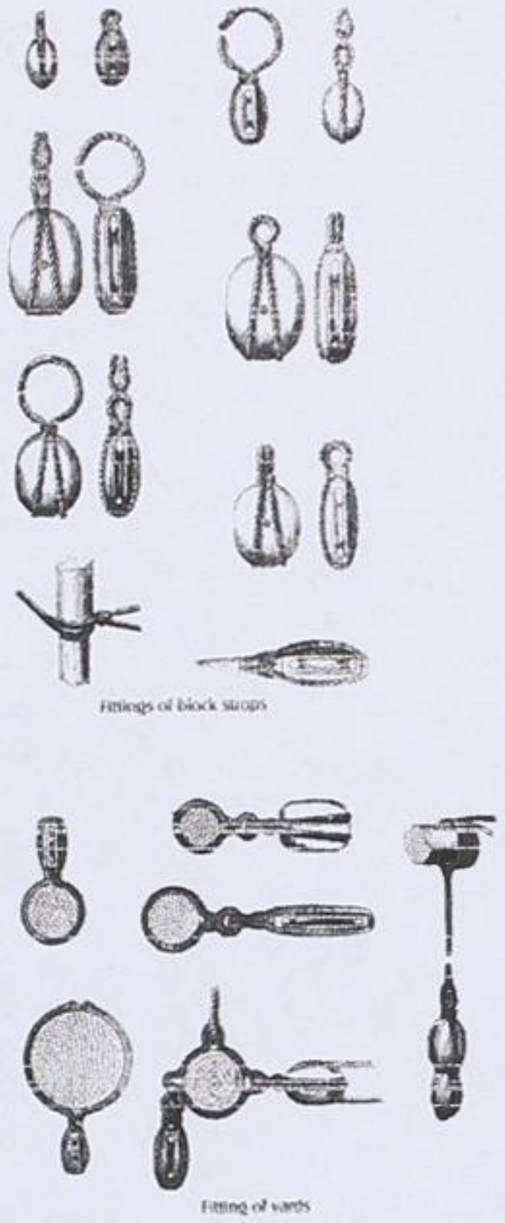


Figura 40 – moitões e formas de amarração nas vergas de navios a vela[66].
Hoje em dia essas roldanas, ainda usadas em barcos a vela de recreação, são feitas industrialmente, de material metálico.

IPHAN
Fl. 211
Rubrica

No caso da navegação fluvial de transporte, contudo, já não se pode dizer que os barcos a vela sobrevivam, pois os exemplares em uso, como a *Lusitânia*, já são muito raros e estão escasseando cada vez mais. E isso trás seus problemas.



Figura 41 – quadro com nós.
Quadro vendido em lojas náuticas, reproduzindo diversos tipos de nós usados em navios. De uma atividade prática, necessária aos trabalhos com o complicado aparelho dos navios a vela, a tendência é a transformação desse conhecimento em simples folclore, de interesse decorativo.

Na canoa pode ser observada uma série de características técnicas, na forma do casco, na sua bolina, nos mastros e no massame da embarcação, com suas amarras, nós, moitões e assim por diante, com nomes especiais, que demandam, só para o

[66] SHIP´S Miscellany. A guide to the Royal Navy of Jack Aubrey .London: Michael O´Mara, 2003.

Fl 210 IPHAN

conhecimento de toda essa nomenclatura complexa e hermética, um conhecimento específico da atividade marinheira. No caso, é claro, os objetos sendo a representação materializada desses conhecimentos.

Também devemos dizer que a canoa é uma boa demonstração da resistência das características culturais da atividade. O tipo, com cerca e 250 anos de idade, resistiu a diversas e profundas modificações no contexto em que se inseria. Durante a sua existência, toda a sociedade da região passou por profundas modificações políticas, sociais e econômicas: da Colônia para o Império e daí para a República; da escravidão para a liberdade; e, do ponto de vista econômico, a própria canoa é uma demonstração da resistência às mudanças que ocorreram. Essas embarcações, sempre classificadas por sua capacidade de carga, viram a unidade de medida de classificação ser mudada diversas vezes: no período dos engenhos, as canoas eram conhecidas pelo número de "caixas de açúcar" que transportavam – há menção de barcas do alto S. Francisco carregando 16 delas, cada uma com entre 35 e 50 arrobas de peso[67]. Mais tarde, com a decadência dos grandes engenhos agro-exportadores, as canoas passaram a ser conhecidas pela quantidade de rapaduras que levavam (Halfeld menciona barcas que levavam 12.000 rapaduras, de 4 a 5 libras – no máximo 27 toneladas e meia[68]). Já no século XX, aproveitando as várzeas fertilizadas pelas inundações do rio para a plantação de arroz, as canoas passaram a ser classificadas pelo número de sacos de arroz que podiam portar. Finalmente, com a construção das barragens, que acabaram com as inundações e com a rizicultura, as canoas passaram a ser conhecidas pela capacidade de levar sacos de cimento – isso até o transporte rodoviário acabar com a atividade que, como dissemos acima, teve uma grande resistência à mudanças sociais e econômicas.

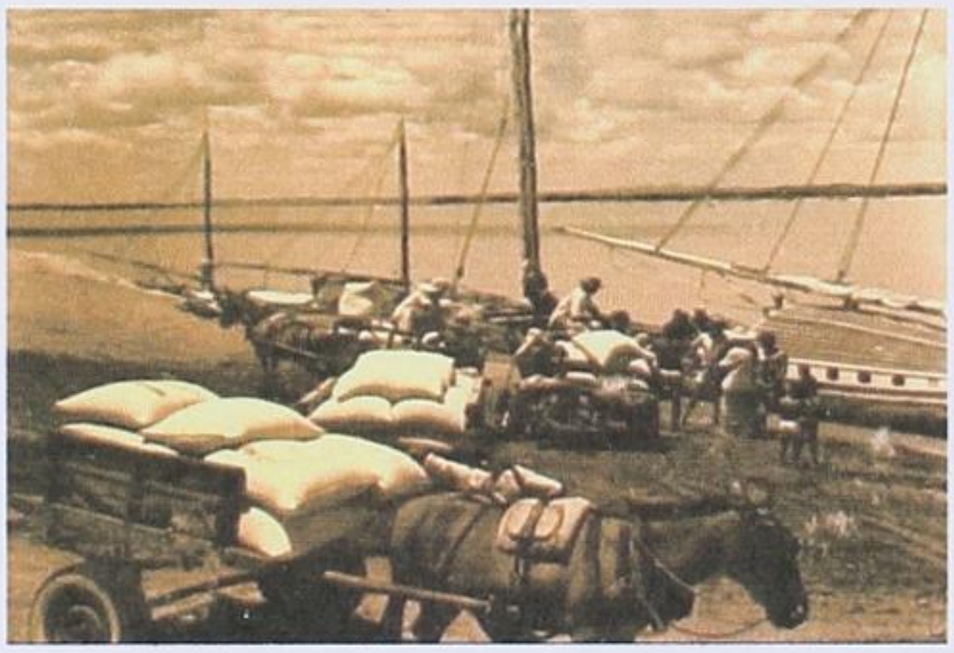


Figura 42 – embarque de arroz em uma canoa de tolda[69].

IPHAN Fl. 212 Rubrica

[67] Câmara, *op. cit.* p. 97.
[68] HALFELD, *apud* Câmara, *op. cit.* p. 175.
[69] Fotograma do Filme "Na Veia do Rio", Ana Rieper, 2002.

Patrimônio Histórico e Artístico Nacional
Fl
IPHAN

Toda esta atividade "marinheira" criou uma mística que sobreviveu aos trancos e barrancos até os dias de hoje, criou toda uma mística que tende a desaparecer de nossa cultura, à medida que os barcos a vela forem sendo substituídos por embarcações motorizadas e isso fará com que a marinharia deixe de ser arte e passe a ser uma atividade de profissionais, com formação técnica e especializada, até em escolas, e não mais aprendida nas lides do mar.

Essa questão de formação das novas gerações nas atividades de vela é um problema sério, a ponto da nossa Marinha de Guerra, após um longo período em que o veleiro de treinamento de oficiais, o *Almirante Saldanha,* foi convertido em navio hidrográfico, com a remoção de seus mastros em 1962 e com a formação dos oficiais de marinha passando a ser feita integralmente em navios modernos, voltou a comprar um outro veleiro, o *Cisne Branco* (em 2000), para dar aos aspirantes a oficial uma formação seguindo as melhores tradições marinheiras, em um navio armado em galera.

IPHAN
Fl. 213
Rubrica



Figura 43 – o *Cisne Branco*, embandeirado em arco, entra na baia de Guanabara.

Sendo assim, a proposta de manutenção da *Lusitânia* em funcionamento (assim como a *Daniela*, comprada pela prefeitura de Piranhas e rebatizada com o nome da cidade) é uma forma importante de preservação de usos e costumes náuticos que, como colocado acima, correm o risco de se perderem. Neste aspecto é importante frisar que, apesar da preservação de um objeto em museu ser mais viável em termos de

IPHAN Fl 212

conservação de características físicas, o objeto, ao ser musealizado perde a sua função, original adquirindo uma outra, que é a de informação, deixando de ter, portanto, esse aspecto de "manutenção" de usos e costumes. Desta forma, apesar de já haver uma canoa de tolda musealizada, preservada no Museu Nacional do Mar, a *Lu-lhia*, em um aspecto estritamente etnográfico, consideramos que a proposta que está sendo tentada em Sergipe, de manutenção em atividade desses últimos vestígios da tradição fluvial, é melhor.

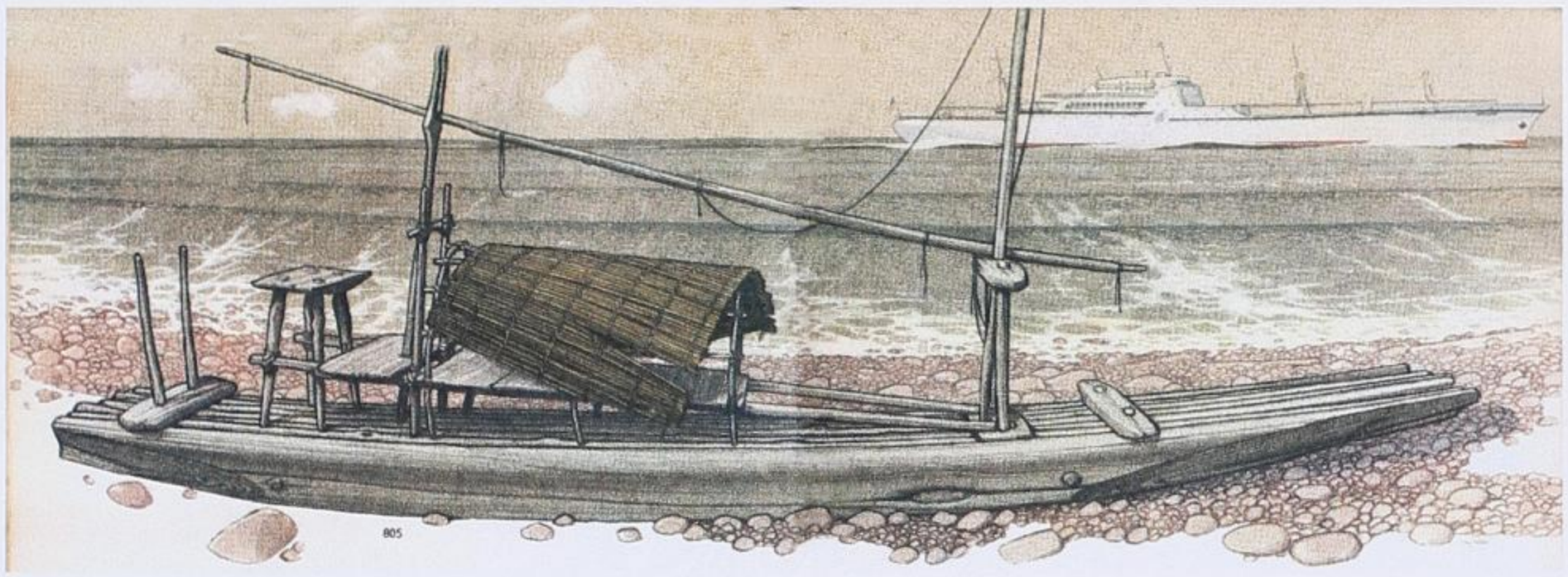


Figura 44 – jangada e navio nuclear.
Ilustração do livro de Björn Landström. O autor quis fazer uma comparação entre o navio mais moderno na época do lançamento do livro (1959), o *Savannah*, de propulsão nuclear, e uma jangada do Nordeste brasileiro, apontando que era possível que a jangada, com 3.000 anos, sobrevivesse ao navio mais moderno. De fato, isso aconteceu: o *Savannah* já saiu de operações e ainda existem jangadas no Nordeste. Contudo, o levantamento feito pelo arquiteto Vieira, só encontrou *uma* jangada ainda feita nos moldes mais tradicionais, com o *pau-de-jangada,* a piúba, todas as outras sendo construídas de tábuas, até com colocação de elementos de isopropileno (isopor) para aumentar a flutuabilidade. Não se pode deixar de pensar que a jangada – e os outros barcos tradicionais brasileiros – não sobreviva muito além do *Savannah,* navio que foi musealizado, listado como patrimônio histórico norte-americano.

Resta, contudo, discutir se a radical "restauração" que foi feita na embarcação descaracterizou ou não os valores etnográficos acima abordados. Trataremos disso em nosso parecer.

IPHAN Fl. 214 Rubrica

Glossário

Águas restritas – Termo empregado para designar espaços marítimos, fluviais ou costeiros onde o navio opera nas proximidades de perigos à navegação, sofrendo limitações pelo seu calado ou pelas dimensões da área de manobra.

Amainar – Recolher (prender) as velas aos mastros.

Amantilho – Cabo, teque, talha ou corrente que suporta um pau de surriola, carangueja ou retranca.

Aparelho – Conjunto de cabos fixos e móveis que servem para segurança da mastreação, e sua manobra.

Armação – Mastreação e velame de um navio a vela, o que o caracteriza.

Barca – Grande embarcação de carga do Alto São Francisco. Designação genérica dada a várias embarcações marítimas ou fluviais.

Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional IPHAN Fl. 213

Barcaça – Embarcação de dois ou três mastros, com velas latinas quadrangulares, usada no norte da Bahia até o Ceará.

Barlavento – Direção de onde sopra o vento. Bordo da embarcação voltado para a direção de onde o vento sopra.

Boca – Maior largura da embarcação.

Boca de lobo – Extremidade da retranca ou carangueja em forma semicircular, que se encosta ao mastro.

Bolina – Tábua que se coloca entre os meios das jangadas, e na borda das canoas e barcaças a sotavento destas, afim delas não rolarem e bordejarem (Bahia até o Ceará).

Bombordo – Lado esquerdo da embarcação, considerando-se a proa como a sua frente.

Borda – Numa embarcação, a parte mais alta do *costado*, em toda a sua periferia.

Bordejar – Navegar em ziguezague, à vela, recebendo o vento ora por um bordo, ora por outro; voltear.

Boreste – Lado direito da embarcação, considerando-se a proa como a sua frente (termo usado no Brasil desde 1884, em substituição a estibordo).

IPHAN Fl. 215 Rubrica

Calado – Altura compreendida entre a parte inferior da quilha e a linha d'água.

Canoa – Nome genérico dado às embarcações sem quilha do Brasil.

Carangueja – *Verga* que se prende por um dos extremos em um mastro.

Casco – Corpo da embarcação, sem mastreação, aparelhos acessórios, chaminés e outros complementos.

Cavername - Conjunto das peças que dão forma ao casco da embarcação; quilha, roda-de-proa, cadaste, cavernas, longarinas, escoras, etc., excetuado o tabuado.

Cavernas - Cada uma das peças curvas fixadas transversalmente na quilha da embarcação.

Costado – Revestimento ou forro exterior do casco acima da linha-d'água, em embarcação de grande porte.

Deslocamento - Peso da água deslocada pela embarcação flutuando em águas tranqüilas, o qual, de acordo com o princípio de Arquimedes, é igual ao peso da própria embarcação.

Enxárcias - O conjunto de ovéns e enfrechates, nos navios à vela, que formam uma escada que dá acesso ao velame.

Equipagem – Conjunto de pessoas empregadas, em caráter permanente e exclusivo, nos serviços que se realizam a bordo de uma embarcação mercante; tripulação.

Espadelas – ver bolina.

Fundo de prato – barco cujas cavernas na quilha estão no mesmo plano ou formam um ângulo obtuso.

Galera – Antigo navio a vela, de mastreação constituída de gurupés e três mastros de brigue, envergando ou não, além das velas redondas e de proa, velas latinas quadrangulares. Raramente existiram galeras com quatro e cinco mastros.

Leme – Peça ou dispositivo instalado na popa da embarcação, e que serve para lhe dar direção, para governá-la.

Massame - Conjunto de cabos, fixos ou de laborar, existentes a bordo para manobra da embarcação.

Mastaréu – Cada uma das *vergônteas* que espigam por cima dos mastros ou de outros *mastaréus*, através das aberturas circulares das pegas respectivas.

Mastro da mezena – O último mastro, a ré, nos navios a vela de quatro mastros, que enverga uma *vela latina* (a mezena), em *carangueja*. Em navios de três mastros, o último a contar da proa, se armar *pano redondo* e *latino*. [Tb. se diz apenas *mezena* (q.v.).].

Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional - IPHAN - Fl 214

Mastro do traquete – O primeiro mastro a contar da *proa*, em navios de mais de um mastro, se ele não for o principal (o que pode acontecer em navios de dois mastros).

Mastro grande – O maior dos mastros do navio: em navios de dois mastros, pode ser o primeiro ou o segundo a contar da *proa*; em navios de três mastros, é o segundo a contar da *proa*; em navios de quatro ou cinco mastros, é o terceiro a contar da *proa*. [Tb. se diz apenas grande.]

Meia-nau – Nos antigos navios à vela, a parte situada entre o *mastro do traquete* e o *mastro grande*. No texto usamos com o sentido atual, que significa: parte da embarcação eqüidistante da proa e da popa, ou estreita faixa para um e outro lado dessa parte.

IPHAN Fl. 216 Rubrica

Mezena – Forma reduzida para *mastro da mezena* ou *vela da mezena.*

Moitão – Poleame que consiste numa caixa de madeira ou de metal dentro da qual trabalha uma roldana.

Obras mortas -A parte do casco da embarcação que fica acima do plano de flutuação em plena carga e que, portanto, está sempre emersa.

Obras vivas – A parte do casco da embarcação que fica abaixo do plano de flutuação em plena carga e que, portanto, fica total ou quase totalmente imersa.

Orçar - Pôr o leme a barlavento, a fim de que a proa da embarcação se aproxime da linha do vento.

Paneiros - Espaço situado na parte de ré de uma embarcação miúda, guarnecido de bancadas em volta, para assento dos passageiros. No caso da canoa de tolda, refere-se ao estrado de madeira que cobre o fundo da mesma.

Pano – O mesmo que vela.

Passadiço - Superestrutura do navio, onde permanecem o comandante, o oficial de quarto e o homem do leme quando o navio está navegando, e de onde se dirige a manobra dele; ponte de comando.

Poleame – Conjunto de todas as peças (moitões, cadernais, patescas, bigotas, etc.) destinadas à passagem ou ao retorno de cabos.

Popa – Parte de trás da embarcação.

Proa – Parte da frente da embarcação.

Querenar – Fazer adernar (uma embarcação) sobre uma barcaça apropriada, por meio de talhas ou estralheiras, de forma que fique à flor da água todo um bordo até a quilha, para nele realizar reparo ou limpeza; virar de querena.

Quilha – Peça estrutural básica do casco de uma embarcação, disposta na parte mais baixa do seu plano diametral, em quase todo o seu comprimento, e sobre a qual assentam as cavernas, a roda de proa e o cadaste.

Retranca - Verga que trabalha na parte inferior do mastro, para apoio da esteira de vela latina.

Rizada – Vela amarrada com rizes, depois de enrolada ou dobrada, para diminuir a superfície exposta ao vento.

Rolar - Descair (a embarcação) por efeito do vento, do mar ou da correnteza.

Sotavento – O lado para onde vai o vento; bordo contrário àquele de onde sopra o vento.

Tolda – Parte do convés principal situada entre o *mastro grande* e o *tombadilho*, ou (nos navios sem *tombadilho*) entre o *mastro grande* e a popa. No presente texto usamos o termo com o seguinte sentido: cobertura de palha ou de madeira, abaulada ou em forma de telhado, para abrigar, nas embarcações, a carga e/ou os passageiros.

Ministério do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional
Fl. 215
IPHAN

Tombadilho - Superestrutura levantada à popa, sobre o convés superior, e destinada a câmaras e alojamentos do comandante e de oficiais.

Vela da mezena – *Vela latina* que se enverga na *carangueja* do *mastro da mezena*. [Tb. se diz apenas *mezena*.]

Vela latina – Vela triangular ou quadrangular, envergada em mastro (com ou sem *carangueja*), em *verga*, ou em *estai* e que trabalha no sentido de proa a popa.

Vela redonda – Vela quadrangular que enverga em *verga* cruzada horizontalmente no sentido de *bombordo* a *boreste*. [Cf. vela latina.]

Velame – Conjunto de velas de uma embarcação.

Verga – Peça de madeira ou de ferro, cilíndrica ou fusiforme, que cruza num mastro ou *mastaréu* (verga redonda), ou que se prende por um dos extremos em um mastro (*verga latina* ou *carangueja*).

Verga latina – Verga que cruza o mastro em ângulo, para colocação de uma vela latina triangular. Também pode significar o mesmo que *carangueja.*

Vergôntea – Peça de madeira destinada à feitura de *mastaréu*, *verga* etc.

IPHAN
Fl. 217
Rubrica

Bibliografia:

ANDRADE, Rodrigo M. F. de [Entrevista] "POSSUÍMOS obras de arte e monumentos que chamam a atenção de técnicos mundiais", *Jornal do Comércio*, Recife, 18 de agosto de 1939.

ANDRADE, Mário de. Anteprojeto para criação do Serviço do patrimônio artístico nacional. IN: BRASIL – SPHAN-Pró-Memória. *Proteção e revitalização do patrimônio cultural no Brasil: uma trajetória.* Brasília: SPHAN-Pró-Memória, 1980.

ARNAUT, Jurema Kopke Eis. *Informação nº 68, de 25 de julho de 1988*, processo de tombamento 1.112-T-84, Embarcações a Vapor do Rio São Francisco. Arquivo Central do IPHAN (mimeo).

ARTE NAVAL. Apostila do curso, escola Naval, 1944. S.n.t.

BALKOSKI, Joseph. "Fighting Sail: sea combat in the age of canvas and shot, 1775-1815". In: *Strategy & Tactics*, n. 85, mar./abr. 1981.

BARATA, João da Gama *et alii*. A navegação à Vela no Litoral Brasileiro. IN: *História Naval Brasileira*. Vol 1. Tomo 1. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação Geral da Marinha, 1975.

BRASIL – SPHAN-Pró-Memória. *Proteção e revitalização do patrimônio cultural no Brasil: uma trajetória.* Brasília: SPHAN-Pró-Memória, 1980.

BURTON, Richard. *Viagem de Canoa de Sabará ao Oceano Atlântico.* Belo Horizonte : Itatiaia; São Paulo : EDUSP, 1977.

Fl 210

CÂMARA, Antônio Alves. *Ensaio sobre as construções navais indígenas do Brasil*. São Paulo: Editora Nacional, 1937.

CARVALHO, Orlando M. *O rio da Unidade Nacional – o São Francisco.* São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1937.

CASTANHEIRA, Edmundo. *Construção de pequenas embarcações.* Lisboa: Centro do Livro Brasileiro. 1987.

CASTRO, Adler Homero Fonseca de. Navios, museus e resistência negra: o Quilombo da Cabaça como estudo de caso. IN: *Anais do Museu Histórico Nacional* n° 38, 2006.

CHAPMAN, Fredrik Henrik ad. *Architectura Navalis Mercatoria.* London: Adlard Coles, 1968. Original de 1775.

CORDINGLY, David. *The Maritime Compendium : na encyclopedia of Designs and Motifs.* London: Comway, 1998.

COELHO, Jerônimo. *Aviso do Brigadeiro Jerônimo Francisco Coelho, Ministro da Guerra, ao Diretor do Arsenal de Guerra da Corte, Coronel do Estado-Maior de 1ª Classe Alexandre Manoel Albino de Carvalho sobre envio de material bélico ao Mato Grosso.* 26 de setembro de 1869. Mss ANRJ.

COUTO, Ronaldo Graça. (Coord). *Embarcações Típicas do Brasil.* Rio de Janeiro: Index, s.d.

CULVER, Henry B. *The Book of old Ships : From Egyptian Galleys to Clipper Ships.* New York: Dover Publications, 1992.

ESTRADA de Ferro Madeira Mamoré. http://www.geocities.com/Area51/Realm/7805/efmm-2.htm acesso em março de 2007.

FONSECA, Maurílio M. *Arte Naval.* Rio de Janeiro: Escola Naval, 1984.

FRANCO, Luiz Fernando P. N. Arquiteto do SPHAN, *Informação de 14 de março de 1984.*, processo 1112-T-84, Embarcações a Vapor do Rio São Francisco. Arquivo Central do IPHAN (mimeo).

FRUTUOSO, Eduardo Jorge Miranda *et alii. A caravalea e as condições de navegação na época dos descobrimentos. (Roteiro-Guia para visitas de Estudo à Caravela 'Boa Esperança').* S.n.t.

IPHAN Fl. 218 Rubrica

KIHLBERG, Bengt. *et alii. The Lore of Ships*. New York: Crescent Books, 1986.

LANGER, John. Caminhos Ancestrais. *Nossa História*. Ano 2. nº 22.

LANDSTRÖM, Björn. *O Navio.* Lisboa : Publicações Europa-América. 1961.

LAVERY, Brian. *The Arming and fitting of English Ships of War : 1600-1815*. London: Conway Maritime Press, 1987.

MERRIEN, Jean. *Historia de los buques.* s.l.; Aymá, 1960.

MIRANDA. Agenor Augusto. *O Rio São Francisco: como base de desenvolvimento econômico de nosso vasto interior.* São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1941.

MOURA, Carlos Francisco de. *Figuras de proa do Tocantins e carrancas do São Francisco.* IN: *Navigator*, número 10, dezembro de 1974.

MOURA, Carlos Francisco de. *Figuras de proa portuguesas e brasileiras.* IN: *Navigator*, número 11, junho de 1975.

MOURA, Carlos Francisco de. *Os caravelões Brasileiros.* IN: *Navigator*, número 9, junho de 1974.

NEIVA, Rubens, Viana. *Navegação do São Francisco*. IN: IN: *Navigator*, número 8, dezembro de 1973.

NEVES, Zanoni. Os remeiros do São Francisco na literatura. Revista de Antropologia, São Paulo, USP, 2003, v. 46 Nº 1.

PARDAL, Paulo. *Carrancas do São Francisco e figuras de proa de outros rios.* IN: *Navigator*, número 11, junho de 1975.

PARDAL, Paulo. Carrancas do São Francisco. Funarte, Cadernos de Folclore, nº 29. Rio de Janeiro: Graphos Industrial, 1979.

PARDAL, Paulo. *Carrancas do São Francisco.* Rio de Janeiro: Serviço de Documentação Geral da Marinha, 1974.

PEREIRA, Júlia Wagner. *As coisas estão mudando... Estudo do discurso de patrimônio a partir dos processos de tombamento na gestão de Renato Soeiro no IPHAN (1967 – 1979).* Trabalho apresentado como parte dos requisitos para conclusão do Curso de Especialização em Patrimônio IPHAN/UNESCO. Rio de Janeiro, 2007 (mimeo).

Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional IPHAN - 8ª CR Fl. 217

IPHAN Fl. 219 Rubrica

Fl 218

PHILLIPS, Carla Rahn. *Six Galleons for the King of Spain : Imperial Defense in the Early Seventy Century.* Baltimore: John Hopkins University Press, 1986.

RELATORIO do presidente da província do Rio de Janeiro no 1° dia de março de 1844. s.n.t.

RIBEIRO, Carlos Eduardo. *O restauro da canoa luzitânia : as canoas de tolda e o baixo São Francisco.* IN: 1° *Seminário do Patrimônio Naval Brasileiro.* São Francisco do Sul: Museu Nacional do Mar, 2005.

IPHAN Fl. 220 Rubrica

RIEPER, Ana. *Na Veia do Rio.* filme, 2002.

ROCHA, Geraldo. *O Rio de São Francisco, fator precípuo da existência do Brasil.* São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1940.

SANT'ANA, Moacir Medeiros de. *Industria de Construção Naval.* IN: *Navigator*, número 3, junho de 1971.

SÃO FRANCISCO: o rio da unidade. [Brasília]: Companhia de Desenvolvimento do Vale do São Francisco, 1978.

SHIP´S Miscellany. A guide to the Royal Navy of Jack Aubrey .London: Michael O´Mara, 2003.

SILVA TELLES, Pedro Carlos. *A construção Naval no Brasil.* Rio de Janeiro: Fundação Cultral Monitor Mercantil, 2004.

SILVA TELLES, Pedro Carlos. *História da construção Naval no Brasil.* Rio de Janeiro: Fundação de Estudos do Mar ; Liga dos Amigos do Museu Naval, 2001.

SILVA, Benedito (org). *Dicionário de Ciênicas sociais.* Rio de Janeiro : Fundação Getúlio Vargas, 1987.

SILVA, Moacir M. F. *Geografia dos Transportes no Brasil.* Rio de Janeiro: IBGE, 1949.

THROCKMORTON, Peter (ed). *History From the Sea : shipwrecks and archeology.* London: Mitchell Beazley, 1987. Kryrenia. VIANNA, Helio. *História da Viação Brasileira.* Rio de Janeiro: Bibliex, 1949.

VALLADARES, Clarival do Prado. *Guarany: 80 anos de carrancas.* Rio de Janeiro: Serviço de Documentação Geral da Marinha, 1981.

VIEIRA FILHO, Dalmo. *Viagem de Reconhecimento dos barcos tradicionais brasileiros.* IN: 1º *Seminário do Patrimônio Naval Brasileiro.* São Francisco do Sul: Museu Nacional do Mar, 2005.

WOODMAN, Richard. *The Victory of Seapower: Wining the Napoleonic War 1806-1814.* London: Toni Caxton, 2001.

IPHAN Fl. 219 Rubrica

IPHAN Fl. 221 Rubrica

Rio de Janeiro, 21 de março de 2007.

Adler Homero Fonseca de Castro
Historiador - Ass. Téc. Pesquisa III.
Matr. 223.784

MINISTÉRIO DA CULTURA

IPHAN | INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL | Memorando nº 154/08 JKEA/GProt/DEPAM | Data: 03/06/2008

IPHAN/PROTOCOLO
01450.008894/2008-14
06/2008
189101

IPHAN Fl. 220

IPHAN Fl. 222 Rubrica

Ao Diretor do DEPAM
Dalmo Vieira Filho

Assunto: Processo nº 1473-T-2001: Canoa de tolda Luzitânia (...), Município de Aracaju/SE.

Senhor Diretor,

Encaminho o Processo nº 1473-T-2001[1], intitulado: Canoa de tolda Luzitânia, de propriedade da Sociedade Sócio-ambiental do Baixo São Francisco, com sede na Rodovia Ver. João Alves Bezerra, 555, Aracaju[2], Estado de Sergipe, com indicação favorável ao seu tombamento nos termos do Decreto-Lei nº 25/37.

Histórico

O respectivo pedido de tombamento foi encaminhado ao IPHAN pelo Sr. Carlos Eduardo Ribeiro, Coordenador do Projeto Canoa de Tolda, em 2000, juntamente com projeto de "restauração" da canoa. (fls. 01 a 37)

O assunto foi analisado pelo historiador Adler Homero Fonseca de Castro, que recomendou a abertura do processo de tombamento, mas opinou desfavoravelmente ao desenvolvimento do dito projeto de restauração, porque este previa a quase total reconstrução da canoa, com o uso de técnicas não reversíveis.

Instaurado o processo, o assunto só voltou a ter andamento em fins de 2006 e, já em 2007, o historiador Adler H. de Castro, após ter promovido as complementações indispensáveis à

---

[1] Por determinação dessa direção, o processo esteve paralisado na Gerência de Proteção/DEPAM aguardando o desenvolvimento, nas superintendências regionais, de estudos de tombamento das canoas costeiras da Baía de São Marcos e dos saveiros do Recôncavo Baiano, e das baleeiras em Santa Catarina, no escopo do "Projeto Barcos do Brasil", elaborado pelo DEPAM em 2007.

[2] Atualmente a sede da Sociedade Sócio-ambiental localiza-se Rua Jakson Figueiredo, nº 09, Município de Brejo Grande.

Patrimônio Histórico e Artístico Nacional - IPHAN - Fl. 221

finalização dos estudos técnicos sobre a proposta, emitiu o Parecer nº 03/2007/AHFC/GProt/DEPAM (fls. 119 a 124) em que, consideradas as intervenções "restaurativas" promovidas em desacordo com aquele parecer contrário, apresentou as etapas de sua reflexão sobre os valores culturais que poderiam ser atribuídos à canoa.

Nesse sentido, dada a destruição do suporte físico original da canoa, considerou impossível lhe atribuir valor histórico. Em suas palavras:

> se a *forma* original da canoa não se perdeu (...) a sua *substância*, os elementos que permitiriam caracterizá-la como um objeto histórico, não mais existe. O que há hoje é um barco moderno, feito com materiais dos dias de hoje (...), faltando-lhe (...) autenticidade, tal como se entende o termo no Ocidente, nos termos da Carta de Veneza, de 1964. (grifos do autor)

Entretanto, reconheceu na nova canoa de tolda um valor etnográfico, porque ela, incontestavelmente, materializa aspectos da identidade regional, contribuindo, ainda que simbolicamente, para o variado elenco de embarcações brasileiras, que detêm valor de representação federal, infelizmente em processo de transformação e desaparecimento. Por isso, indicou o tombamento da "Canoa de tolda Luzitânia" e, apoiando-se nos debates que o assunto suscitou entre os técnicos desta Gerencia de Proteção, justificou:

> O problema etnográfico, da preservação materializada de usos e costumes tradicionais (...) é muito complexo e não pode ser resumido a uma "originalidade imutável". Um objeto em uso cotidiano está sujeito à reposição de peças, substituição de partes, alterações, modificações e aperfeiçoamentos (...) Nesse sentido, a ação do proprietário da Lusitânia em usar métodos, materiais e técnicas "primitivas", assim como o emprego de artesãos locais, como o mestre construtor naval Nivaldo ou o ferreiro Aloísio Chagas, nos parece ser um importante indicativo de que houve (...) a intenção de respeitar esses valores tradicionais e, com isso, se obteve, de certa forma, a sua preservação.
> (...) a Luzitânia que existe hoje *não* é mais a canoa que existia em 2000 [quando foi solicitado o seu tombamento], mas (...), nem por isso, deixou de ser um repositório dos valores etnográficos nela materializados (...) especialmente no que diz respeito aos usos e costumes da marinharia. (grifos do autor)

PARECER

As reflexões de Plutarco e de Hobbes sobre a Ariadna de Teseu, citadas no parecer, são extremamente oportunas para orientar a decisão sobre a Luzitânia.

IPHAN Fl. 223 Rubrica

Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional
Fl 122
IPHAN

Considerados a natureza do bem em análise e o fato de que não se trata de um objeto museológico, é necessário admitir que em nenhum momento haverá um barco construído exclusivamente de peças velhas ou de peças novas, já que as peças danificadas precisarão ser substituídas por outras e estas peças, hoje novas, estarão sujeitas ao envelhecimento pelo uso e pelo tempo e, conseqüentemente, a novas substituições. Nessas condições, a substituição de peças danificadas é condição indispensável à utilização da Luzitânia e, conseqüentemente, a sua permanência.

Tal como o navio de Teseu, apesar de ser uma, a Luzitânia seria também duas, ou tantas quantas fossem as canoas que resultassem das intervenções realizadas, porque haveria sempre avarias a consertar e peças a substituir para que permanecesse navegando como parte e memória das tradições no Baixo São Francisco. A substituição das peças, feitas assim, paulatinamente, ao longo do tempo, obedeceria a um ciclo ou ritmo de vida, renovado tantas vezes quantas fossem as intervenções realizadas.

Não é esse, entretanto, o caso da Luzitânia que teve uma intervenção "restauradora" agressiva e inadequada. Na canoa sergipana, a intervenção realizada, para além da substituição das pranchas de madeira, utilizou material estranho à técnica e tradição cultural originais (inclusive um adesivo/impregnante epóxi nas junções das peças do casco, em substituição da massa de calafeto tradicional). Perdeu-se, assim, o documento: a embarcação que resultou daquela intervenção, materialmente, é apenas uma referência à canoa original.

Para quem, entretanto, a vê navegando no São Francisco, para a população da região, a sua forma continua sendo repositório de significados. Significados que, somados ao fato de as canoas de tolda já quase terem desaparecido, substituídas por outras embarcações motorizadas, permitem lhe atribuir a condição de relíquia. Salvou-se a memória e o valor afetivo da Luzitânia, cuja proteção deverá, assim, ser providenciada.

Por isso, concordo com o parecer de Adler Homero Fonseca de Castro e recomendo o tombamento da Luzitânia, com a respectiva inscrição no Livro do Tombo Arqueológico, Paisagístico e Etnográfico.

IPHAN
Fl. 124
Rubrica

Ministério do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional
Fl. 223
IPHAN

Apresento, resumidamente, as informações que deverão orientar a PROFER para a notificação do tombamento provisório:

1) **Nome do bem**:

Canoa de tolda Luzitânia.

2) **Proprietário**:

Sociedade Sócio-ambiental do Baixo São Francisco.

Rua Jakson Figueiredo, nº 09, Mercado.

Cep.: 49.995-000 – Brejo Grande/SE

3) **Motivação**:

Valor etnográfico, como importante testemunho material dos usos e costumes da marinharia no Rio São Francisco.

IPHAN
Fl. 225
Rubrica

Atenciosamente,

Jurema Kopke Eis Arnaut
Gerente de Proteção
DEPAM/IPHAN
Mat. SIAPE nº 222.915

De acordo,
Encaminhe-se à Procuradoria.

Dalmo Vieira Filho
Diretor do DEPAM/IPHAN
24/06/08

Recebido neste Gabinete
Em 17 / 06 / 08
Hora 15 57
DEPAM/IPHAN

PIRAPORA, 09 JUNHO 2008

IPHAN
Fl. 224

IPHAN
Fl. 226
Rubrica

PRE 3000 REGINA,

AQUI SEGUE O TITULO DE PROPRIEDADE DA LUZITÂNIA.

QUE OS VENTOS DE RAPIDEZ IMPULSIONEM OS TRÂMITES DO TOMBAMENTO DA LUZITÂNIA, É O QUE PEDIMOS AO BOM JESUS DE LOURENÇO (EU JÁ VI UMA INDIA VELHA PAGAR PARA SÃO LOURENÇO E O VENTO VEIO. BARRAR PARA LAVANDO OS BARROS DAS PANELAS - AINDA CRUZAS AO FOGUEIRA A BEIRA DO RIO).

ABRAÇO E ATÉ BREVE,

CS

IPHAN Fl. 225

IPHAN Fl. 227 Rubrica

RECIBO DE VENDA DE EMBARCAÇÃO À VELA DE SERVIÇO FLUVIAL

R$4.000,00

Eu, JOSÉ FERNANDES SILVA, brasileiro, nascido à Poço Redondo, SE, casado, agricultor e armador, portador da identidade de número 197.574, emitida em 05/06/1971, pelo órgão SSP-SE, CPF 977591125-72, morador no Povado do Curralinho, Município de Poço Redondo, Estado de Sergipe, , recebi da **SOCIEDADE SÓCIO-AMBIENTAL DO BAIXO SÃO FRANCISCO CANOA DE TOLDA**, entidade brasileira, sem fins lucrativos, fundada em 05 de janeiro de 1998, com Estatuto registrado no Cartório do 10º.Ofício, na comarca de Aracaju, Estado de Sergipe, CGC número 02.597.836/0001-40, e com sede oficial à Estrada João Bezerra, 555, Povoado de Areia Branca, Município de Aracaju, Estado de Sergipe, a importância de **R$4.000,00(quatro mil reais),** pagos integralmente nesta data e em moeda corrente nacional; referente ***à venda da embarcação do tipo canoa de tolda à vela***, classificação ....., comprimento 13,45... m, contorno 2,65... m, pontal 0,65.....m, boca máxima 1,66.....m, calado máximo .....0,14.....m, capacidade 02 trip. e 20... passageiros, de nome **LUSITÂNIA**, registrada na Capitania dos Portos de Penedo, Estado de Alagoas, sob o número 242009016-1 .....(titulo de inscrição emitido em 30/09/83..), de minha propriedade, sendo que o vendedor se obriga a vender a embarcação acima descrita e identificada livre e desembaraçada de ônus ou gravames judiciais, extra-judiciais e trabalhistas, para tanto devendo apresentar a comprovação de ausência de ônus e gravames conforme os descritos, através de documentação devidamente validada nos termos da lei vigente.

CARTÓRIO DO 1º OFÍCIO
Isabella Bonifácio José Bezerra
Substituta
Evangelho Bezerra e Costa
Sobrinho Bonifácio José Bezerra
Reconheço como verdadeira(s) a(s) firma(s) de
Charles Eduardo Ribeiro Júnior
dou fé
Penedo 27/julho/1999
Em testº a verdade o Tab. Público
BONIFÁCIO JOSÉ BEZERRA

Penedo, 27 de julho de 1999

Vendedor
(a rogo de José Fernandes Silva assina Charles Eduardo R. Júnior).

Testemunhas

1. 08782750-70 SSP BA
CARLOS EDUARDO RIBEIRO JR.

2. 09534927-0 IFP-RJ
DNA RIEPER

IPHAN
Fl. 226

MARINHA DO BRASIL
AGENCIA FLUVIAL DE PENEDO
TITULO DE INSCRICAO DE EMBARCACAO No. 0002129/2007

NOME DA EMBARCACAO : LUSITANIA
No. DE INSCRICAO : 242-009016-1
DATA DA INSCRICAO : 30/04/1983
TIPO DE EMBARCACAO : CAIQUE/CANOA/BATEIRA
PROPULSAO : SEM PROPULSAO
AREA DE NAVEGACAO : INTERIOR
ATIVIDADE / SERVICO : PASSAGEIRO E CARGA
TRIPULANTES : 2
PASSAGEIROS : 22
HIPOTECA : NAO
NUMERO 1o./2o.MOTORES: ********** / **********
NUMERO DO CASCO : **********
ARQUEACAO BRUTA : 5.0
ARQUEACAO LIQUIDA : 3.0
TONELAGEM PORTE BRUTO: **********
COMPRIMENTO TOTAL : 15.22

BOCA : 2.38
PONTAL : 0.92
CALADO LEVE : 0.2
CALADO CARREGADO : 0.4
CONTORNO : 2.69
ANO DE CONSTRUCAO : 1983
CONSTRUTOR : XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX
MAT. CONSTRUCAO CASCO: MADEIRA
PROPRIETARIO/ARMADOR : SOCIEDADE SOCIO AMBIENTAL DO BAIXO
CPF/CGC : 02.597.836/0001-40
ENDERECO : RUA JACKSON FIGUEREDO
BAIRRO : CENTRO
CIDADE-ESTADO : PRESO GRANDE - AL.
CO-PROPRIETARIO : XXXXXXXXXXXXXX
CPF/CGC2 : 00.000.000/0000-
OBSERVACOES : OBRAS OBRAS VALIDO C\ SEG.OBRIGATORIO

DATA DE EMISSAO : 29/03/2007
Péricles Alves Arraes
ASSINATURA DO EMBARCADIO
CAPITAO-TENENTE (T)
Agente Fluvial

DIREH Guimarães Rocha
1º SG-MA
ASSINATURA DO FUNCIONARIO
Encarregado SSTA

IPHAN
Fl. 228
Rubrica

CERTIDÃO
Certifico que a presente fotocópia confere com o original que me foi apresentado. Dou fé.
Piaçabuçu 10/06/08
Helton Luciano S. Melo
Tabelião

Substituto
Rua Mestre Francelino, 256
Piaçabuçu - Alagoas

CARTÓRIO ÚNICO OF. DE JUSTIÇA
FRANCISCO SIQUEIRA DE MELO NETO
Tabelião
HELDER LUCIANO S. MELO
Substituto

VÁLIDO SOMENTE COM O SELO DE AUTENTICIDADE

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

IPHAN Fl. 225

PARECER N.º 40/2008-PF/IPHAN/AF

Referência: Processo nº 1.473-T-2001
Processo n.º 01450.008894/2008-14

Interessado: Departamento do Patrimônio Material e Fiscalização – DEPAM

Assunto: Tombamento da Canoa de Tolda Luzitânia

Ementa: Processo de tombamento devidamente instruído. Observação dos aspectos legais. Posição favorável ao tombamento Canoa de Tolda Luzitânia.

IPHAN Fl. 229 Rubrica

Em razão de consulta formulada pelo Sr. Diretor do Departamento do Patrimônio Material e Fiscalização – DEPAM sobre o Tombamento da Canoa de Tolda Luzitânia, de propriedade da Sociedade Sócio-Ambiental do Baixo São Francisco Canoa de Tolda, com sede na R. Jackson Figueiredo, 09 – Mercado Municipal, Brejo Grande – SE, os autos foram encaminhados para esta Procuradoria Federal a fim de subsidiar a análise dos aspectos jurídicos relacionados ao tema.

I – DOS FATOS

2.- Inicialmente, deve-se mencionar que o pedido de tombamento da Canoa de Tolda Luzitânia, de propriedade da Sociedade Sócio-Ambiental do Baixo São Francisco – Canoa de Tolda, foi encaminhado ao IPHAN pelo Coordenador do Projeto Canoa de Tolda, Sr. Carlos Eduardo Ribeiro, por meio do Ofício n.º 57/2000, de 08.08.2000, juntamente com o projeto de "restauração" da canoa.

IPHAN
Fl. 228

(Fls. 2 do Parecer nº 40/2008-PF/IPHAN/AF).

3.- Por intermédio do Ofício n° 067/2000, de 04.09.2000, a Superintendente Regional da 8ª SR/IPHAN, Sra. Eliane Maria Silveira Fonseca Carvalho, solicitou ao Coordenador do Projeto Canoa de Tolda mais elementos para instrução do processo de tombamento, a teor do que estaabelece a Portaria n° 11.09.1986.

4.- Em resposta a esse Ofício, o Coordenador do Projeto Canoa de Tolda encaminhou o Ofício n.º 75/2000, de 11.09.2000, ao qual foi anexado uma série de documentos, dentre eles: a) cópia do título de propriedade da Canoa de Tolda Luzitânia; b) estatuto da Sociedade Sócio-Ambiental Canoa de Tolda; c) Carta da Associação de Moradores do Povoado do Mato da Onça – AL, dentre outros.

5.- O Coordenador do Projeto Canoa de Tolda, por meio do Ofício n.º 91/2000, de 06.10.2000, encaminhou ao Iphan manifestações de apoio ao projeto de restauro da Canoa de Tolda formuladas pela FAPESE – Fundação de Apoio à Pesquisa do Estado do Sergipe e do Programa Xingó.

6.- A Superintendente da Regional da 8ª SR/IPHAN encaminhou a solicitação de tombamento da referida Canoa para o Diretor do DEPROT, Sr. Roberto Holanda, por meio do Memorando n.º 01/2001/GAB.8ªSR/SE, de 10.01.01.

7.- A referida solicitação foi analisada pelo Historiador Adler Homero Fonseca de Castro por meio do Memo DEPROT/RJ n.º 23/2001, de 29.01.01, que se mostrou favorável a abertura do respectivo processo de tombamento. **Entretanto, manifestou a sua preocupação em relação ao método proposto para o restauro da Canoa de Tolda, por ser irreversível, vez que não segue as normas internacionais de restauração, ao se utilizar de resina epóxica. Tal metódo poderia ocasionar ao bem a sua descaracterização e por conseguinte prejudicar a sua apreciação pelo Conselho Consultivo do Iphan.**

8.- Essa preocupação quanto ao restauro da Canoa de Tolda foi levado ao conhecimento do Coordenador do Projeto de Canoa de Tolda por meio do Ofício n.º 009/2001 – GAB/DEPROT/IPHAN, de 19.02.01, do Diretor do DEPROT.

IPHAN
Fl. 230
Rubrica

IPHAN
Fl. 229

(Fls. 3 do Parecer nº 40/2008-PF/IPHAN/AF).

9.- Instaurado o presente processo de tombamento, a ele foram anexados mais alguns documentos, dentre eles: fotografias referentes a Canoa de Tolda que foram enviadas por meio do Memorando 006/2001 Gab 8ª SR/SE, de 25/01/2001. Porém, este processo sofreu ao longo do tempo dissolução de continuidade, somente retomando a sua instrução de forma efetiva em 2006, ante a manifestação apresentada pelo Historiador Adler de Castro por meio do Memorando n.º 121/06 AHFC/Gprot/DEPAM, de 11.10.06.

10.- O Presidente da Sociedade Sócio Ambiental do Baixo São Francisco Canoa de Tolda, Sr. Carlos Eduardo Ribeiro Jr, por meio da correspondência CT – 007/07, de 31.01.2007, informou a satisfação desta Sociedade com a notícia da reativação do processo em questão e sobre a conclusão dos trabalhos de restauro da Canoa Luzitânia.

11.- A fim de complementar a instrução processual o historiador Adler de Castro elaborou o Memorando n.º 21/07/AHFC/Gprot/DEPAM, de 3.04.07, e o Parecer n° 03/2007/AHFC/Gprot/DEPAM, manifestando-se favorável ao tombamento da Canoa de Tolda.

12.- Posteriormente, a Gerente de Proteção do DEPAM/IPHAN, encaminhou o processo de tombamento em epígrafe ao Diretor do DEPAM, por meio do Memorando n.º 154/08, JKEA/Gprot/DEPAM, de 03.06.2008,[1] **com indicação favorável ao tombamento da Canoa de tolda Luzitânia, localizada no Estado de Sergipe**, manifestando a sua concordância com o Parecer n.º 03/2007/AHFC/Gprot/DEPAM, de 03.04.2007,[2] elaborado pelo Historiador Adler Homero Fonseca de Castro.

13.- Por sua vez, o Diretor do DEPAM, Sr. Dalmo Vieira Filho, aprovando o posicionamento acima, encaminhou a PF/IPHAN o presente processo de tombamento.

14.- Os presentes autos me foram distribuídos para análise e manifestação em 24.06.2008.

15.- É, em essência, o que se tinha a relatar.

[1] Fls. 220 a 223 dos autos.
[2] Fls. 119 a 124 dos autos.

IPHAN
Fl. 231
Rubrica

IPHAN
Fl. 230

(Fls. 4 do Parecer nº 40/2008-PF/IPHAN/AF).

IPHAN
Fl. 232
Rubrica

II. DO DIREITO

a) A Constituição Federal e o instituto do Tombamento

16.- O tombamento da Canoa de Tolda para ser considerado válido e legítimo precisa estar em consonância com o nosso ordenamento jurídico.

17.- 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)

18.- 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.

IPHAN
Fl. 231

(Fls. 5 do Parecer nº 40/2008-PF/IPHAN/AF).

19.- José Eduardo Ramos Rodrigues define o tombamento como sendo:

> "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."[3]

20.- O instituto do tombamento encontra-se disciplinado por meio do Decreto-Lei n.º 25, de 30 de novembro de 1937 e pela Portaria n.º 11, de 11 de setembro de 1986.

21.- No tocante, ao **tombamento de bens móveis** é importante mencionar o disposto no § 2º do art. 4° da Portaria n.° 11, de 11.09.1986, vazado nos seguintes termos:

> "Art. 4° Proposto o tombamento perante às Diretorias Regionais ou quando destas for a proposição, o respectivo pedido, devidamente instruído, será encaminhado à Coordenadoria de Proteção que o remeterá à Coordenadoria de Registro e Documentação para abertura do competente processo de tombamento.
> (...)
> **§2° No caso de a proposta de tombamento se referir a bem ou bens móveis, a instrução do pedido constará de descrição pormenorizada do objeto, se tratar de peça única ou da relação detalhada de peças componentes de coleção, listadas uma a uma, mencionando-se o material empregado, as dimensões de cada unidade e outras características que as individualiza, assim como de informações precisas sobre a localização, o proprietário e/ou responsável pela guarda do(s) objeto(s) e seu estado de conservação, acrescidas de documentação fotográfica e análise do valor desses bens para o patrimônio cultural do País.**
> (...)" (sem destaques no original)

22.- Traçadas essas balizas sobre o instituto do tombamento, cabe nesse momento, examinar de forma mais detida o tombamento da Canoa de Tolda Luzitânia, que nos foi submetido pelo DEPAM.

IPHAN
Fl. 233
Rubrica

---

[3] RODRIGUES, José Eduardo Ramos. Meio Ambiente Cultural: Tombamento – Ação Civil Pública e Aspectos Criminais. p. 313

IPHAN
Fl. 232

(Fls. 6 do Parecer nº 40/2008-PF/IPHAN/AF).

IPHAN
Fl. 234
Rubrica

a) A Canoa de Tolda Luzitânia

23.- A Canoa de Tolda Luzitânia teve uma presença significativa na vida das comunidades do Baixo São Francisco, ao se tornar em eficiente meio de transporte para o escoamento de cargas mais pesadas, conforme nos informa o seguinte trecho do Projeto Canoa de Tolda – Restauração e Armação da Canoa Luzitânia, *in verbis:*

> "(...)
> **Dentre as embarcações de trabalho movidas à vela, as mais importantes eram as canoas de tolda, pois desempenhavam o papel fundamental de transporte das cargas mais pesadas e variadas entre os extremos do baixo São Francisco: toras, estacas de madeira e carvão vegetal, cerâmicas e tijolos, gado e pescado salgado, pedras e cal para construção, arroz e milho.** As canoas de tolda eram o principal pilar do transporte da produção agropecuária, artesanal e de manufaturados em toda a região, tendo atingido em seu apogeu proporções consideráveis. **Seu tamanho era medido pela capacidade de transporte de sacos de cereal. Assim no caso específico da Luzitânia, temos uma canoa de 300 sacos, porém as maiores chegavam a 1000, 1500 e mesmo 2000 sacos.**
>
> Em torno das grandes canoas de tolda do São Francisco, vivia uma comunidade ativa e variada: **os pilotos**, comandantes e responsáveis pela embarcação e em muitos casos pela comercialização de sua carga; **os canoeiros tripulantes**, homens das margens dos rios, que muitas vezes, na falta dos ventos, com sua força e varas impulsionavam as toldas rio acima na necessidade de chegar a bom porto a tempo; **os mestres carpinteiros navais**, com seus segredos, tradições de traçado e técnicas de construção, em busca da canoa perfeita, a que primeiro chegasse ao seu destino, com a maior capacidade de carga possível; **os cordoeiros**, trançando manualmente cabos e filames das canoas; **os calafates**, responsáveis pela manutenção das juntas dos taboados dos cascos das embarcações; **os mestres veleiros**, que desenhavam, cortavam, costuravam e tingiam as peças de algodão que como velas impulsionariam as canoas. Devemos notar que determinadas comunidades ao longo do baixo São Francisco desenvolveram maior tradição nesta ou naquela atividade. (...)" [4](sem destaques no original)

[4] Fls. 8 dos autos.

(Fls. 7 do Parecer nº 40/2008-PF/IPHAN/AF).

24.- Entretanto, com o decorrer do tempo, com as modificações ocasionadas com a implantação de usinas hidrelétricas e a alteração do regime das águas do São Francisco, a implantação de rodovias, e os avanços tecnológicos, contribuíram gradualmente para a perda da função das canoas de tolda.

25.- Atualmente, segundo o Projeto Canoa de Tolda – Restauração e Armação da Canoa Luzitânia, somente a Canoa Luzitânia permanece navegando no Baixo São Francisco, *in verbis*:

> "(...)
> **Com a decadência da economia regional nas últimas décadas, as modificações do regime de águas do São Francisco e a mudança da relação do homem ribeirinho com o rio, as canoas de tolda gradativamente perderam a sua função. A implantação de uma rede rodoviária cada vez mais ampla, levando a quase todos os povoados produtos mais baratos e novidades tecnológicas para os moradores, foi também um fator determinante no desaparecimento do transporte tradicional a vela e a motor.** O sistema rodoviário contribuiu para uma maior velocidade no transporte de cargas e passageiros, que se tornou mais ágil, ainda que menos confortável, afastando ainda mais o homem de seu contato com o rio. Entretanto, a memória do tempo em que o regime do rio, a navegação fluvial e a atividade econômica do baixo São Francisco representavam um diferencial em qualidade de vida não foi perdida. É na canoa de tolda que os habitantes das margens do rio identificam um dos símbolos deste modo de vida.
>
> **De todas as dezenas de canoas de tolda do baixo São Francisco sobrou um único exemplar navegando, a Luzitânia, que sobreviveu graças à dedicação de seu mestre Abel Ferreira, natural de Pão de Açúcar, Alagoas.** (...)" (sem destaques no original)[5]

26.- No que pertine as características da Canoa de Tolda Luzitânia, me valho do cuidadoso Estudo de Tombamento, elaborado pelo historiador Adler de Castro, o qual apontou como traços principais da canoa em apreço os seguintes:

IPHAN Fl. 235 Rubrica

[5] Fls. 9 dos autos.

IPHAN
Fl. 234

(Fls. 8 do Parecer nº 40/2008-PF/IPHAN/AF).

"(...)
A embarcação é composta por um casco de tábuas corridas, ligadas entre si por cavernas duplas, sem quilha e, desta forma, o fundo da embarcação é chato. A proa da embarcação é em forma de colher, a popa termina em cadaste plano, bem inclinado, onde se encaixa um longo leme de saia, com uma cana igualmente longa. Nas laterais do casco estão presas duas bolinas (espadelas), uma em cada bordo. As obras vivas são demarcadas por uma pintura marrom, enquanto o resto do casco é branco, com detalhes decorativos, em padrão geométrico, de cores mostarda, vermelho e verde. O fundo da embarcação é coberta por paneiros pintados de verde. Na popa há um pequeno convés onde se posiciona o timoneiro e na proa a tolda, que dá nome ao tipo de embarcação. A canoa tem dois mastros, um colocado bem a vante, adiante da tolda, e outro no terço final da embarcação, a ré. Ambos tem um mastaréu e o pano é preso a uma retranca e carangueja, que tem movimento sobre o mastro, para içar a vela.

Segundo dados do processo, a embarcação seria uma canoa de capacidade de carga de "300 sacos" (15 toneladas), tendo 15,7 metros de comprimento (51,5 pés de comprimento, para usar uma medida usual em embarcações). (...)".
(sem destaques no original)[6]

b) Do valor a ser protegido em relação à Canoa de Tolda Luzitânia

27.- O presente processo trouxe um rico debate acerca de qual dos valores previstos no Decreto-Lei n.º 25, de 1937, a Canoa de Tolda Luzitânia poderia ser portadora. Isto porque, essa Canoa sofreu um intenso processo de intervenção que lhe retirou muito dos elementos que lhe permitiriam identificar como um objeto histórico.

28.- O Parecer n.º 03/2007/AHFC/Gprot/DEPAM, de 03.04.2007, do Historiador Adler de Castro revela que a intervenção sofrida pela Canoa de Tolda Luzitânia foi de tal magnitude que lhe comprometeu o valor de autenticidade estabelecido na Carta de Veneza para que determinado bem pudesse ser considerado como histórico. A propósito, vale conferir o seguinte trecho referente ao Estudo de Tombamento, elaborado por este historiador:

IPHAN
Fl. 236
Rubrica

[6] Fls. 170 dos autos.

IPHAN
Fl. 235

(Fls. 9 do Parecer nº 40/2008-PF/IPHAN/AF).

"(...)
A referida intervenção foi profunda – extremamente radical, diríamos. Como o próprio coordenador do projeto de restauração, Carlos Eduardo Ribeiro, colocou em seu artigo sobre a restauração da Lusitânia (anexo I), **a proposta de manter a embarcação operacional, de forma que, ao contrário do recomendado pelo IPHAN, decidiu-se pelo uso de técnicas não reversíveis (uso de resinas epóxi).** Isso além de se ter praticamente substituído o cavername, obras vivas, costado e armação da embarcação. De fato, a intervenção foi tão profunda, que o próprio projeto de restauração previa a substituição gradativa das peças "de forma a evitar-se a desagregação da embarcação, com a perda de suas formas originais". Ou seja, seriam substituídas tantos elementos que, se fossem removidos de uma só vez, se perderia a forma da canoa.

O resultado prático é que, se a forma original da canoa não se perdeu com o uso desse procedimento de "restauração", a sua substância, os elementos que permitiriam caracterizá-la como um objeto histórico, não mais existem. O que há hoje é um barco moderno, feito com materiais dos dias de hoje, seguindo linhas antigas. **Isso, segundo nos parece, implicou na destruição do bem original, pelo menos em seu aspecto histórico: faltam-lhe os aspectos de autenticidade, tais como se entende o termo no ocidente, nos termos da carta de Veneza, de 1964** (ver anexo II).
(...)"[7] (sem destaques no original)

29.- O pesquisador Adler Castro no seu Parecer n.º 03/2007/AHFC/Gprot/DEPAM, de 03.04.2007, com o objetivo de melhor compreender os valores culturais que ainda poderiam permanecer na Canoa de Tolda Luzitânia, em que pese as severas intervenções feitas nessa Canoa formulou as seguintes questões: *A dúvida, portanto, ficou na questão da identidade: seria a Luzitânia, mesmo tendo em vista a reconstrução quase total por que ela passou, ainda a mesma canoa cujo tombamento tinha sido solicitado em 2001? Seria ela ainda um suporte materializado válido para um valor imaterial ?*[8]

30.- Após, reflexão por técnicos do DEPAM a respeito dessas questões, pode-se chegar a um consenso de que embora a Canoa Luzitânia **não seja mais a canoa que existia em 2001, a mesma era portadora de valores imateriais, e portanto de valores etnográficos, o que lhe permitiria a proteção pelo veio do tombamento**, conforme se deflui da leitura do seguinte trecho do Parecer n.º 03/2007/AHFC/Gprot/DEPAM, de 03.04.2007:

[7] Fls. 191-192 dos autos.
[8] Fls. 123 dos autos.

IPHAN
Fl. 237
Rubrica

(Fls. 10 do Parecer nº 40/2008-PF/IPHAN/AF).

"(...)
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 e que são descritos na parte final do estudo elaborado sobre ela, especialmente o que diz respeito aos usos e costumes da marinharia. Isso sem contar com a representação física de uma série de características oriundas da inventividade dos nossos mestres navais, desenvolvidas ao longo de centenas de anos e que tiveram profunda importância para a formação do Brasil.** Esses valores, talvez de natureza histórica, em nossa opinião, seriam melhor preservados em um objeto musealisado, que não tivesse que passar pelos processos mais violentos de manutenção de uma embarcação em uso diário. **Entretanto, essa musealisação, com conseqüente descontextualização da coisa, reduziria em muito justamente o aspecto etnográfico do objeto, que é o valor maior que vemos na canoa.** (...)" [9] (sem destaques no original)

31.- Acrescente-se, ainda, que as Recomendações de Nara procuram dimensionar o aspecto da autenticidade num espaço onde outros valores, inclusive, imateriais devem ser levados em consideração ao se analisar o patrimônio cultural. Nesse diapasão, é válido trazer o seguinte trecho dessas Recomendações, *verbis*:

"(...)
13. Dependendo da natureza do patrimônio cultural, seu contexto cultural e sua evolução através do tempo, os julgamentos **quanto a autenticidade** devem estar relacionados à valorização de uma grande variedade de pesquisas e fontes de informação. **Estas pesquisas e levantamentos devem incluir aspectos de forma e desenho, materiais e substância, uso e função, tradições e técnicas, localização e espaço, espírito e sentimento, e outros fatores internos e externos. O emprego destas fontes de pesquisa permite delinear as dimensões específicas do bem cultural que está sendo examinado, como as artísticas, históricas, sociais e científicas.**
(...)"[10] (sem destaques no original)

32.- Assim, com base nas Recomendações de Nara é que o historiador Adler de Castro posiciona-se favorável ao tombamento da Canoa de Tolda Lusitânia ao defender o seu valor etnográfico pela mesma ser repositório de usos e costumes da marinharia, consoante nos informa o estudo de tombamento nas seguintes linhas:

[9] Fls. 123-124 dos autos.
[10] Fls. 145 dos autos.

IPHAN
Fl. 238

(Fls. 11 do Parecer nº 40/2008-PF/IPHAN/AF).

"(...)
O **valor etnográfico** é o último dos que podem ser aplicados ao objeto, já que obviamente a sua natureza não é arqueológica ou paisagística e outros tipos de avaliação não podem ser trabalhados nos termos do Decreto-lei 25/37. Neste caso, algumas das objeções acima colocadas, quanto à *autenticidade* do objeto podem ser relevadas, considerando-se os termos das *Recomendações de Nara* (ver anexo III), nas quais a questão da atribuição de valores deve levar em conta "aspectos de forma e desenho, materiais e substância, uso e função, tradições e técnicas, localização e espaço, espírito e sentimento, e outros fatores internos e externos". Isso foi uma indicação feita considerando-se que normas mais rígidas de autenticidade, como os da carta de Veneza, não atenderiam às especificidades culturais de determinadas regiões, onde o produto material não é considerado tão importante quanto o *fazer* dessa coisa, apesar do objeto material ter uma relação de interdependência com os seus aspectos simbólicos. De fato, há que se considerar que o ideal de preservação intocada de um objeto é muito difícil de se atingir, especialmente se este estiver em uso ou se for composto de materiais perecíveis como a madeira – inevitavelmente, um objeto de material orgânico que esteja em uso, seja uma ponte, casa ou embarcação, terá que ter partes de seus elementos componentes substituídos ao longo desse uso.

Desta forma, os problemas da restauração intempestiva realizada na *Luzitânia* têm que ser pesados em função da representação dos fazeres que podem ser observados na embarcação. **Sendo assim, a tentativa de emprego de técnicas tradicionais de manutenção da informação histórica que estaria contida no objeto original: preservou-se o fazer tradicional que também corre o risco de desaparecimento, através do trabalho do construtor naval, Mestre Nivaldo, no trabalho do ferreiro, o senhor Lula (Aloísio Chagas de 80 anos), ou até na fundição das polias dos moitões, de latão.**

Além do uso das técnicas tradicionais na reconstrução da barca – e muito mais importantes do que elas, na opinião do abaixo assinado – é a questão da representação que a embarcação é de uma série de práticas de usos e costumes tradicionais. Neste caso a proposta de sua manutenção em uso seria um ponto positivo de valoração, pois a apreensão dessas práticas em um objeto musealizado é muito mais complexa e, em certos casos, impossível. (...)" [11] (sem destaques no original)

[11] Fls. 192 a 194 dos autos.

IPHAN
Fl. 239
Rubrica

IPHAN
Fl. 238

(Fls. 12 do Parecer nº 40/2008-PF/IPHAN/AF).

33.- A Gerente de Proteção do DEPAM no seu Memorando JKEA/GProt/DEPAM n.º 154/08, de 03.06.2008, ao tratar dos significados identificados na Canoa de Tolda Luzitânia asseverou que:

"(...) Na canoa sergipana, a intervenção realizada, para além da substituição das pranchas de madeira, utilizou material estranho à técnica e tradição cultural originais (inclusive um adesivo/impregnante epóxi nas junções das peças do casco, em substituição da massa de calafeto tradicional). Perdeu-se, assim, o documento: a embarcação que resultou daquela intervenção, materialmente, é apenas uma referência à canoa original.

Para quem, entretanto, a vê navegando no São Francisco, para a população da região, a sua forma continua sendo repositório de significados. Significados que, somados ao fato de as canoas de tolda já quase terem desaparecido, substituídas por outras embarcações motorizadas, permitem lhe atribuir a condição de relíquia. Salvou-se a memória e o valor afetivo da Luzitânia, cuja proteção, deverá, assim, ser providenciada. (...)"[12] (sem destaques no original)

34.- Em razão da Canoa de Tolda Luzitânia ser um importante testemunho material dos usos e costumes da marinharia no Rio São Francisco, o DEPAM propôs a sua inscrição **no Livro do Tombo Arqueológico, Etnográfico e Paisagístico.**

c) Da propriedade do bem

35.- Em relação, a propriedade da Canoa de Tolda Luzitânia, existe no processo documento (recibo de venda de embarcação à vela de serviço fluvial, fls. 54) informando que a sua proprietária é a Sociedade Sócio-Ambiental do Baixo São Francisco – Canoa de Tolda. Há, ainda, documento da Marinha do Brasil, informando que a referida embarcação está inscrita sob o n.º 242-009016-1.

IPHAN
Fl. 240
Rubrica

[12] Fls. 222 dos autos.

IPHAN
Fl. 239

(Fls. 13 do Parecer nº 40/2008-PF/IPHAN/AF).

IPHAN
Fl. 244
Rubrica

d) Da notificação

36.- Diante do fato de que pertence a Sociedade Sócio-Ambiental do Baixo São Francisco a propriedade do bem a ser tombado, deve-se proceder a notificação desta Sociedade, na pessoa de seu representante legal, conforme minuta ofertada em anexo, para informar-lhe sobre o processo de tombamento da Canoa de Tolda Luzitânia e dos efeitos decorrentes deste ato administrativo, assegurando-lhe, assim, o devido processo legal, a teor do que dispõe o Decreto-Lei n.º 25, de 30.11.37 c/c a Portaria n.º 11, de 11.11.1986.

37.- Outrossim, deverão ser comunicados o Prefeito de Brejo Grande/SE e o Governador do Estado de Sergipe sobre o tombamento em apreço, cujas minutas encontram-se anexas.

38.- Diante de todos os documentos e informações contidas nesse processo, é possível afirmar que os autos encontram-se devidamente instruídos no que se refere à legalidade do ato administrativo, com o fornecimento dos dados necessários à sua motivação, especialmente no que concerne aos valores etnográficos do bem em apreço.

III – DA CONCLUSÃO

39.- Ante o exposto, parece-me estar a matéria contida no processo n.º 1.473-T-01, em condições de ser submetida à elevada apreciação do Egrégio Conselho Consultivo do Patrimônio Cultural, que em nível federal deverá decidir acerca do tombamento da Canoa de Tolda Luzitânia, tudo em conformidade com os dados contidos nos autos em comento.

IPHAN
Fl. 240
Mileni

(Fls. 14 do Parecer nº 40/2008-PF/IPHAN/AF).

IPHAN
Fl. 242
Rubrica

40.- Assim concluído e fundamentado, submete-se o presente parecer à consideração da Senhora Procuradora-Chefe, para que haja, s.m.j., posterior encaminhamento ao Sr. Presidente do IPHAN para as providências cabíveis.

Brasília-DF, 22 de agosto de 2008.

ANTONIO FERNANDO ALVES LEAL NERI
Procurador Federal

Aprovo o Parecer nº 40/2008-PF/IPHAN/AF. Encaminhe-se ao Sr. Presidente do IPHAN para as providências cabíveis.

Brasília, 22 de agosto de 2008.

LÚCIA SAMPAIO ALHO
Procuradora-chefe



SRA REGINA WEISSHEIMER
A/C DEPAM - IPHAN
INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL
SBN - Q 02 - ED. CENTRAL BRASÍLIA - 3º ANDAR

70040-904 BRASÍLIA DF

IPHAN Fl. 243

PIAÇABUÇU 10 JUN 2008 AL

REGISTRADO URGENTE
REGISTERED PRIORITY
CORREIOS
AR
PESO / WEIGHT (kg) 0,083
VALOR DECLARADO / INSURED VALUE
RA 0015450 6 BR



CARLOS EDUARDO RIBEIRO
A/C CAMA DE TOLDA
R. JACKSON FIGUEIREDO, 09
49995-000 BREJO GRANDE SE

PF/IPHAN/SEDE
28/06/08
multa

IPHAN
Fl. 2437
Rubrica

Em 30/06/2008
Ao Sr. Fernando
para anexar a
manifestação
MF

Fernanda Fraga Pinheiro Freire
Procuradora Federal

CANOA DE TOLDA

SOCIEDADE SÓCIOAMBIENTAL DO BAIXO SÃO FRANCISCO



IPHAN
Fl. 242

IPHAN/PROTOCOLO
01450.012646/2008-60
05 /9/2008
212576

Ilmo. Sr. Luiz Fernando de Almeida
Presidente do IPHAN – Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional
SBN Qd. 02 – Edifício Central Brasília – 6º. Andar
70040-904 Brasília DF

CT050/08 - 05.08.2008

IPHAN
Fl. 244
Rubrica

Ref: Tombamento da Canoa de Tolda Luzitânia e Projetos do MinC para Sua Preservação

Prezado Senhor,

Por meio desta acusamos o recebimento da Notificação no. 002/2008-PRESI-IPHAN relativa ao tombamento individual de nossa canoa de tolda, a Luzitânia.

Trata-se de um momento de grande importância não só para nossa entidade (que desde o ano de 2000 vem esperando por esta decisão do IPHAN), mas também para toda a comunidade ribeirinha do Baixo São Francisco, onde a canoa de tolda é, com toda a certeza, o seu símbolo afetivo e cultural mais forte.

Evidentemente nada temos a opor ao estabelecido na Notificação supracitada, e no que reza a lei que a ampara. Aqui reiteramos nosso desejo em ver esta embarcação definitivamente listada como um bem cultural material e imaterial de nosso país.

O tombamento da canoa de tolda Luzitânia chega junto com uma série de iniciativas bem sucedidas:

a) *a aprovação (pelo MinC) e implantação de nosso projeto Rio de Baixo® - Centro de Audiovisual do Baixo São Francisco para a produção de nossos documentários dentro do programa Memória do Baixo São Francisco, de nossa entidade;*

b) *a aprovação (também pelo MinC) e início da versão impressa do A Margem® - Informativo da Canoa de Tolda e do Baixo São Francisco, com distribuição gratuita em escolas públicas da margem do rio;*

c) *a aprovação (pelo MinC, agora que temos o tombamento) do Projeto Luzitânia, para que tenhamos condições financeiras e físicas para a preservação e manutenção da Luzitânia;*

d) *o vencimento do edital do DOCTV 4 – 2008, para a produção de nosso terceiro documentário (inaugurando o Rio de Baixo) sobre nossa região, o qual será depois exibido (além da cadeia de TVs públicas) pelo Cine Beira Rio® - Cinema Itinerante do Baixo São Francisco, a bordo da canoa Luzitânia.*

Para os projetos Rio de Baixo, A Margem e Luzitânia já temos uma parte dos recursos captados através da Lei Rouanet.

Em correspondência futura e próxima enviaremos documentação sobre nossa entidade e suas ações e iniciativas aqui no Baixo São Francisco. Assim o senhor poderá melhor avaliar o quão importante é termos a Luzitânia navegando, protegida.

Em tempo: aproveitamos para convidá-lo a uma vinda ao Baixo São Francisco e conhecer não só a canoa Luzitânia, mas também a nossa região.

Canoa de Tolda – Sociedade Sócioambiental do Baixo São Francisco
CNPJ 02.597.836-0001-40
R. Jackson Figueiredo, 09 – Mercado Municipal - 49995-000 Brejo Grande SE
Tel-Fax (79) 3366 1246 End. Eletr. canoadetolda@canoadetolda.org.br Internet www.canoadetolda.org.br

PF/IPHAN/SEDE
09/SET/2008
Ingrid

IPHAN Fl. 243

Para seu conhecimento, já falamos por diversas vezes com o colega Dalmo Vieira Filho do DEPAM a respeito da urgência para que possamos tombar elementos de nossa paisagem, a Rota das Canoas, e espaço vital da Luzitânia, sua colega Piranhas, e das duas últimas chatas, a Jerusalem e a Iris Raiane.

Sem mais para o momento, e atenciosamente,

IPHAN Fl. 245 Rubrica

Carlos Eduardo Ribeiro Jr.
Presidente

Canoa de Tolda – Sociedade Socioambiental do Baixo São Francisco

Sede Sergipe- R. Jackson Figueiredo, 09 – Mercado Municipal
49995-000 Brejo Grande SE
Tel-Fax (79) 3366 1246

Alagoas- R. Mestre Francelino, 255 – Centro
57210-000 Piaçabuçu AL
Tel (82) 3552 1570

CNPJ 02.597.836-0001-40

End. Eletr. ygara@ygara.arq.br e canoadetolda@canoadetolda.org.br Internet www.canoadetolda.org.br

Encaminhe-se à (o) Dr. Antonio Fernando/ PROFER
Para conhecimento e adoção das providências.
Em, 05/09/2008

Fernanda da Silva Pereira
Chefe de Gabinete
Presidência/IPHAN

PHAN/PRESI
Fl. 244
Rubrica

NOTIFICAÇÃO n.º 002/2008-PRESI/IPHAN

Brasília, 27 de agosto de 2008.

IPHAN
Fl. 246
Rubrica

A Sua Senhoria o Senhor
Carlos Eduardo Ribeiro Jr.
Presidente da Sociedade Sócio Ambiental do Baixo São Francisco – Canoa de Tolda
Rua Jackson Figueiredo, n° 9, Mercado Municipal
CEP: 49.995-000 - Brejo Grande/SE

Assunto: **Notifica o tombamento individual da Canoa de Tolda Luzitânia, bem pertencente à Sociedade Sócio-Ambiental do Baixo São Francisco – Canoa de Tolda**

Senhor Presidente,

Cumpre-me levar ao conhecimento de Vossa Senhoria que a Canoa de Tolda Luzitânia, assim conhecida, de propriedade da Sociedade Sócio-Ambiental do Baixo São Francisco – Canoa de Tolda, é objeto de Processo de Tombamento individual n.º 1.473-T-2001 neste Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – IPHAN, por seu elevado valor etnográfico.

A presente notificação implica, pois, o tombamento isolado do bem móvel em questão, *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 quinze dias, a contar do recebimento da presente, assiste a Vossa Senhoria a faculdade de anuir ou impugnar a iniciativa, após o que se prosseguirá na forma do disposto no art. 9º, inciso 2º, do Decreto-lei n.º 25/37, combinado com o art. 1º, da Lei n.º 6.292, de 15 de dezembro de 1975.

Isto 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.

Atenciosamente,

Luiz Fernando de Almeida
Presidente

1ª via destinatário – 2ª via processo – 3ª via arquivo

Reconheço por AUTENTICIDADE a(s)
Firma(s) CARLOS EDUARDO
RIBEIRO JUNIOR x —
x — x — x Dou fé.
Piaçabuçu, 17/09/08
Em test° da verdade.
Tabelião

CARTÓRIO DO 1º OFÍCIO
FRANCISCO SERAFIM DE MELO
Tabelião
HELDER LUCIANO S. MELO
Substituto
Rua Mestre Francelino, 256
Piaçabuçu - Alagoas

VÁLIDO SOMENTE COM O SELO DE AUTENTICIDADE

IPHAN
Fl. 247
Rubrica

RECIBO

Recebi do **INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL – IPHAN**, a Notificação n.º 002/2008-PRESI/IPHAN, datada de 27 de.agosto.de 2008, referente ao processo n.º 1.473-T-2001, que trata do tombamento individual – por seus valores etnográficos da Canoa de Tolda Luzitânia, bem pertencente a Sociedade Sócio-Ambiental do Baixo São Francisco – Canoa de Tolda, cuja sede encontra-se localizada na Rua Jackson Figueiredo, n° 09, Mercado Municipal, Brejo Grande, Estado de Sergipe, da qual fico ciente e manifesto minha expressa anuência à iniciativa de proteção isolada do bem móvel em apreço.

Brejo Grande, 08 de setembro de 2008

Tabelionato de Piaçabuçu-AL

Carlos Eduardo Ribeiro Junior
Presidente da Sociedade Sócio Ambiental do Baixo São Francisco – Canoa de Tolda

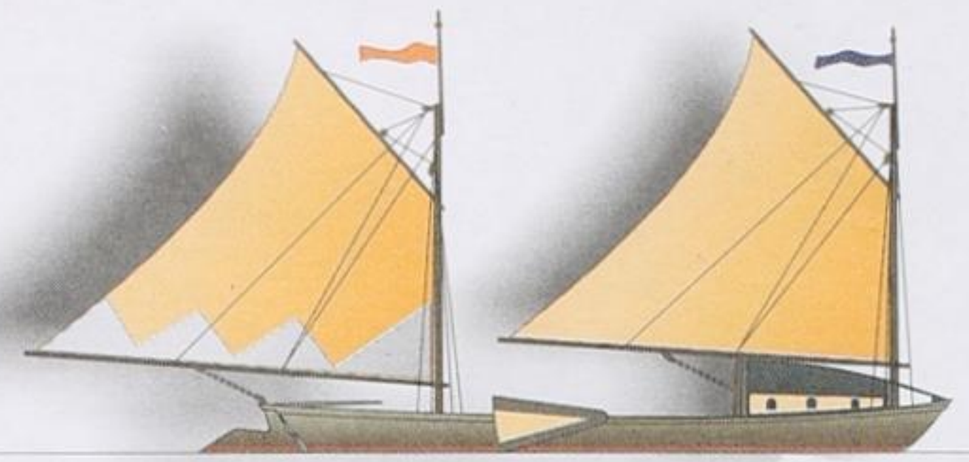
Endereço para correspondência:
INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL – IPHAN
Secretaria do Conselho Consultivo do Patrimônio Cultural
Rua da Imprensa n.º 16 – 8º andar
Centro – Rio de Janeiro – RJ
CEP: 20.030-120

VÁLIDO SOMENTE COM O SELO DE AUTENTICIDADE

CARTÓRIO DO 1º OFÍCIO
FRANCISCO SERAFIM DE MELO
Tabelião
HELDER LUCIANO S. MELO
Substituto
Rua Mestre Francelino, 256
Piaçabuçu - Alagoas

CERTIDÃO
Certifico que a presente fotocópia confere com o original que me foi apresentado. Dou fé.
Piaçabuçu 17/09/08
Tabelião

CANOA DE TOLDA™



SOCIEDADE SÓCIO-AMBIENTAL DO BAIXO SÃO FRANCISCO

Ilmo. Sr. Luiz Fernando de Almeida
Presidente do IPHAN – Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional
SBN Qd. 02 – Edifício Central Brasília – 6º. Andar
70040-904 Brasília DF

IPHAN
Fl. 248
Rubrica

CT061/08 - 17.09.2008

Ref: Recebimento do Original da Notificação do Tombamento da Canoa de Tolda Luzitânia

Prezado Senhor,

Por meio desta acusamos o recebimento do original da Notificação no. 002/2008-PRESI-IPHAN relativa ao tombamento individual de nossa canoa de tolda, a Luzitânia e seu respectivo recibo.

Em anexo a esta enviamos, conforme expusemos em nosso ofício CT050/08 de 05.08.2008, o recibo relativo à notificação supra citada.

Solicitamos a gentileza de que tão logo o tombamento seja publicado no Diário Oficial da União nos seja remetida cópia da página com o texto. Agradecemos muito.

Sem mais para o momento, e atenciosamente,

Carlos Eduardo Ribeiro Jr.
Presidente

Canoa de Tolda – Sociedade Socioambiental do Baixo São Francisco

Sede Sergipe- R. Jackson Figueiredo, 09 – Mercado Municipal
49995-000 Brejo Grande SE
Tel-Fax (79) 3366 1246

Alagoas- R. Mestre Francelino, 255 – Centro
57210-000 Piaçabuçu AL
Tel (82) 3552 1570

CNPJ 02.597.836-0001-40

End. Eletr. ygara@ygara.arq.br e canoadetolda@canoadetolda.org.br Internet www.canoadetolda.org.br

06 OUT 2008

SENHORES,

APÓS CONTATO COM A SRA. LÍGIA, NA PRESIDÊNCIA DO IPHAN EM BRASÍLIA, VOLTAMOS A ENVIAR (JÁ FOI FEITO O PROCEDIMENTO NO MÊS PASSADO) O RECIBO RELATIVO À NOTIFICAÇÃO 002/2008 - PRESI/IPHAN.

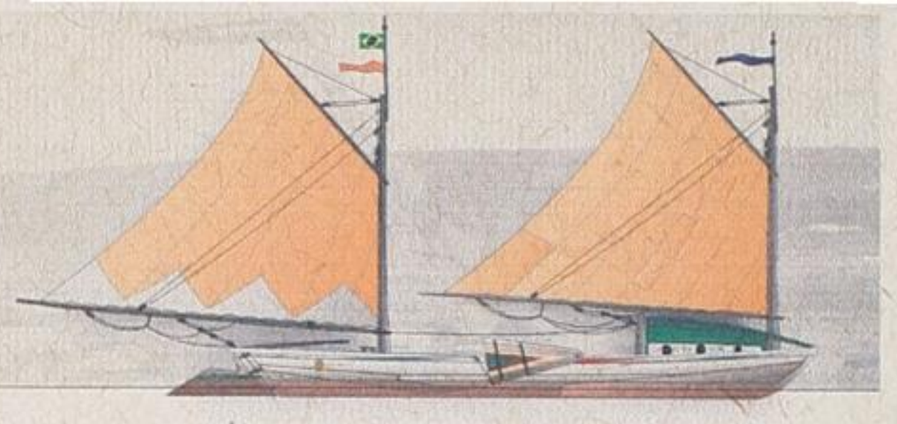
ATENCIOSAMENTE,

SOCIEDADE CANOA DE TOLDA
Carlos Eduardo Ribeiro Jr
Presidente

IPHAN
FL. 249

CANOA DE TOLDA

SOCIEDADE SÓCIOAMBIENTAL DO BAIXO SÃO FRANCISCO



IPHAN
Fl. 250

Ilmo. Sr. Luiz Fernando de Almeida
Presidente do IPHAN – Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional
SBN Qd. 02 – Edifício Central Brasília – 6º. Andar
70040-904 Brasília DF

CT061/08 - 17.09.2008

Ref: Recebimento do Original da Notificação do Tombamento da Canoa de Tolda Luzitânia

Prezado Senhor,

Por meio desta acusamos o recebimento do original da Notificação no. 002/2008-PRESI-IPHAN relativa ao tombamento individual de nossa canoa de tolda, a Luzitânia e seu respectivo recibo.

Em anexo a esta enviamos, conforme expusemos em nosso ofício CT050/08 de 05.08.2008, o recibo relativo à notificação supra citada.

Solicitamos a gentileza de que tão logo o tombamento seja publicado no Diário Oficial da União nos seja remetida cópia da página com o texto. Agradecemos muito.

Sem mais para o momento, e atenciosamente,

Carlos Eduardo Ribeiro Jr.
Presidente

Canoa de Tolda – Sociedade Socioambiental do Baixo São Francisco

Sede Sergipe- R. Jackson Figueiredo, 09 – Mercado Municipal
49995-000 Brejo Grande SE
Tel-Fax (79) 3366 1246

Alagoas- R. Mestre Francelino, 255 – Centro
57210-000 Piaçabuçu AL
Tel (82) 3552 1570

CNPJ 02.597.836-0001-40

End. Eletr. ygara@ygara.arq.br e canoadetolda@canoadetolda.org.br Internet www.canoadetolda.org.br

Canoa de Tolda – Sociedade Sócioambiental do Baixo São Francisco
CNPJ 02.597.836-0001-40
R. Jackson Figueiredo, 09 – Mercado Municipal - 49995-000 Brejo Grande SE
Tel-Fax (79) 3366 1246 End. Eletr. canoadetolda@canoadetolda.org.br Internet www.canoadetolda.org.br

IPHAN
Fl. 251
Rubrica

RECIBO

Recebi do **INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL – IPHAN**, a Notificação n.º 002/2008-PRESI/IPHAN, datada de 27 de.agosto.de 2008, referente ao processo n.º 1.473-T-2001, que trata do tombamento individual – por seus valores etnográficos da Canoa de Tolda Luzitânia, bem pertencente a Sociedade Sócio-Ambiental do Baixo São Francisco – Canoa de Tolda, cuja sede encontra-se localizada na Rua Jackson Figueiredo, n° 09, Mercado Municipal, Brejo Grande, Estado de Sergipe, da qual fico ciente e manifesto minha expressa anuência à iniciativa de proteção isolada do bem móvel em apreço.

Brejo Grande, 10.. de SETEMBRO.de 2008

Carlos Eduardo Ribeiro Junior
Presidente da Sociedade Sócio Ambiental do Baixo São Francisco – Canoa de Tolda

SOCIEDADE CANOA DE TOLDA

Carlos Eduardo Ribeiro Jr.
Presidente

Endereço para correspondência:
INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL – IPHAN
Secretaria do Conselho Consultivo do Patrimônio Cultural
Rua da Imprensa n.º 16 – 8º andar
Centro – Rio de Janeiro – RJ
CEP: 20.030-120

IPHAN/PRESI
Fl. 245
Rubrica

Ofício n.º 504 /2008-PRESI/IPHAN

Brasília, 11 de novembro de 2008.

IPHAN
Fl. 252
Rubrica

A Sua Excelência o Senhor
Carlos Augusto Ferreira
Prefeito Municipal de Brejo Grande
Praça da Bandeira n.º 401, Centro,
CEP: 49995-000 Brejo Grande/SE
Tel: (0XX79) 3366-1257 (1248/1249/1251)

Assunto: **Dar ciência do tombamento da Canoa de Tolda Luzitânia, constante do Processo de Tombamento n.º 1.473 – T – 2001**

Senhor Prefeito,

Cumpre-me levar ao conhecimento de Vossa Excelência que a Canoa de Tolda Luzitânia, de propriedade da Sociedade Sócio-Ambiental do Baixo São Francisco - Canoa de Tolda, com sede na R. Jackson Figueiredo, 09 – Mercado Municipal – 49995-000, no Município de Brejo Grande, SE, é objeto de Processo de Tombamento n.º 1.473 – T – 2001, neste Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – IPHAN, por seu elevado valor etnográfico.

Assim, encaminho-lhe o presente expediente para ciência de Vossa Excelência a respeito do tombamento em apreço.

Respeitosamente,

Luiz Fernando de Almeida
Presidente

1ª via destinatário – 2ª via processo – 3ª via arquivo

PRESI Fl. 246 Ofício

Ofício n.º 505 /2008-PRESI/IPHAN

Brasília, 11 de novembro de 2008.

IPHAN Fl. 253 Rubrica

A Sua Excelência o Senhor
Marcelo Déda Chagas
Governador do Estado de Sergipe
Palácio do Governo Augusto Franco, Av. Adélia Franco, 3305 – Grageru
CEP: 49020-040 - - Aracaju/SE
Tel: (0XX79) 3216-8000

Assunto: **Dar ciência do tombamento da Canoa de Tolda Luzitânia, constante do Processo de Tombamento n.º 1.473 – T – 2001**

Senhor Governador,

Cumpre-me levar ao conhecimento de Vossa Excelência que a Canoa de Tolda Luzitânia, de propriedade da Sociedade Sócio-Ambiental do Baixo São Francisco – Canoa de Tolda, com sede na R. Jackson Figueiredo, 09 – Mercado Municipal – 49995-000, no Município de Brejo Grande, SE, é objeto de Processo de Tombamento n.º 1.473 – T – 2001, neste Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – IPHAN, por seu elevado valor etnográfico.

Assim, encaminho-lhe o presente expediente para ciência de Vossa Excelência a respeito do tombamento em apreço.

Respeitosamente,

LUIZ FERNANDO DE ALMEIDA
Presidente

1ª via destinatário – 2ª via processo – 3ª via arquivo

IPHAN/PRESI
Fl. 247
Rubrica

Ministério da Cultura
Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional-IPHAN
Gabinete da Presidência

IPHAN
Fl. 254
Rubrica

DESPACHO

Para: Sra. Anna Maria Serpa Barroso
Assistente do Conselho Consultivo do IPHAN

Ref.: Processo nº 01450.008894/2008-14
Processo de Tombamento nº 1.473-T-2001
"Canoa de Tolda Luzitânia, de propriedade da Sociedade Sócio-Ambiental do Baixo São Francisco, com sede na Rodovia Vereador João Alves Bezerra, 555, Aracaju/SE.

Senhora Assistente,

1. Encaminho a Vossa Senhoria o presente processo para as providências cabíveis quanto a sua apreciação na próxima reunião do Conselho Consultivo do IPHAN.

Brasília, 12 de novembro de 2008.

Atenciosamente,

Fernanda da Silva Pereira
Chefe de Gabinete

IPHAN
Fl. 155
Rubrica

Ofício CC/IPHAN/ nº 350/08

Rio de Janeiro, 17 de novembro de 2008

A Sua Senhoria o Senhor
Conselheiro Luiz Phelipe de Carvalho Castro Andrés

Senhor Conselheiro,

Encaminho a Vossa Senhoria o Proc. Nº 1.473-T-01 / 01450.008894/2008-14 – **Canoa de Tolda Luzitânia**, e transmito os agradecimentos do Presidente do IPHAN pela aceitação do encargo de relatar e opinar sobre essa proposta de tombamento.

Atenciosamente,

Anna Maria Serpa Barroso

Anna Maria Serpa Barroso
Secretária do Conselho Consultivo do Patrimônio Cultural

IPHAN
Fl. 256
Rubrica

OFÍCIO CC/IPHAN/Nº 01/09 Rio de Janeiro, 06 de janeiro de 2009.

A Sua Senhoria o Senhor
Conselheiro Luiz Phelipe de Carvalho Castro Andrès

Senhor Conselheiro,

Conforme entendimentos, encaminho a Vossa Senhoria documentação referente ao Processo nº 01450.008894/2008-14 – proposta de tombamento da **Canoa de Tolda Luzitânia,** abaixo especificada**:**

1- *Patrimônio Cultural Naval do Brasil* (um exemplar).
2- 7 (sete) disquetes.
3- 1 (uma) fita VHS.

Informo que os citados anexos estavam em poder da Procuradoria Federal até o dia 11 de dezembro de 2008, data da 59º reunião do Conselho Consultivo, quando foram entregues a esta Secretaria para juntada ao respectivo processo.

Atenciosamente,

Anna Maria Serpa Barroso
Secretária do Conselho Consultivo do Patrimônio Cultural

IPHAN
Fl. 257
Rubrica

Ofício n.º 2008-GAB./PRESI.

Brasília-DF,

Assunto: Dar ciência do tombamento da Canoa de Tolda Luzitânia, constante do Processo de Tombamento n.º 1.473 – T – 2001

Exmo. Sr. Governador do Estado de Sergipe,

Cumpre-me levar ao conhecimento de Vossa Excelência que a Canoa de Tolda Luzitânia, de propriedade da Sociedade Sócio-Ambiental do Baixo São Francisco – Canoa de Tolda, com sede na R. Jackson Figueiredo, 09 – Mercado Municipal – 49995-000, no Município de Brejo Grande, SE, é objeto de Processo de Tombamento n.º 1.473 – T – 2001, neste Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – IPHAN, por seu elevado valor etnográfico.

Assim, encaminho-lhe o presente expediente para ciência de V. Exa. a respeito do tombamento em apreço.

Atenciosamente,

LUIZ FERNANDO DE ALMEIDA
Presidente do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional

A Sua Excelência
o Sr. Marcelo Déda Chagas
Governador do Estado de Sergipe
Palácio do Governo Augusto Franco, Av. Adélia Franco, 3305 - Grageru - Aracaju/SE - CEP: 49020-040
Tel: (0XX79) 3216-8000

1ª via destinatário – 2ª via processo – 3ª via arquivo

Serviço Público Federal
Ministério da Cultura
Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – IPHAN

IPHAN
Fl. 258
Rubrica

RECIBO

Recebi do **INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL – IPHAN**, a Notificação n.º /08, datada de ....de.....de 2008, referente ao processo n.º 1.473-T-2001, que trata do tombamento individual – por seus valores etnográficos da Canoa de Tolda Luzitânia, bem pertencente a Sociedade Sócio-Ambiental do Baixo São Francisco – Canoa de Tolda, cuja sede encontra-se localizada na Rua Jackson Figueiredo, n° 09, Mercado Municipal, Brejo Grande, Estado de Sergipe, da qual fico ciente e manifesto minha expressa anuência à iniciativa de proteção isolada do bem móvel em apreço.

Brejo Grande, ... de .....de 2008

Carlos Eduardo Ribeiro Junior
Presidente da Sociedade Sócio Ambiental do Baixo São Francisco – Canoa de Tolda

Endereço para correspondência:
INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL – IPHAN
Secretaria do Conselho Consultivo do Patrimônio Cultural
Rua da Imprensa n.º 16 – 8º andar
Centro – Rio de Janeiro – RJ
CEP: 20.030-120

IPHAN
Fl. 159
Rubrica

Ofício n.º 2008-GAB./PRESI.

Brasília-DF,

Assunto: Dar ciência do tombamento da Canoa de Tolda Luzitânia, constante do Processo de Tombamento n.º 1.473 – T – 2001

Ilmo. Sr. Prefeito do Município de Brejo Grande-SE,

Cumpre-me levar ao conhecimento de Vossa Senhoria que a Canoa de Tolda Luzitânia, de propriedade da Sociedade Sócio-Ambiental do Baixo São Francisco - Canoa de Tolda, com sede na R. Jackson Figueiredo, 09 – Mercado Municipal – 49995-000, no Município de Brejo Grande, SE, é objeto de Processo de Tombamento n.º 1.473 – T – 2001, neste Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – IPHAN, por seu elevado valor etnográfico.

Assim, encaminho-lhe o presente expediente para ciência de V. Sa. a respeito do tombamento em apreço.

Atenciosamente,

LUIZ FERNANDO DE ALMEIDA
Presidente do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional

A Sua Senhoria
o Sr. Carlos Augusto Ferreira
Prefeito de Brejo Grande – SE
Praça da Bandeira n.º 401, Centro, Brejo Grande, SE - CEP: 49995-000
Tel: (0XX79) 3366-1257 (1248/1249/1251)

1ª via destinatário – 2ª via processo – 3ª via arquivo

IPHAN
Fl. 260
Rubrica

NOTIFICAÇÃO n.º 2008-GAB./PRESI.

Brasília-DF,

Assunto: **Notifica o tombamento individual da Canoa de Tolda Luzitânia, bem pertencente à Sociedade Sócio-Ambiental do Baixo São Francisco – Canoa de Tolda**

Senhor Presidente da Sociedade Sócio Ambiental do Baixo São Francisco – Canoa de Tolda,

Cumpre-me levar ao conhecimento de Vossa Senhoria que a Canoa de Tolda Luzitânia, assim conhecida, de propriedade da Sociedade Sócio-Ambiental do Baixo São Francisco – Canoa de Tolda, é objeto de Processo de Tombamento individual n.º 1.473-T-2001 neste Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – IPHAN, por seu elevado valor etnográfico.

A presente notificação implica, pois, o tombamento isolado do bem móvel em questão, *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 quinze dias, a contar do recebimento da presente, assiste a Vossa Senhoria a faculdade de anuir ou impugnar a iniciativa, após o que se prosseguirá na forma do disposto no art. 9º, inciso 2º, do Decreto-lei n.º 25/37, combinado com o art. 1º, da Lei n.º 6.292, de 15 de dezembro de 1975.

Isto 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.

Atenciosamente,

LUIZ FERNANDO DE ALMEIDA
Presidente do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional

Ilustríssimo Senhor
Carlos Eduardo Ribeiro Jr.
Presidente da Sociedade Sócio Ambiental do Baixo São Francisco – Canoa de Tolda
Rua Jackson Figueiredo, n° 9, Mercado Municipal, CEP: 49.995-000
Brejo Grande – SE

1ª via destinatário – 2ª via processo – 3ª via arquivo

IPHAN
Fl. 261
Rubrica

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

IPHAN
Fl. 162
Rubrica

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 "descobrindo 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

IPHAN
Fl. 263
Rubrica

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 oficio 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

IPHAN
Fl. 264
Rubrica

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 Philosóphica Pelas Capitanias 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.

IPHAN
Fl. 265
Rubrica

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 Bahía.

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

IPHAN
Fl. 266
Rubrica

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 – DEPAM/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, (parafraseando 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 parcos recursos, em um esforço de sacrifício pessoal, a Luzitânia, evitando assim que se

IPHAN
FL 267
Rubrica

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 sequencia 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 vivencia de arqueólogo submarino e conhecimento dos naufrágios estuda hoje os barcos do areia da Paraíba. E também a Arquiteta Carmen Lucia Muraro do IPHAN de Pernambuco, Diretora

IPHAN
Fl. 268
Rubrica

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 inciativa 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.

IPHAN
Fl. 269
Rubrica

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 da 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

IPHAN
Fl. 270
Rubrica

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 1° e 2° do art. 4° 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 Capitanias 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

IPHAN
Fl. 271
Rubrica

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.....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,

IPHAN
Fl. 272
Rubrica

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 apensas 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 "musealisação" ou "manutenção em uso".

Foram exaustivamente debatidas questões como "autenticidade" e "identidade" e por sugestão do Arquiteto José Aguillera 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 Património 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, aferidor 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.

IPHAN
Fl. 273
Rubrica

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 tombar 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*

IPHAN
Fl. 274
Rubrica

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 musealisado, que não tivesse que passar pelos processos mais violentos de manutenção de uma embarcação em uso diário. Entretanto, essa musealisação, com a consequente 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 tombo 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 musealisados 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

IPHAN
Fl. 275
Ruberlei

de tombamento já foram aqui tratadas e se tornaria repetitivo e desnecessariamente extenso para o presente relatório.

Devo, no entanto relembrar que, compulsando página por pagina 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 rica 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 Capitanias, 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 golfão 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 Weiseimmer, 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 içar 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,

IPHAN
Fl. 276
Rubrica

possuiria hoje 87 anos de existência. Teria nascido com o nome de Flor de Capanema[1]*. 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 Weiseimmer:

---

[1] Informações extraídas do "História resgatada do saveiro Sombra da Lua", de Pedro C. Bocca, presidente da Associação Viva Saveiro.

IPHAN
Fl. 277
Rubrica

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, igaritès, 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 cúter 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 ensejar 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,

IPHAN
Fl. 278
Rubrica

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.

IPHAN
Fl. 279
Rubrica

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.

E 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

IPHAN
Fl. 280
Rubrica

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.

IPHAN
Fl. 181
Rubrica

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 aguas 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 aguas 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 aguas 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 mastaréus, 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

IPHAN
Fl. 282
Rubrica

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

IPHAN
Fl. 283
Rubrica

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 ouso 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 Phelipe de Carvalho Castro Andrès
Conselheiro do Conselho Consultivo do IPHAN.

IPHAN
Fl. 284
Rubrica

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 04 dias do mês de maio de 2012, no Arquivo Central – Seção RJ, procedeu-se ao encerramento do segundo volume do processo nº 1473-T-01, contendo 119 (cento e dezenove) folhas numeradas, incluindo este Termo. Para constar, eu, Hilário Pereira Filho, Chefe do Arquivo Central – Seção RJ, subscrevo e assino.

Rio de Janeiro, 04 de maio de 2012.

Hilário Pereira Filho
Arquivo Central IPHAN
SIAPE 1545824

MINISTÉRIO DA CULTURA

IPHAN

INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL

SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL

COORDENAÇÃO GERAL DE PESQUISA E DOCUMENTAÇÃO
ARQUIVO CENTRAL DO IPHAN

PROCESSO DE TOMBAMENTO Nº 1473-T-01 **VOLUME III**

"CANOA DE TOLDA LUZITÂNIA, DE PROPRIEDADE DA SOCIEDADE SOCIOAMBIENTAL DO BAIXO SÃO FRANCISCO, NO ESTADO DE SERGIPE".

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

189101

Nº PROTOCOLO: 01450.008894/2008-14 **DATA/HORA ABERTURA:** 17/06/2008 - 16:30:48

INTERESSADO:
1 - DESCONHECIDA - RJ

PROCEDÊNCIA:
DESCONHECIDA - RJ

ASSUNTO/DESCRIÇÃO:
Processo nº1473-T-2001:Canoa de Tolda Luzitânia,Município de Aracaju/SE/Senhor Diretor,encaminho o Processo nº1473-T-2001,intitulado:Canoa de Tolda Luzitânia,de propriedade da Sociedade Sócio-ambiental do Baixo São Francisco,com sede na Rodovia Ver.João Alves Bezerra,555 Aracaju,Estado de Sergipe.

SERVIÇO NACIONAL DE PROTOCOLO
-SENAPRO-

MOVIMENTAÇÕES

	SIGLA	CÓDIGO:	DATA	SEQ.	SIGLA	CÓDIGO:	DATA
1				1			
2				2			
3				3			
4				4			
5				5			
6				6			
7				7			
8				8			
9				9			
10				10			
11				11			
12				12			
13				13			
14				14			

SICAU

AS MOVIMENTAÇÕES DEVERÃO SER COMUNICADAS AO PROTOCOLO

ANEXOS:

IPHAN
Fl. 285
Rubrica

Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – IPHAN

Departamento de Articulação e Fomento - DAF

Coordenação-Geral de Pesquisa e Documentação – COPEDOC

Arquivo Central IPHAN – Seção Rio de Janeiro

TERMO DE ABERTURA DE VOLUME

Aos 04 dias do mês de maio de 2012, no Arquivo Central – Seção RJ, procedeu-se à abertura do terceiro volume do processo nº 1473-T-01, que se inicia, com este termo, à folha 285 (duzentos e oitenta e cinco). Para constar, eu, Hilário Pereira Filho, Chefe do Arquivo Central – Seção Rio de Janeiro, subscrevo e assino.

.

Rio de Janeiro, 04 de maio de 2012.

Hilário Pereira Filho
Arquivo Central IPHAN
SIAPE 1545824

IPHAN
Fl. 286
Rubrica

Às dez horas do dia nove de dezembro de dois mil e dez, no Salão Portinari do Palácio Gustavo Capanema, no Rio de Janeiro, reuniu-se o Conselho Consultivo do Patrimônio Cultural sob a presidência de Luiz Fernando de Almeida, Presidente do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. Presentes os Conselheiros Angela Gutierrez, Arno Wehling, Breno Bello de Almeida Neves, Italo Campofiorito, Jurema de Sousa Machado, Luiz Phelipe de Carvalho Castro Andrès, Marcos Castrioto de Azambuja, Maria Cecília Londres Fonseca, Myriam Andrade Ribeiro de Oliveira, Nestor Goulart Reis Filho, Synésio Scofano Fernandes, Ulpiano Toledo Bezerra de Meneses – representantes da sociedade civil -, Heloisa Helena Costa Ferreira – representante do Instituto Brasileiro do Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis -, Jorge Lucien München Martins – representante do Ministério das Cidades -, José Liberal de Castro – representante do Instituto de Arquitetos do Brasil -, Roque de Barros Laraia – representante da Associação Brasileira de Antropologia – e Rosina Coeli Alice Parchen – representante do Conselho Internacional de Monumentos e Sítios. Ausentes, por motivo justificado, os Conselheiros Marcos Vinicios Vilaça – representante da sociedade civil -, Claudia Maria Pinheiro Storino – representante do Instituto Brasileiro de Museus -, Eduardo Góes Neves – representante da Sociedade de Arqueologia Brasileira -, Eliezer Moreira Pacheco – representante do Ministério da Educação – e Roberto Luiz Bortolotto – representante do Ministério do Turismo.O Presidente cumprimentou os presentes e deu início à reunião com as seguintes palavras: "Vamos iniciar a sexagésima sexta reunião do Conselho Consultivo do Patrimônio Cultural. Queria me desculpar pela informalidade dos trajes, mas esta sala está sem ar condicionado, espero em breve recuperá-lo. Na verdade, o projeto de recuperação elaborado inclui a refrigeração de todo o edifício. Considero muito interessante que os Conselheiros tomem conhecimento desse projeto, porque será realmente um grande desafio. Este edifício é o grande ícone do patrimônio cultural brasileiro, da cultura brasileira do século XX. Acho que precisamos compartilhar com o Conselho algumas decisões referentes a esse projeto. Proponho também uma alteração de pauta. Tinha imaginado fazer o balanço das atividades do Conselho no início desta reunião, mas penso que será melhor fazê-lo ao final. Passo a palavra à Conselheira Cecília Londres e, em seguida, ao Conselheiro Ulpiano Bezerra de Meneses, que desejam apresentar questionamentos diversos". A Conselheira Maria Cecília Londres Fonseca tomou a palavra para os seguintes comentários: "Trata-se de assunto que na Câmara do Patrimônio Imaterial consideramos de muita importância: a questão da contribuição do Brasil, que é signatário da Convenção para

AM Barros

IPHAN
Fl. 287
Rubrica

Salvaguarda do Patrimônio Cultural de 2003, assinada em 2006. No texto da Convenção foi criado um fundo para o qual todos os países signatários, a cada 2 anos, devem fazer uma contribuição, de acordo com os cálculos do orçamento da UNESCO. A responsabilidade dessa contribuição, inicialmente do IPHAN, foi transferida para o Ministério do Planejamento. E desde então ela foi suspensa, embora seja uma quantia bastante razoável. Esse fato tem conseqüências para o Brasil. O país não pôde se candidatar para integrar o último comitê porque não estava em dia com as suas contribuições. Gostaria de consultar os membros do Conselho se concordam que solicitemos ao Presidente do IPHAN e ao Ministro da Cultura que façam gestões junto ao Ministério do Planejamento para resolver essa pendência, que inclusive cria um mal-estar. O Brasil não é um país que eventualmente poderia alegar dificuldades financeiras". O Presidente agradeceu e apresentou o seguinte esclarecimento: "Primeiro, acho bem-vinda essa manifestação do Conselho. Não se trata de questão orçamentária; houve uma normativa no ano anterior transferindo para o Ministério do Planejamento as contribuições de todos os ministérios, e o Ministério do Planejamento não se organizou de modo a cumprir esses compromissos. Então, não é só com relação ao Comitê do Patrimônio Imaterial, estamos inadimplentes com relação a todos os nossos compromissos internacionais. A manifestação deste Conselho ajudará a sensibilizar sobre a urgência de regularizá-los." Prosseguindo, a palavra foi concedida ao Conselheiro Ulpiano Bezerra de Meneses para as seguintes observações: "Senhor Presidente, Senhores Conselheiros. Trata-se também de questão discutida na última reunião da Câmara do Patrimônio Imaterial: são os tombamentos e registros por via legislativa. Têm ocorrido assustadoras iniciativas de deputados estaduais e federais, assumindo papéis que sempre foram considerados exclusivos do Poder Executivo. Há legislação estadual, por exemplo, que aceita explicitamente a via legislativa, como é o caso do Rio de Janeiro; em outros estados, como é o caso de Minas Gerais, há uma recusa de aceitar outro caminho que não seja o do Poder Executivo. Um projeto de lei apresentado recentemente à Assembléia Legislativa de Minas Gerais, propondo registro de Reisados e Folias de Reis no Estado, foi considerado inconstitucional. Há juristas que aceitam tranqüilamente as iniciativas do legislativo e a via jurisdicional, o que me parece altamente discutível. Em suma, trata-se de uma série de intervenções absolutamente descabidas, que geram indefinições, que geram insegurança, trazem risco de oficializar uma via alternativa para os propósitos dessas medidas de proteção, e criam a possibilidade de embaralhar critérios, de esvaziar justificativas, sobretudo de dispensar sistemática. De maneira que vale a pena o estudo desse problema. Como a sua natureza é essencialmente jurídica, deveria ser feito por juristas. Não é o caso dos membros da Câmara do Patrimônio Imaterial.

M. Barroso

IPHAN
Fl. 288
Rubrica

Então, a proposta é que o IPHAN promova um estudo jurídico do problema, que inclusive leve em conta as legislações estaduais. Que se analise a jurisprudência, que se analise a doutrina, e, após a discussão desse estudo, o IPHAN assuma posição institucional a esse respeito." O Presidente tomou a palavra para os seguintes comentários: "Obrigado, Conselheiro. Esse assunto é absolutamente importante, está colocado na pauta do IPHAN. Penso que paralelo a esse processo de tomada de posição deste Conselho e da própria Instituição visando revalorizar o instrumento tombamento, na mesma proporção aumentou a quantidade de propostas do Legislativo de classificar determinados bens como patrimônios culturais. Estamos nos contrapondo, temos limites. Acho que a proposta do Conselheiro de solicitarmos um trabalho é importante, mas proponho também que façamos uma distribuição aos Conselheiros da nossa argumentação contrária a esses processos. Peço a manifestação do nosso Procurador-Chefe, relatando os nossos procedimentos, e informando o nosso limite institucional de contraposição a essas propostas." O Procurador-Geral do IPHAN, Antônio Fernando Alves Leal Neri, tomou a palavra para os seguintes esclarecimentos: "Considero extremamente importante a fala do Conselheiro Ulpiano Bezerra de Meneses sobre esse assunto, e a reflexão que propiciou. Realmente é uma preocupação nossa, enquanto Instituição que deve zelar pelo patrimônio cultural e, ao mesmo tempo, identificar os bens devem integrar o Patrimônio Cultural Brasileiro. De certa forma, a postura que está sendo adotada pelo Legislativo e, em alguns casos, pelo Judiciário, realmente entra em choque com o próprio papel do IPHAN, até bem pouco tempo claro na jurisprudência. Consideramos que é de mérito administrativo porque o nosso ordenamento jurídico trabalha com a independência entre os Poderes Executivo, Legislativo e Judiciário. Cada um deles deve atuar dentro do seu âmbito de competência. Atualmente o Legislativo está formulando projetos de lei atribuindo valores a determinados bens ou manifestações culturais para que o Executivo passe a tutelá-los. O IPHAN está se posicionando em relação a essa questão, até esclarecendo os nossos legisladores sobre os conceitos do instituto do registro e do instituto do tombamento. Penso que muitos desses projetos que estão surgindo resultam do total desconhecimento do alcance desses instrumentos. Há também outro aspecto; a cultura é uma questão que agrada aos eleitores, agrada à comunidade. É um processo que devemos enfrentar com os instrumentos jurídicos disponíveis. Em casos de registro, é possível a Procuradoria se manifestar antes da sanção, e tem se manifestado contrária em todos, solicitando inclusive o veto desses projetos. Mas nem sempre nossa posição é acolhida, até mesmo pela questão política que envolve. Então, o primeiro passo é trabalhar junto ao Judiciário para fortalecer o posicionamento do IPHAN na defesa do mérito administrativo. A outra frente seria trabalhar para esclarecer de

A.M. Gomes

IPHAN
Fl. 289
Rubrica

forma efetiva os nossos legisladores sobre os instrumentos de defesa do patrimônio cultural brasileiro. A contraposição do IPHAN, inicialmente, se dá com o seu posicionamento ao solicitar o veto desses projetos de lei, na medida em que são encaminhados à Procuradoria para análise. Então, no âmbito do Executivo, esse controle é exercido pelo Presidente da República, o IPHAN apenas orienta apresentando todos os elementos para fundamentar um veto do titular do Poder Executivo, seria uma ação de controle do Executivo sobre o Legislativo. A discussão no âmbito Judiciário, em uma eventual ação de inconstitucionalidade, talvez fique um pouco complicada, porque na medida em que o Judiciário começa a ingressar no mérito administrativo, deveríamos sensibilizá-los sobre a política do Instituto, e sobre a definição dos bens culturais." O Conselheiro Italo Campofiorito pediu a palavra para as seguintes considerações: "É chover no molhado apoiar as palavras do Conselheiro Ulpiano Bezerra de Meneses, porque trabalho nos Patrimônios do Município de Niterói, do Município do Rio de Janeiro, e no Patrimônio Estadual do Rio de Janeiro. As assembléias legislativas, volta e meia, tombam coisas sem base na lei. Fica uma situação equívoca. Logo, não reconhecemos tais tombamentos. Cabe ao Poder Legislativo fazer regras, normas de uso geral; e uma delas é permitir que o Poder Executivo tombe. Lei para tombamento exclusivo, localizado, não é **norma**. Foi assim que sempre entendi, sem ser jurista. Porque norma é de aplicação geral; medidas de aplicação localizada são competência do Poder Executivo. O que cabe ao Poder Legislativo é fazer uma lei que permita ao poder Executivo tombar. É o que tem acontecido sempre. Estou apoiando e lembrando que isso acontece em todos os lugares. Isso pode estar acontecendo no Brasil inteiro. Obrigado." O Conselheiro Synésio Scofano Fernandes pediu a palavra para apresentar as seguintes considerações: "A respeito do assunto vejo duas outras abordagens. Esposo também a mesma idéia da área jurídica, essa via jurídica deve ser explorada. Mas acho que deve ser aprofundado um estudo dos efeitos dessa prática na área cultural, e também da desorganização dos conceitos que estão sendo duramente implantados em nossa sociedade, fundamentalmente desse conceito de patrimônio imaterial. Essa campanha de esclarecimento deve mostrar o esforço que vem sendo feito no sentido de delinear e delimitar, de conceituar essa idéia de patrimônio imaterial. Não sei se uma ação de natureza política poderia ser feita, principalmente junto às Comissões de Constituição e Justiça das duas casas do Congresso, que tratam da admissibilidade e da legalidade das leis. Qualquer proposição legislativa passa por essas Comissões. O momento atual não é oportuno porque estão sendo constituídas, mas no início do ano legislativo seria conveniente levar a essas comissões uma proposição esclarecendo os papéis atribuídos aos diversos entes da área cultural, no sentido de não criar uma anomia nesse setor." O Presidente agradeceu e passou a

IPHAN
Fl. 290
Rubrica

palavra à Conselheira Jurema Machado para os seguintes comentários: "Minhas observações são exatamente na direção das apresentadas pelo Conselheiro Synésio Scofano Fernandes, concordo que os focos a serem trabalhados são, sobretudo, as Comissões de Constituição e Justiça dos Legislativos. Parece-me uma coisa esdrúxula por parte delas deixarem prosperar projetos dessa natureza, que além da questão da abordagem da cultura em si, estão criando responsabilidades para o órgão do patrimônio, medidas que em outras áreas não se permite. No caso de tutelamento material, elas têm efeitos semelhantes ao da legislação do uso do solo, que não pode ser iniciativa do Legislativo. E, na verdade, acontece que são inaplicáveis, mais adiante o IPHAN ou os órgãos estaduais serão cobrados para aplicar leis inaplicáveis. Até os próprios tombamentos via Constituição Federal, como o caso dos quilombos, complicado até hoje, porque o caminho não era aquele. Em Minas Gerais, os tombamentos via lei orgânica do Município de Belo Horizonte foram integralmente derrubados na Justiça. O Conselho Municipal de Patrimônio teve que refazer as propostas consideradas aceitáveis. É uma jurisprudência que julgo bastante interessante, deve ser tomada como referência." O Presidente agradeceu e apresentou os seguintes esclarecimentos: "Ainda que seja absolutamente relevante ter uma ação ativa, em todas as vezes que fui ao Congresso, no sentido de explicitá-la com clareza, houve uma contraposição à idéia, tanto de legisladores, quanto de chefes dos executivos, que tendem a julgar-se no campo do seu direito, pensando sempre nos resultados que isso gera, do ponto de vista de imagem. Então, ainda que seja importante o processo de conscientização, penso ser fundamental trabalharmos no campo jurídico visando uma explicitação das competências. Considero interessante a sugestão do Conselheiro Ulpiano Bezerra de Meneses, já que os nossos pareceres não são suficientes para esse processo de convencimento, que façamos uma reflexão no campo jurídico sobre as possibilidades de estabelecermos regras dentro dos limites de competência." O Procurador-Geral do IPHAN, Antonio Fernando Neri, tomou a palavra para apresentar os seguintes esclarecimentos: "Gostaria de acrescentar mais um detalhe a respeito disso. De fato, julgo vital essa campanha de esclarecimentos, perfeita. Mas além do controle que pode ser feito pelo próprio Executivo, utilizando vetos, o Chefe do Poder Executivo pode ingressar com ações para questionar esses projetos de lei, discutindo o próprio mérito administrativo, dentro desse controle exercido pelo Judiciário sobre os atos do Executivo e do Legislativo, definir o próprio mérito administrativo. Ou seja, fazer valer a competência do IPHAN com relação aos critérios para definir quais os bens culturais que devem ser protegidos. Outra alternativa é impetrar no Poder Judiciário ações civis públicas, ações diretas de inconstitucionalidade, alegando a inconstitucionalidade da lei ou do decreto que foi editado." O Presidente agradeceu

A.M. Bueno

IPHAN
Fl. 891
Rubrica

e considerou como melhor caminho a proposta do Conselheiro Ulpiano Bezerra de Meneses. Prosseguindo, o Presidente passou a tratar da proposta de extensão do polígono de tombamento do **Conjunto Arquitetônico e Paisagístico do Santuário de Nossa Senhora da Piedade**, nos Municípios de Caeté e Sabará, no Estado de Minas Gerais, contida no Processo nº 0526-T-55 (Processo nº 01450.011183/2006-57), a ser relatado pela Conselheira Myriam Andrade Ribeiro de Oliveira. Inicialmente, o Presidente concedeu a palavra ao Diretor do Departamento do Patrimônio Material e Fiscalização, arquiteto Dalmo Vieira Filho, para a apresentação do processo, transcrita a seguir: "Senhor Presidente, Senhores Conselheiros, o processo de tombamento da Serra da Piedade congrega pelo menos três aspectos singulares. O sítio natural, o conjunto arquitetônico e o sítio de devoção religiosa. A partir da devoção a Nossa Senhora da Piedade, hoje padroeira do Estado de Minas Gerais, foi erguido o Santuário. Para o IPHAN, esse projeto tem outra singularidade que merece ser ressaltada. É indicativo das demandas locais para atualizar e abranger o próprio conceito do tombamento, no sentido do que deve ser tombado. Atualmente, em Minas, esse princípio, essa demanda de interação é melhor do que em qualquer outro estado. Nós temos junto com o tombamento da Serra da Piedade a solicitação de tombamento da Serra de São José, da Serra dos Cristais e da Serra dos Currais, que complementariam os tombamentos existentes. O Departamento de Patrimônio Material analisou o processo, recebido da Superintendência do IPHAN em Minas Gerais, recomendou o tombamento, e encaminhou à Presidência nesse sentido. O mérito será analisado pela Senhora Conselheira Relatora. Obrigado." Prosseguindo, o Presidente passou a palavra à Relatora, Conselheira Myriam Andrade Ribeiro de Oliveira, para a apresentação do seu parecer, transcrito a seguir: "**Processo nº 0526 – T – 55 - Número do protocolo: 01450011183 / 2006-57** - Quatro volumes e três anexos de documentos / Movimento SOS Serra da Piedade. Assunto: **Extensão do polígono de tombamento do Conjunto Arquitetônico e Paisagístico do Santuário de Nossa Senhora da Piedade no Estado de Minas Gerais**. **PARECER** Localizada nos municípios de Sabará e Caeté, a cerca de 30 km de Belo Horizonte, a Serra da Piedade é um dos pontos mais elevados da Cordilheira do Espinhaço, cuja altitude alcança 1.783 metros. Sua história está estreitamente ligada à da própria ocupação do território das Minas Gerais, tendo sido usada como marco referencial pelos bandeirantes que percorreram a região em busca do ouro. Além da capital Belo Horizonte, construída no local do antigo povoado do Curral del Rei, quatro outras cidades coloniais podem ser avistadas de seu topo: Sabará, Caeté, Lagoa Santa (primitiva Lagoa Grande) e Raposos, sede da mais antiga freguesia de Minas Gerais. Importantes centros mineradores, as duas primeiras são detentoras de valioso patrimônio arquitetônico e artístico,

IPHAN
Fl. 292
Rubrica

incluindo número significativo de monumentos com tombamento federal. Entre 1767 e 1770 foi construído neste local privilegiado o Santuário de Nossa Senhora da Piedade, por iniciativa do mestre-de-obras português Antônio da Silva Bracarena, que também construiu a Matriz de Caeté. O retábulo, de primorosa talha rococó com pintura de marmorizados e dourados, teve possivelmente participação do Aleijadinho, autor da imagem da padroeira entronizada no camarim. Situada na primeira fase da produção de Antônio Francisco Lisboa, esta bela imagem impressiona pela perfeita integração entre as figuras da Virgem com o Cristo morto nos joelhos, cujas dimensões, apesar do corpo atlético, são quase as de uma criança. O Santuário tornou-se no século XIX importante centro de peregrinações, atraindo multidões de romeiros, que ainda hoje sobem a serra na festa de Nossa Senhora da Piedade, proclamada em 1958, padroeira do Estado de Minas Gerais, pelo Papa João XXIII. A importância da Serra da Piedade e suas edificações religiosas foi registrada pelos viajantes estrangeiros que percorreram a Capitania das Minas do Ouro no século XIX, como Saint-Hilaire em 1818 e Richard Burton em 1860: *[...] (A Serra da Piedade), tem cerca de 5.400 pés de altura (acima do nível do mar), e acha-se situada a 4 léguas da cidade de Sabará. [...] Para atingir a serra dá-se uma grande volta; mas pode-se chegar ao cimo mesmo a cavalo. Atravessam-se então terrenos outrora cultivados e hoje cobertos de matas. [...] Logo que se sai das matas, começa-se a subir uma encosta firme; o terreno é todo ferro; rochas mostram-se aqui e acolá; não se depara nenhuma fonte e a vegetação, muito fraca não apresenta senão arbustos, subarbustos e ervas [...] A montanha termina por uma pequena plataforma, de onde se descobre o mais extenso panorama que me foi dado apreciar depois que me acho na Província de Minas [...] No alto da Serra da Piedade foi construída uma capela muito grande, contra a qual apoiaram, à direita e à esquerda, edifícios onde residem os eremitas da montanha e os peregrinos que a devoção leva a esse lugar.* (SAINT-HILAIRE, Auguste de. *Segunda Viagem do Rio de Janeiro a Minas Gerais e São Paulo*. São Paulo: Edusp, 1974, p. 66 e 67) *[...] a melhor subida é por leste, via Caeté; a encosta ocidental tem um caminho, mas muito íngreme e perigoso. No alto, a duas léguas e um quarto de Sabará, eleva-se uma capelinha branca, a brilhar como uma pérola ao sol; notada de muito longe, será muito útil aos agrimensores. A Piedade, como o Caraça e o Itacolomi, iniciou a vida civilizada com seu eremita; logo a cela transformou-se em uma igreja [...]* (BURTON, Richard. *Viagem do Rio de Janeiro a Morro Velho; 1868*. São Paulo: Itatiaia/ Edusp, 1976, p. 362) O tombamento federal foi solicitado em junho de 1955 por Frei Rosário Joffily, frade dominicano responsável na época pelo Santuário da Piedade e seu culto, recebendo parecer favorável do então chefe da seção de História do DPHAN, Carlos Drummond de Andrade. [..] *Trata-se de defender, contra os riscos da mineração e do desflorestamento, uma paisagem de montanha de rara importância e significação na história social e religiosa de Minas Gerais. Em torno do cume onde se erige a capela, os caminhos coloniais de penetração e exploração econômica, enquanto a ermida se*

IPHAN
Fl. 293
Rubrica

constituía num centro de convergência de inúmeros devotos e peregrinos. Este sítio tradicional, que se destaca a longa distância por sua eminência, merece, a nosso ver, integrar-se no patrimônio histórico nacional. Em setembro de 1956, o Conjunto Arquitetônico e Paisagístico do Santuário de Nossa Senhora da Piedade foi tombado pelo IPHAN, com Inscrição número 316 no Livro Histórico, folha 53 e Inscrição número 16 no Livro Arqueológico, Etnográfico e Paisagístico, folha 04. Juntamente com os aspectos históricos, culturais e paisagísticos que fundamentaram o tombamento federal de 1956, é preciso enfatizar que a Serra da Piedade é um dos cenários de maior beleza natural do Estado de Minas Gerais ou mesmo do Brasil, constituindo reserva ambiental e ecológica de varias espécies, com destaque para as bromélias e orquídeas e animais em vias de extinção no ambiente natural como as onças pintadas. Além disso, por ser o conjunto mais elevado da Serra do Espinhaço, a Serra da Piedade é um divisor de águas de suma importância, contribuindo para a captação hídrica e formação de rios, entre os quais o Rio Doce, de grande extensão territorial. Suas excepcionais condições de visibilidade ocasionaram outrossim a instalação de um observatório astronômico pela Universidade Federal de Minas Gerais, um dos maiores hoje existentes na América Latina. Já no ano de 1989, a Serra da Piedade foi reconhecida pela Constituição Estadual de Minas Gerais como Monumento Natural para fins de preservação e dois anos mais tarde o Município de Caeté efetuou seu tombamento a partir da cota de 1200 metros até o cume, dentro dos limites do município. Finalmente em 2004 o governador Aécio Neves sancionou a Lei número 15.178/04 que definiu os limites de sua área de conservação, cujo perímetro foi ratificado pelo IEPHA/ MG em 2005. Neste mesmo ano a UNESCO oficializou o título de "reserva da biosfera" para o trecho mineiro do maciço do Espinhaço, no qual se inclui a Serra da Piedade e o IEPHA / MG definiu a área de entorno do Monumento Natural tombado e as diretrizes de proteção. Com todos esses mecanismos de defesa seria de esperar que a Serra da Piedade estivesse efetivamente preservada. O que infelizmente não é o caso. Sua própria localização geográfica na unidade morfológica denominada "Quadrilátero Ferrífero" na zona metalúrgica do Estado de Minas Gerais (os nomes já dizem tudo) indica sua vulnerabilidade. Fruto importante de divisas para o Estado, a atividade mineradora é sempre acompanhada de devastação ambiental em maior ou menor escala. Triste herança que pode ser constatada de imediato pelo viajante mais desavisado que percorre as estradas da região central em torno de Belo Horizonte, na qual justamente estão localizadas as cidades históricas mais conhecidas. Encarregado de uma visita de vistoria em janeiro de 2007, o arquiteto do IPHAN Carlos Fernando Moura Delfim definiu um quadro alarmante das devastações *[...] montanhas propostas para tombamento, como o Pico de Itabirito (próximo a Ouro Preto) são desmontadas à revelia do IPHAN. Sem falar nas que não foram objeto de ações protetoras*

IPHAN
Fl. 294
Rubrica

e que desapareceram, como o Pico do Itatiaiuçu, em Itaguara, originalmente com 1434 metros de altitude e já em vias de se tornar um terreno plano e raso. A cidade de Itabira ao perder para as atividades de mineração de ferro o Pico do Cauê,[...]. Perdeu a própria toponímia tupi-guarani, (pedra que brilha) e, junto com o elemento orográfico mais importante, seu sentimento de grandeza e elevação. [...] Itabira hoje, é '... mais um retrato na parede...', segundo o itabirano Carlos Drummond de Andrade. Situação que ameaça a própria capital Belo Horizonte, onde a Serra do Curral também corre o risco de se tornar um "retrato na parede", tendo em vista as minerações que a corroem na parte posterior não visível diretamente. Com relação à Serra da Piedade, Carlos Fernando Delfim observou, que as atividades de mineração continuavam em prosseguimento em 2007, apesar de suspensas pelo Ministério Público Federal em mandato de segurança emitido no ano anterior. O pedido de consolidação e ampliação do polígono de tombamento federal da Serra da Piedade foi feito ao IPHAN em julho de 2006 pelo Arcebispo Metropolitano de Belo Horizonte, D. Walmor Oliveira de Azevedo e em setembro de 2007 o dossiê elaborado pela 13ª Superintendência Regional (Minas Gerais) foi encaminhado ao DEPAM, que designou a arquiteta Marta Queiroga Amoroso Anastácio para complementação de estudos técnicos e emissão de parecer. Muito bem elaborado o dossiê da 13ª SR/ IPHAN, incluía, entre outros documentos e do parecer técnico final, as análises e pareceres do Instituto Estadual do Patrimônio Histórico e Artístico de Minas Gerais que fundamentaram o tombamento estadual em 2005 e o relatório da viagem realizada em janeiro de 2007 pelo Arquiteto Carlos Fernando Moura Delfim, já mencionado anteriormente. Na proposta de ampliação do polígono de tombamento foram utilizados como parâmetro: a) a área tombada pelo IPHAN em 1956; b) a área tombada pelo Município de Caeté; c) a área definida pela Lei Estadual nº 15 178 de 2004. A área de extensão do polígono de tombamento acha-se detalhadamente especificada nas páginas 28, 29 e 30 do parecer e as do entorno nas páginas seguintes, de 30 a 33. Foram levados em consideração, além da visibilidade e ambiência do bem tombado pelo IPHAN em 1956, a linha de perfil e alinhamento montanhoso da Serra, os recursos hídricos, a biodiversidade típica do micro-clima que a caracteriza e os aspectos cênicos mais significativos. A instrução do processo em análise, abrangente e detalhada, inclui uma série de mapas do conjunto paisagístico da Serra da Piedade, com delimitação das diversas áreas de tombamento em nível municipal, estadual e federal, sendo os últimos com retificação das coordenadas definidas em 54 pontos da poligonal de tombamento proposta (fls. 404 e seguintes do volume III). Enfatizamos a seguir alguns pontos conclusivos do excelente parecer da arquiteta Marta Queiroga Anastácio, para os quais gostaríamos de chamar a atenção dos senhores Conselheiros: Em primeiro lugar, o fato do conjunto da Serra da Piedade ser protegido por tombamentos de diferentes instâncias

A.M. Barros

IPHAN
Fl. 295
Rubrica

gera confusão de mecanismos operacionais, além de dificultar o entendimento da população residente sobre a quem recorrer em caso de necessidade. Seria, portanto recomendável a articulação das áreas municipal, estadual e federal do poder público, visando maior eficácia do trabalho de proteção a começar pela fiscalização permanente das minerações. Uma medida oportuna seria a realização de fóruns e reuniões com as referidas instâncias e diferentes órgãos ambientais culturais e educacionais para definição de ações concretas e atribuições de responsabilidades, estendendo os resultados aos diferentes setores da sociedade. Finalmente, tendo em vista que a Serra da Piedade e sua região limítrofe incluindo as cidades históricas de Sabará, Caeté e Raposos, agregam aos valores de natureza ambiental, os históricos, artísticos e religiosos que definem os bens culturais de natureza material e imaterial, seria de extremo interesse seu reconhecimento como "Paisagem Cultural Brasileira", nos termos da Portaria nº 127 de 30 de abril de 2009, que regulamenta essa chancela no IPHAN. Em vista do exposto, o parecer é favorável à extensão do polígono de tombamento do Conjunto Arquitetônico e paisagístico do Santuário de Nossa Senhora da Piedade no Estado de Minas Gerais, conforme especificado nas folhas 28 a 33 do parecer técnico do IPHAN. Rio de Janeiro, 09 de dezembro de 2010. Myriam Andrade Ribeiro de Oliveira. Conselheira do Conselho Consultivo do IPHAN." O Presidente agradeceu e concedeu a palavra ao Conselheiro Breno Bello de Almeida Neves para a seguinte manifestação: "Quero me congratular com a Conselheira Myriam Ribeiro, pelo parecer. Senhor Presidente, realmente essas questões das serras em Minas Gerais, certamente existentes em outras serras no Brasil, são altamente importantes. Conheço um pouco do assunto por ter sido advogado da Vale do Rio Doce, durante vinte anos, e diretor por sete anos. Quanto à questão relativa ao minério de ferro, devo dizer o seguinte: havia pareceres, na época em que ocupei o cargo de diretor, no começo dos anos noventa, afirmando que a serra dos Carajás tem minério para quatrocentos e cinqüenta anos. Em estudo feito para o *new material*, novos materiais, muitas vezes o ferro está sendo substituído por outros materiais. Então, considero sem fundamento essa alegação de que Minas Gerais precisava permitir a exploração de minério de ferro nas suas serras, que resultou na perda do Pico Cauê e outros em Belo Horizonte. O geólogo que descobriu minério na Serra dos Carajás, na Região Amazônica, me disse o seguinte: 'Onde tem minério de ferro, não nasce árvore, só vegetação rasteira'. Então essa questão é altamente importante, porque não precisamos ficar explorando minério em Minas Gerais, o minério de Minas Gerais já foi explorado o suficiente. Se não tivéssemos descoberto Carajás só haveria minério de ferro da região de Itabira por mais dez anos; é minério de alta qualidade, o melhor para fazerem o *blending* das siderúrgicas. As usinas siderúrgicas do mundo, cada uma, têm um *blending*

IPHAN
Fl. 292
Rubrica

diferente, de três ou quatro minérios. Mas com a província mineral de Carajás, que é riquíssima, a argumentação: 'o Brasil precisa exportar minério de ferro, e Minas Gerais é a grande província', não se sustenta. Há outras no Brasil. Essa questão, que conheço mais de perto em Minas Gerais, existe em outros sítios que devem estar sendo ameaçados. Concluindo, considero muito meritória a iniciativa do Presidente de retomar processos de tombamento que estavam paralisados há alguns anos. Essa medida é muito importante para o IPHAN. Muito obrigado." O Presidente agradeceu e passou a palavra à Conselheira Jurema de Sousa Machado para os seguintes comentários: "Sem dúvida que é extremamente meritória, especialmente pela referência feita pela Conselheira Relatora de que medidas semelhantes, em outras serras de Minas, estão sendo preparadas pelo IPHAN. Queria entender, talvez com a presença do Superintendente do IPHAN em Minas Gerais, a questão do processo de fiscalização. Porque a abertura de um processo de mineração, necessariamente, envolve o Departamento Nacional da Produção Mineral - DNPM, e os órgãos ambientais incumbidos de expedir um licenciamento prévio. Portanto, a ação do IPHAN poderia ser mais eficaz se trabalhasse na origem, e não embargando minerações. Ignoro a existência de alguma estratégia de articulação do IPHAN com o DNPM, e com os órgãos ambientais, no sentido de trabalhar junto a eles no início, para não encontrar fatos consumados." O Presidente solicitou ao Superintendente do IPHAN em Minas Gerais, Leonardo Barreto de Oliveira, esclarecimentos transcritos a seguir: "Respondendo à Conselheira Jurema Machado, cabe esclarecer que as imagens projetadas não correspondem à ação minerária atual. Existe uma ação na qual o IPHAN está no pólo ativo, junto com o Ministério Público Federal e Estadual, que são absolutamente atuantes em Minas Gerais, especialmente a ação da Dra. Jane Cajueiro. Essas minerações estão embargadas. E é importante essa ratificação do perímetro, porque fortalecerá a ação do Ministério Público para coibir esse tipo de mineração predatória existente na região. De fato, temos estreitado laços com o Ministério Público. Como é sabido, as mineradoras têm um poder de fogo extremamente elevado, do ponto de vista econômico e político. É claro que o enfrentamento dessa questão, no Estado de Minas Gerais, passa por uma aliança com os Ministérios Público Federal e Estadual, e também com os órgãos de preservação que atuam no local. O IEPHA, no caso do Estado, e eventualmente algum órgão municipal. Acredito que nesse caso, em especial, a ação do IPHAN terá um caráter pedagógico em relação às outras mineradoras que estão atuando, porque logo se espalhará a notícia, é uma ação muito efetiva e rápida. O DNPM não tem sido um parceiro muito atuante, acho que precisamos estreitar os laços com o DNPM com uma ação nacional, não estadual. Penso que deve partir da Presidência." O Presidente tomou a palavra para a seguinte

IPHAN
Fl. 297
Rubrica

ponderação: "Entendi exatamente a pergunta da Conselheira Jurema Machado em outra dimensão. Entendi que, obviamente, ao estender o perímetro de tombamento estamos automaticamente estabelecendo a nossa competência sobre essa área. Acho que ela perguntou se os licenciamentos ambientais das atividades mineradoras em Minas Gerais são liberados pelo Estado ou pelo IPHAN." O Superintendente do IPHAN em Minas Gerais retomou a palavra para a seguinte complementação: "Na verdade, não consultavam o IPHAN. Fizemos uma comunicação a todos os órgãos ambientais de Minas Gerais, respaldados por recomendação do Ministério Público Federal, solicitando que todas essas liberações passassem previamente pelo IPHAN. Anteriormente éramos apanhados de surpresa, quando essas informações chegavam a autorização já estava praticamente concedida. Penso que a partir da recomendação do Ministério Público, encaminhada por uma carta da Superintendência do IPHAN, essa situação ficará resolvida." O Conselheiro José Liberal de Castro tomou a palavra para solicitar informes sobre torre de grande dimensão que figura em uma das imagens projetadas. O Presidente passou a palavra ao Superintendente do IPHAN em Minas Gerais que informou haver concedido autorização para uma torre do Centro da Aeronáutica destinada ao acompanhamento de aeronaves, e para uma antena que concentra todas as comunicações de rádio da Policia Militar, sem a qual a Polícia e o Corpo de Bombeiros não poderiam atuar. O Presidente tomou a palavra para o seguinte comentário: "Na verdade, os processos que estão tramitando para tombamento da Serra dos Cristais, da Serra de São José, também nesse caso da Serra da Piedade são extensões de processos de tombamento. Ou seja, o processo de tombamento da cidade de Tiradentes, quando feito, não incluiu a Serra de São José; o processo de tombamento da cidade de Diamantina não incluiu a Serra dos Cristais. Ficaram preservadas por circunstâncias, por não ter havido ocupação, mas é urgente a inclusão dessas serras nos respectivos perímetros de tombamento. Não havendo outras manifestações, o Presidente colocou em votação a proposta contida no Processo nº 0526-T-55 (Processo nº 01450.011183/2006-57), acolhida por todos os Conselheiros, ficando aprovada, por unanimidade, a extensão do polígono de tombamento do **Conjunto Arquitetônico e Paisagístico do Santuário de Nossa Senhora da Piedade**, nos Municípios de Caeté e Sabará, no Estado de Minas Gerais. Prosseguindo, o Presidente passou a tratar da proposta de tombamento do **Conjunto Arquitetônico, Urbanístico e Paisagístico da Cidade de Cáceres**, no Estado de Mato Grosso, contida no Processo nº 1.542-T-07 (Processo nº 01450.003851/2007-53). Inicialmente, o Presidente solicitou que a projeção de imagens fosse acompanhada das explicações do Diretor do DEPAM, arquiteto Dalmo Vieira Filho, transcritas a seguir: "Selecionamos uma série de imagens mostrando a posição geográfica do

IPHAN
Fl. 198
Rubrica

Município de Cáceres. O núcleo da cidade foi estabelecido em quadrícula, junto ao rio Paraguai, na extremidade oeste da divisa do Brasil com a Bolívia, no século XVIII. Da planta projetada, reproduzida de estudo do Conselheiro Nestor Goulart Reis, consta a praça da vila, origem da quadrícula que se estendeu na cidade. Nas imagens atuais do contexto geográfico em que se insere a cidade, o rio é o fator determinante. Os edifícios, térreos ou com dois pavimentos, possibilitam a interação com a paisagem do Pantanal. Além da estrutura urbana, rigidamente em quadrícula, deve ser destacada a ocorrência de edifícios antigos, de valor cultural, que documentam a trajetória histórica da ocupação da região. A arquitetura é predominantemente do princípio do século XX. O conjunto se caracteriza pela preservação absoluta da rede urbana e pela ocorrência de um número considerável de imóveis. A área proposta para o tombamento envolve a praça, o núcleo original da cidade, alcança as margens do Rio Paraguai e protege a relação com a paisagem fluvial." Prosseguindo, o Presidente concedeu a palavra ao Conselheiro Synésio Scofano Fernandes, Relator da matéria, para a apresentação do seu parecer, transcrito a seguir: "**Processo nº 1.542-T-07 (01459.003851/2007-53) Conjunto Arquitetônico, Urbanístico e Paisagístico da Cidade de Cáceres.1.INTRODUÇÃO.** A cidade de Cáceres foi fundada, em 6 de outubro de 1778, pelo Tenente de Dragões Antônio Pinto do Rego e Carvalho, por ordem do Capitão- General Luiz de Albuquerque de Mello Pereira e Cáceres, quarto Governador de Mato Grosso, com o nome de Vila Maria do Paraguai. Em 1779, passou a denominar-se São Luiz do Paraguai; em 30 de maio de 1874, foi elevada à categoria de município, com o nome de São Luiz de Cáceres e, em 1938, passou a chamar-se Cáceres. Localiza-se no Sudoeste de Mato Grosso à margem direita do rio Paraguai, na fronteira com a Bolívia. Na época de sua fundação, ocupava uma posição estratégica, a meio caminho de Cuiabá e da Vila Bela da Santíssima Trindade. Na verdade, Vila Maria do Paraguai absorveu o Distrito do Paraguai, pequeno núcleo populacional, já existente no local, que vivia em torno de um Registro que objetivava contabilizar o ouro proveniente de Vila Bela da Santíssima Trindade. O advento de Cáceres ou Vila Maria do Paraguai resultava da política de Portugal de ocupar o território da grande região do Pantanal de modo a garantir o posse do terreno em áreas conquistadas no território espanhol. O vazio demográfico dessa região estimulava a atração e a fixação de indígenas, mesmo aqueles denominados "índios castelhanos", provenientes das Missões Castelhanas do Coração de Jesus e São João da Província de Chiquitos. Além dessa motivação inicial, a nova cidade facilitava a comunicação e o comércio com Cuiabá e se constituiu, com o tempo, em entreposto entre Vila Bela da Santíssima Trindade e a Vila de Cuiabá. Portanto, Cáceres ocupava um relevante papel, no quadro das medidas estratégicas de Portugal para região. Aos

IPHAN
Fl. 299
Rubrica

poucos, Cáceres foi assumindo o papel de centro pecuário, atividade econômica que rivalizava com a extração do ouro. No entanto, a Guerra do Paraguai, entre 1865 e 1870, desestruturou a atividade pecuária, que se recuperou após 1875 e progrediu até 1920, quando se evidenciou a sua vocação de importante porto fluvial, voltado para o extrativismo, para agricultura e para a pecuária. Cáceres passou, com o tempo, a ser uma importante saída fluvial para o Pacífico, facilitando a importação e a exportação de produtos industrializados e regionais, o que estimulou o aparecimento de grandes casas comerciais, como as das famílias Dulce e Arruda. Essa exuberância econômica – Cárceres tornou-se um dos principais portos e centros econômicos da região - se refletiu na arquitetura e no traçado urbano da cidade. Casarões imponentes foram erguidos, sucessivamente, no centro urbano, constituindo-se em verdadeiro registro histórico daqueles dias gloriosos dos períodos colonial e imperial brasileiro. Nos dias que correm, esses casarões ainda demarcam o centro da cidade e se destacam pelos seus estados de conservação, constituindo um conjunto arquitetônico de diferentes estilos:colonial, *art déco* ou mesmo contemporâneo. Portanto, o valor histórico desse sítio é inquestionável. Ressaltem-se, também, os valores arquitetônico, urbanístico e paisagístico, evidentes no centro da cidade, pelo seu arruamento e a volumetria dos logradouros iniciais e das edificações posteriores. Como está descrito na página 56 do Anexo I, que instrui o presente processo de tombamento: "O conjunto urbano, assim representado por arquitetura de tipologia diversa, é harmonizado pela escala e volumetria parcimoniosa em que se mantiveram as edificações, bem como pela qualidade da concepção arquitetônica e da técnica construtiva, herdadas, tanto das determinações feitas por Luis de Albuquerque ainda no século XVIII por ocasião da fundação da Vila Maria, quanto da riqueza gerada, ao menos para as classes abastadas, pela navegação nas primeiras décadas do século XX". **2. O PROCESSO DE TOMBAMENTO.** Em 1º de dezembro de 1993, o Prefeito Municipal de Cáceres encaminhou, à 18ª SR-II do então Instituto Brasileiro de Patrimônio Cultural, solicitação de "tombamento em nível federal de um conjunto de 42 imóveis, que constituem o Centro Histórico da cidade de Cáceres – MT". Cumpre ressaltar que o referido conjunto está registrado no Livro de Tombo da Fundação de Cultura e Turismo do Estado do Mato Grosso, conforme publicado no Diário Oficial do Estado do Mato Grosso em 25/10/1991, ato que corresponde ao tombamento em nível estadual. Em janeiro de 1994, foi remetido, ao então IBPC, o "Inventário Cadastral do Centro Histórico de Cáceres", com a finalidade de possibilitar a abertura de processo de tombamento. Em maio de 1994, a Coordenadora da 14ª CR/IBPC solicitou, à 18ª CR, outros dados necessários a demonstrar, com maior precisão, a área a ser tombada. Em fevereiro de 2007, a 14ª SR/IPHAN encaminhou, ao Diretor do

IPHAN
Fl. 300
Rubrica

DEPAM /IPHAN, dossiê de propositura do tombamento de Cáceres. Em setembro de 2007, foi aberto o processo de tombamento do "Conjunto arquitetônico,urbanístico e paisagístico da Cidade de Cáceres", que tomou,na série histórica, o número 1.542-T-07. A partir de dezembro de 2007 até maio de 2010, desenvolveram-se, no âmbito do IPHAN, com a participação da Coordenação e da Gerência de Proteção do DEPAM e da 14ª Superintendência Regional, um minucioso estudo e um intenso debate no sentido de trazer ao processo de tombamento análises e avaliações que permitissem uma compreensão mais profunda do tema. O aspecto que suscitou mais atenção, durante essa fase, foi o da delimitação da área a ser tombada: qual a configuração do "Centro Histórico" a ser protegido e o que, portanto, deveria ser tombado ? Esse tema ensejou diferentes propostas de abordagens: a aplicação do conceito de sítio urbano como testemunho de um processo de organização social, a ser considerado como documento histórico; a utilização da categoria sítio histórico e outras perspectivas. A análise dos documentos que constituem o Processo nº 1.542-T-07 indica um progressivo avanço no sentido de compreender e de delimitar, com precisão, o bem a ser protegido, questão que se objetivava no traçado das poligonais de tombamento e de entorno.As pesquisas realizadas, a crítica dos conceitos utilizados e as continuadas correções das propostas apresentadas permitiram chegar a uma proposição consistente, que resultou na indicação, pela Coordenadora de Proteção do DEPAM, de que o Conjunto urbanístico e paisagístico da **cidade** da Cáceres, no Estado de Mato Grosso, deveria ser objeto de tombamento federal, com inscrição no Livro do Tombo Histórico e no Livro do Tombo Arqueológico, Etnográfico e Paisagístico; indicação aprovada pelo Diretor do DEPAM, DR. Dalmo Vieira Filho. A questão, também, foi submetida à apreciação da Procuradoria Federal do IPHAN, que concluiu sobre a adequação do Processo aos preceitos legais. **3. CONCLUSÃO.** A cidade de Cáceres, fundada, com o nome de Vila Maria do Paraguai,em 1778, na margem direita do Rio Paraguai, confronta-se com a Bolívia, tendo desempenhado importante papel no processo de consolidação do território brasileiro na região do pantanal. Detém um conjunto arquitetônico, que retrata a evolução da sua história, econômica e social, nesses seus duzentos e trinta anos de existência .A configuração do seu arruamento setecentista, as edificações, de estilos diversos, mas harmonizadas pela escala e volumetria, já se encontravam como que prenunciadas no documento de sua fundação, embora seu traçado urbano fosse, ao longo do tempo, registrando os diferentes períodos de sua história de importante centro pecuário e agrícola, de pólo de extração do ouro, de porto fluvial relevante, na região pantaneira. O centro histórico, na verdade, é um registro físico da história da cidade e, além disso, possibilita o entendimento da vida cotidiana e da organização

IPHAN
Fl. 301
Rubrica

social, que, desde meados dos anos setecentos transcorreu em Mato Grosso. No encaminhamento do presente processo, ao justificar o valor histórico do Conjunto Arquitetônico, Urbanístico e Paisagístico da cidade de Cáceres, a Coordenadora de Proteção, Dra. Jurema Kopke Eis Arnaut, assim se pronunciou: "pelo papel que desempenhou desde a implantação do núcleo setecentista de Vila Maria do Paraguai (primeira designação do núcleo) para a definição de fronteiras entre terras lusas e castelhanas e, mais tarde, por seu destaque na defesa da fronteira entre terras brasileiras e bolivianas, representando importante documento da história urbana do país; e no incremento da comunicação entre Vila Bela da Santíssima Trindade e Cuiabá e, pelo rio Paraguai, com a Capitania de São Paulo". Percepção da qual este Relator também compartilha. Mas os valores urbanístico e paisagísticos estão também presentes em Cáceres, seja pela configuração que a cidade assumiu, a partir de um termo de fundação, datado de 1778, mas resultante, também, da política portuguesa de expansão para Oeste, de forma a garantir a posse do terreno, frente os interesses espanhóis na região, seja, no caso do valor paisagístico, pela interação dos processos naturais e sociais, no qual o Rio Paraguai marca profundamente a configuração do sítio urbano. Portanto, indicamos para a inscrição, no Livro do Tombo Histórico e no Livro do Tombo Arqueológico, Etnográfico e Paisagístico, o Conjunto urbanístico e paisagístico da cidade de Cáceres, no Estado do Mato Grosso. As poligonais de Tombamento e do Entorno propostas são aquelas descritas no Edital de Notificação, constantes das folhas números 243, 244 e 245 do Processo de Tombamento nº 1.542-T-07, "Conjunto Arquitetônico,Urbanístico e Paisagístico da Cidade de Cáceres. Estado do Mato Grosso. Synésio Scofano Fernades, Conselheiro." O Presidente agradeceu ao Relator e deu início aos debates concedendo a palavra à Conselheira Rosina Coeli Alice Parchen para as seguintes considerações: "Minha sugestão, Senhor Presidente, é no sentido de ampliarmos a área tombada, incluindo o rio, que figura na área proposta para entorno. Considerando a sua relevância, destacada inclusive no parecer do Conselheiro Relator quando registra a interação dos processos naturais e sociais, no qual o rio Paraguai marca profundamente a configuração do sítio urbano, acredito que seria uma forma de proteção paisagística oportuna, na minha concepção." O Presidente, após consultar o Superintendente do IPHAN em Mato Grosso e o Diretor do DEPAM, colocou em votação a proposta da Conselheira Rosina Parchen, aprovada por todos os membros do Conselho. Foi também esclarecido que a área em questão não tem fronteira com a Bolívia. Respondendo indagação do Conselheiro José Liberal de Castro, o Diretor do DEPAM informou que, em linhas gerais, a poligonal de tombamento corresponde ao traçado original da cidade. Esclareceu, ainda, que se baseou em documentos pesquisados pelo Conselheiro Nestor Goulart Reis. O Conselheiro

IPHAN
Fl. 302
Rubrica

José Liberal tomou a palavra para fazer um elogio a Luiz de Albuquerque de Mello Pereira e Cáceres, uma grande figura que considerou pouco reconhecida. O Conselheiro Arno Wehling pediu a palavra para os seguintes comentários: "Queria acrescentar à fala do Conselheiro Liberal a informação da existência de um grande estudo de Gilberto Freyre sobre Luiz de Albuquerque de Mello Pereira e Cáceres. Há alguns trabalhos portugueses sobre ele, mas acho que, ainda agora, o grande trabalho, a grande biografia, diferente do tipo de trabalho normal do Gilberto Freyre, é a biografia dele sobre Luiz de Albuquerque de Mello Pereira e Cáceres. Embora os historiadores não devam trabalhar com cenas da história, vou fazer um pequeno exercício contrafactual, que é a maneira elegante de se defender, e dizer que, na ausência de Cáceres, na ausência de sua política, que foi uma grande política pública, como chamaríamos hoje essa afirmação das fronteiras em região muito frágil na ótica luso-brasileira, muito perto das Missões dos Chiquitos, que em vários momentos o Vice-Rei de Lima pretendeu anexar, eu diria que poderíamos ter a fronteira muito recuada na parte norte de Mato Grosso." O Conselheiro Nestor Goulart Reis Filho tomou a palavra para as seguintes observações: "Existe a Casa de Cáceres, a família Albuquerque, em Portugal. Luiz Albuquerque continua com um acervo extraordinário. Para o Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro e para o Conselheiro Arno Wehling talvez seja uma pista. Porque quando publiquei meu livro no ano 2000, entrei em contato com ele. Tem documentação importantíssima, ainda hoje por publicar. Homem ilustrado, o Luiz de Albuquerque, seu antepassado. Seguindo a pista de Afonso Ávila no seminário sobre o barroco, em um daqueles belos seminários em Ouro Preto, há 20 anos, lendo um artigo de Afonso Ávila sobre as quatros casas de ópera em Minas, sai pesquisando sobre outras casas de ópera no Brasil, e encontrei dezoito delas, até o momento. Uma que me impressionou foi a casa de ópera que está assinalada nas plantas de Vila Bela da Santíssima Trindade. Voltei para as plantas que havia publicado e encontrei a casa de ópera de Vila Bela. Havia espetáculos operísticos. Naquela extraordinária distância do litoral, havia atividade cultural de alto nível. Ao passar por outros lugares, como Cuiabá, o governador já promovia, em tablados públicos, espetáculos de ópera. Era um homem refinado, que desenhava. Deixou uma documentação importante. Essa é apenas uma das faces da história de Luiz de Albuquerque." O Presidente agradeceu e, não havendo outras manifestações, colocou em votação a proposta de tombamento contida no Processo nº 1.542-T-07, e a sugestão da Conselheira Rosina Parchen de ampliação da poligonal de tombamento para incluir o Rio Paraguai, acolhidas por todos os Conselheiros, ficando tombado, por nanimidade, o **Conjunto Arquitetônico, Urbanístico e Paisagístico da Cidade de Cáceres**, no Estado do Mato Grosso, devendo ser inscrito no Livro do Tombo Arqueológico,

IPHAN
Fl. 303
Rubrica

Etnográfico e Paisagístico, e no Livro do Tombo Histórico. Ficou também aprovada a delimitação do entorno proposta, do qual foi excluído o Rio Paraguai. Em seguida, o Presidente suspendeu os trabalhos do Conselho Consultivo do Patrimônio Cultural, para reinício na parte da tarde. Às quatorze horas e trinta minutos do dia nove de dezembro de dois mil e dez, no Salão Portinari do Palácio Gustavo Capanema, no Rio de Janeiro, foram retomados os trabalhos da 66ª reunião do Conselho Consultivo do Patrimônio Cultural sob a presidência de Luiz Fernando de Almeida, Presidente do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. Presentes os Conselheiros Angela Gutierrez, Arno Wehling, Breno Bello de Almeida Neves, Italo Campofiorito, Jurema de Sousa Machado, Luiz Phelipe de Carvalho Castro Andrès, Marcos Castrioto de Azambuja, Maria Cecília Londres Fonseca, Myriam Andrade Ribeiro de Oliveira, Nestor Goulart Reis, Synésio Scofano Fernandes, Ulpiano Toledo Bezerra de Meneses – representantes da sociedade civil -, Heloisa Helena Costa Ferreira – representante do Instituto Brasileiro do Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis -, Jorge Lucien München Martins – representante do Ministério das Cidades -, José Liberal de Castro – representante do Instituto de Arquitetos do Brasil -, Roque de Barros Laraia – representante da Associação Brasileira de Antropologia – e Rosina Coeli Alice Parchen – representante do Conselho Internacional de Monumentos e Sítios. Ausentes, por motivo justificado, os Conselheiros Marcos Vinicios Vilaça – representante da sociedade civil -, Claudia Maria Pinheiro Storino – representante do Instituto Brasileiro de Museus -, Eduardo Góes Neves – representante da Sociedade de Arqueologia Brasileira -, Eliezer Moreira Pacheco – representante do Ministério da Educação – e Roberto Luiz Bortolotto – representante do Ministério do Turismo. O Presidente passou a tratar da proposta de tombamento do **Conjunto Arquitetônico, Urbanístico e Paisagístico do Município de Natal**, no Estado do Rio Grande do Norte, contida no Processo nº 1.558-T-08 (Processo nº 01408.003336/2008-70), e solicitou ao Diretor do DEPAM, arquiteto Dalmo Vieira Filho, a apresentação da proposta, transcrita a seguir: "Senhor Presidente, Senhores Conselheiros, são algumas imagens representando a poligonal proposta para tombamento na cidade de Natal, no Rio Grande do Norte, e a posição geral da cidade. Algumas imagens antigas, contextualizando a ocupação que remonta ao século XVI, imagens do começo do século, partindo da ribeira do Rio Potengi, em área que é abarcada pela proposta de tombamento." Após a projeção, o Presidente solicitou ao Conselheiro Marcos Castrioto de Azambuja a apresentação do seu parecer, transcrito a seguir: "Presidente, muito obrigado. O meu relatório é curto porque não havia muitos elementos de disputa e nem de dificuldade para tomada de decisão. Eu vou dizer o que me pareceu essencial. "**Tombamento do Centro Histórico de Natal –** Relatório do

IPHAN
Fl. 304
Rubrica

Conselheiro Marcos C. de Azambuja – 9.XII.2010. 1. Examino a proposta do tombamento do Centro Histórico de Natal, no Município de Natal, no Rio Grande do Norte. 2. A documentação que pude examinar é ampla, meticulosa e de excelente qualidade. Refiro-me ao Processo nº 1.558-T-08 e seus anexos preparados, em boa hora, pela Sub-Regional do Rio Grande do Norte. Meus cumprimentos a toda a equipe que, ao longo de vários anos, preparou esse "dossier". 3. Pouco se fala do patrimônio cultural da cidade de Natal não porque ele inexista mas porque outros aspectos da paisagem e do entorno da capital do Rio Grande do Norte capturam antes nossa imaginação e convocam nossa atenção de forma quase que exclusiva. 4. São as praias, as dunas e a brisa que nos mobilizam, existe uma única construção de caráter histórico que reclama nossa admiração e concentra os nossos olhares. Falo, naturalmente, do Forte dos 3 Reis Magos defensor daquelas terras e daquelas águas desde o fim do século XVI. Já era tempo de que a cidade voltasse seus olhos para si mesma e procurasse resgatar e preservar certas dimensões de seu passado. 5. Natal tem sido, também e sobretudo, uma grande base de onde o Brasil mais se aproxima da África e da Europa. Desde as guerras holandesas até a Segunda Guerra Mundial seu valor estratégico foi reconhecido (o trampolim da vitória da Parnamirim não me deixa mentir) e mais recentemente como se essa dimensão já não lhe bastasse encontrou na Barreira do Inferno o terreno para que ali se instalasse nossa primeira base espacial. Os mares também importavam e a Base Naval de Natal – sobre o Rio Potengi - contou também na vitória aliada contra as potencias nazi-fascistas. 6. Espero ser perdoado por essa digressão mas volto agora ao relatório sobre o tombamento de uma extensa área dos bairros da Ribeira e da Cidade Alta que configuram um denominado Corredor Cultural e que corresponde, em linhas gerais, aos limites da cidade de Natal no Século XIX. 7. Vale indicar que as dimensões de Natal – demográficas e territoriais – até a segunda metade do Século XIX eram extremamente reduzidas e que a grande expansão da cidade se deu nos últimos cento e cinqüenta anos com especial ênfase na acelerada expansão nos últimos sessenta anos. A documentação que informa o processo contém dados minuciosos e outras indicações que permitem medir o processo de expansão de Natal em datas recentes. 8. Não é útil assim procurar – mesmo dentro da poligonal da área a ser tombada – testemunhos numerosos de arquitetura civil, religiosa e militar do período que se estende a fundação da cidade até a primeira metade do Século XIX. Afora três igrejas e um punhado de casas daquele tempo muito pouco se conservou. Melhor dito; pouco havia o que conservar. Isto reforça as razões para preservar o que existe e pode estar ameaçado o que ganha relevância adicional em função da escassez de testemunhos arquitetônicos e urbanísticos de um longo período de mais de dois séculos. 9. Bom mais importantes são os

A.M. Barros

IPHAN
Fl. 305
Rubrica

edifícios com função administrativa (civil e eclesiástica) que se encontram dentro do perímetro do tombamento. A rigor a administração da então Província e depois Estado do Rio Grande do Norte se deu, no século XIX e começos do Século XX, em edifícios significativos que se acham dentro da zona do tombamento. 10. Alguns outros serviram de moradia a importantes cidadãos e destaco entre eles a figura da Câmara Cascudo grande patrono dos estudos sobre o "folklore" no Brasil. 11. Acentuo ainda a existência de interessantes edificações que serviram para acolher atividades teatrais e a primeira hotelaria, de padrões internacionais, no Rio Grande do Norte. 12. Não creio que seja possível dizer que a área de tombamento corresponda a um conjunto homogêneo de edificações mas ressalto que muito o que se protegerá guarda uma certa harmonia, de intenção e forma, e que ao se preservar esse espaço da cidade daremos a ela e a seus habitantes uma valorização de sua história e de suas raízes e faremos com que a acelerada modernização da grande Natal não se faça sobre o esquecimento daquilo que a cidade em outro tempos foi. 13. Meus parecer é, assim, favorável ao tombamento considerando, sobretudo, que Natal – tão privilegiada por sua natureza e por sua circunstância – só terá a ganhar com o resgate de um pedaço importante de sua memória urbana. Marcos de Azambuja, Conselheiro.' Quero juntar a este parecer um depoimento muito pessoal. Vivi dois anos, como menino, em Natal, na década de cinqüenta. Meu pai mandava na Base Aérea de Parnamirim, que é quase equivalente à cidade, imensa base construída naquele momento. Estive em Natal nesse momento, era o Natal da Ribeira, da Cidade Alta, no momento que começava a haver uma ocupação do Tirol, de Petrópolis, de outras áreas em direção à Ponta Negra, à Areia Preta. Mas Natal ainda era centralmente o que hoje se tomba. E depois, durante anos, fui representante do Itamaraty na Comissão Espacial Brasileira. Ia a cada mês à Barreira do Inferno. De modo que conheço Natal do alto, e dos mares, como estudante e aluno, de modo que meu depoimento tem esse elemento subjetivo mais verdadeiro. Não quero que Natal perca a sua vocação talvez de melhor centro, como cidade de turismo internacional do Brasil. Ela tem uma dimensão que é mais útil que a de Fortaleza, ela tem condições de clima abençoado. Eu nunca sinto uma brisa agradável sem lembrar de Natal. Natal é o lugar onde os ventos sopram a nosso favor. Creio que isso é um dado importante também. Creio que estamos tentando resgatar o que importa resgatar, creio que a cidade ganha ao deixar um pouco essa sua obsessão de espraiar-se. A palavra espraiar-se em Natal é uma boa palavra, ela literalmente se espraia, ela vai de praia em praia. De modo que é preciso voltar um pouco à sua matriz à beira do Rio Potengi, de onde tomava umas lanchas de desembarque, americanas, da Segunda Guerra Mundial. Elas tinham ficado. Íamos para Redinha, que é do outro lado. De modo que tenho com o Rio Grande do Norte uma