

ESTALEIRO ESCOLA DO MARANHÃO – “UMA ESTRATÉGIA DE SALVAGUARDA DOS CONHECIMENTOS TRADICIONAIS”

Luiz Phelipe de Carvalho Castro Andrés

DOI: <https://doi.org/10.26512/museologia.v7i14.18399>

RESUMO

O Estado do Maranhão possui extensa faixa da costa setentrional brasileira que por sua vez é assolada por uma das maiores marés do planeta, com amplitudes que variam até 7 metros. Este fenômeno determina um litoral de configuração geográfica extremamente recortada e com grandes florestas de mangues onde se torna praticamente impossível construir estradas costeiras. Em meio a este desenho sinuoso, que se estende do delta do Rio Parnaíba à fronteira com o Pará, encontra-se a foz de diversos rios caudalosos, formando arquipélagos com centenas de ilhas, furos, igarapés e baías interiores. Neste universo ainda isolado, vivem milhares de famílias que dependem das embarcações artesanais como meio de subsistência e para a pesca artesanal e transporte de passageiros e cargas.

Em 1986 realizamos com a Finep a pesquisa denominada “Embarcações do Maranhão/Recuperação das técnicas tradicionais populares” que conquistou o prêmio Rodrigo Melo Franco de Andrade em 1996 na categoria de Inventário de acervos e pesquisas. Esta pesquisa foi publicada em livro sob a chancela MINC / UNESCO em 1998.

Entretanto o principal resultado foi a criação do Estaleiro Escola funcionando desde dezembro de 2006, onde os velhos mestres carpinteiros navais tem o seu conhecimento valorizado e são tratados com o respeito que se deve aos professores, mestres e doutores da academia universitária. Aqui eles encontram o ambiente favorável para transmissão de seus conhecimentos às novas gerações, evitando assim o seu desaparecimento.

PALAVRAS-CHAVE

Público, Nova Museologia; Arqueologia Pública; Atividades educativas; Patrimônio.

ABSTRACT

The State of Maranhão has an extensive strip of the Brazilian northern coast, which in turn is plagued by one of the largest tides on the planet, with amplitudes ranging up to 7 meters. This phenomenon determines a coastline with an extremely cropped geographic configuration and with large mangrove forests where it is practically impossible to build coastal roads. In the midst of this sinuous design, which extends from the delta of the Parnaíba River to the border with Pará, is the mouth of several large rivers, forming archipelagos with hundreds of islands, holes, streams and inland bays. In this still isolated universe, thousands of families live that depend on artisanal vessels as a means of subsistence and for artisanal fishing and transportation of passengers and cargo. In 1986 we carried out with Finep the research called “Embarcações do Maranhão / Recovery of traditional popular techniques” that won the Rodrigo Melo Franco de Andrade award in 1996 in the Inventory of collections and researches category. This research was published in a book under the MINC / UNESCO seal in 1998. However, the main result was the creation of Estaleiro Escola, which has been in operation since December 2006, where the old naval master carpenters have their knowledge valued and are treated with the respect due to professors, masters and doctors of the university academy. Here they find the favorable environment for the transmission of their knowledge to the new generations, thus preventing their disappearance.

KEYWORDS

Public, New Museology; Public; Arqueology; Educational Activities; Heritage.

Antecedentes Históricos.

“A terra de que fala é terra que usa embarcações que têm nome de sinos; e estas são pontualmente os Maracatins dos Maranhões.”

(Padre Antônio Vieira, século XVII).

232

MUSEOLOGIA & INTERDISCIPLINARIDADE Vol. 7, nº 14, Jul./ Dez. de 2018

Nos primórdios do século XVII, as terras portuguesas na América do Sul foram divididas em dois grandes Estados. A parte do nordeste, sudeste e sul do território que foi primeiramente explorada pela colonização portuguesa ainda no século XVI, recebia a denominação de Estado do Brasil, com sede inicialmente em Salvador e após 1763, transferida para o Rio de Janeiro. Entretanto na região Norte, havia-se criado o Estado do Maranhão e Grão-Pará, separado administrativamente do Estado do Brasil, mas ligado diretamente à metrópole portuguesa, abrangendo o território onde hoje estão Ceará, Piauí, Maranhão, Pará e Amazonas.

São Luís, fundada pelos franceses em 1612, passaria a ser, juntamente com Belém, o centro político e econômico de toda essa região. A unificação dos dois estados em um só Brasil ocorreu no último quartel do século XVIII, por iniciativa do Marquês de Pombal. Assim o Maranhão foi sede administrativa e palco de relevantes episódios na história da formação nacional.

Localizada no promontório formado na confluência dos rios Bacanga e Anil, São Luís teve o privilégio de contar com um projeto urbano, em formato de quadrículas, concebido pelo engenheiro militar Francisco Frias de Mesquita, que veio ao Maranhão em 1615, por ocasião da expulsão dos franceses. Confirmando os modelos de ocupação adotados pelos portugueses desde a Idade Média, a capital teve na origem uma “cidade alta”, administrativa, militar e religiosa, e uma “cidade baixa”, marinheira e comercial.

Ao longo do tempo, a localização dos povoados foi condicionada pela dificuldade de acesso. O isolamento das comunidades, só era quebrado pela presença de alguns poucos navios provenientes da Europa. Embarcações de pequeno porte estabeleciam o contato com o interior, penetrando pelos rios. Essas características determinaram ao longo dos séculos as formas de ocupação e desenvolvimento desse vasto território, com mais de 640 km de litoral e 3.000 km de rios navegáveis.

A partir do século XVIII e até o final do XIX, o Maranhão experimentou um surto de desenvolvimento. Na capital, o Porto da Praia Grande passou a receber navios oceânicos carregados de produtos de manufatura europeia. Essa situação influenciou decisivamente toda a vida da cidade, que surgiu e se desenvolveu, econômica e socialmente, a partir do Porto da Praia Grande.

Imagens fotográficas recuperadas do final do século XIX mostram veleiros de razoável porte aí fundeados. As riquezas então produzidas eram fruto do trabalho escravo e dos negócios realizados pela Cia. de Comércio do Grão-Pará e Maranhão, criada pelo Marquês de Pombal em 1775, e foi por esse porto que se realizou o grande movimento exportador de algodão, arroz, couro e outras matérias-primas da região.

Assim, o Maranhão e toda a região norte do Brasil, em decorrência do caráter dos colonizadores e dos nativos, apoiaram o esforço de ocupação inicial em hábitos de navegação que se tornaram profundamente arraigados na vida das comunidades. Aos costumes indígenas de navegação e às suas técnicas mais primitivas somaram-se a experiência de construção naval e navegação tra-

zida pelos europeus, consolidando-se a hegemonia desse meio de transporte em toda a região.

Ainda hoje, significativas parcelas de suas populações, bem como das atividades econômicas regionais, estão ligadas às práticas da navegação fluvial e distribuem-se ao longo do seu litoral. Em decorrência destes aspectos, constituiu-se um sistema de estaleiros artesanais, precariamente instalados no litoral e nas margens de lagos e rios.

Essa atividade, além de sua evidente implicação econômica e social, representa também uma das mais fortes tradições culturais do povo maranhense, constituindo-se em uma verdadeira forma de arte a construção artesanal de embarcações de madeira e o próprio ato de navegar.

Esta cultura influencia os costumes populares, as festas e a religiosidade, já que o excepcional regime de marés da região costuma regular calendário e horários de grandes parcelas das populações litorâneas e ribeirinhas. Portanto, a origem do Maranhão está ligada ao mar, e as navegações tiveram um papel histórico preponderante na saga da ocupação desse território, bem como em sua evolução social, econômica, cultural e nos hábitos e costumes de sua gente.

Atualmente prevalece uma situação paradoxal. Com a implantação de uma política nacional de transportes que privilegia quase com exclusividade os meios rodoviários, a utilização das embarcações passou a ser menosprezada. A construção de estradas e aeroportos determinou um declínio no tráfego hidroviário. O Porto da Praia Grande, outrora testemunho do grande fluxo comercial que proporcionou o enriquecimento da cidade durante mais de um século, foi sendo progressivamente desativado.

Com o assoreamento dos rios Bacanga e Anil, o porto da cidade de São Luís funciona hoje precariamente junto à Rampa do Palácio e ao Portinho, no bairro do Desterro. Mas, por outro lado, muitas cidades do litoral e do interior, ribeirinhas, ainda hoje permanecem isoladas e mantêm essa modalidade de transporte como principal modo de acesso à capital, tanto para o deslocamento de suas populações como para o comércio, importação de produtos manufaturados, matérias-primas e produção agropecuária.

Além disso, a atividade pesqueira é a que mais se utiliza das embarcações típicas da região. Da pesca, do transporte do pescado e da sua comercialização sobrevivem até hoje milhares de famílias no interior e na capital. Em decorrência disso, as embarcações artesanais continuam exercendo um importante papel na vida dessas populações, na economia da região e emprestando vida e movimentação ao Centro Histórico de São Luís.

A gênese do Projeto Embarcações do Maranhão

Os passos iniciais foram dados em 1977. Recém-chegado a São Luís e tomando um primeiro contato com o Centro Histórico, o espetáculo das velas coloridas do Portinho me pareceu, desde o início, um excelente tema para uma série de pinturas a óleo sobre tela que planejava fazer. Mas, ao mesmo tempo, pretendia que essas pinturas tivessem também um caráter de documento, e então comecei as tentativas de capturar com fidelidade os detalhes construtivos das embarcações.

Nos finais de semana percorrendo as praias da ilha, auxiliado por uma velha câmara fotográfica, fui colecionando imagens das canoas que encontrava pelo caminho. Logo não foi difícil encontrar os melhores locais de concentração

e tornei-me assíduo frequentador do Portinho e das praias da Raposa e de São José de Ribamar.

Daí em diante, comecei a desenhar os modelos tendo como base as fotografias. Díficil tarefa, e os resultados não eram suficientes para produzir pinturas documentais. Fui à Capitania dos Portos em busca de informações sobre projetos navais que, sem dúvida, revelariam os detalhes de que tanto necessitava e na escala correta. Só então descobri que para as embarcações de menos de vinte toneladas não era exigida a apresentação de projeto naval.

De novo na praia e já então me aproximando dos carpinteiros navais, fiquei sabendo que eram capazes de construir suas embarcações sem projeto. Ou melhor, com outro tipo de projeto, diferente dos que estamos acostumados. O projeto deles estava “na cabeça”, como gostavam de afirmar, apontando a frente.

As sucessivas conversas com um e outro mestre da “beirada” foram revelando-me que cada qual utilizava seus próprios procedimentos e cada tipo de canoa requeria um método diferenciado, ou mesmo uma combinação de métodos. Além disso, sentia certa dificuldade em objetivar as conversas. Na verdade, não estava conseguindo extrair as informações de que precisava. Limitação minha, que não conhecia a “linguagem” deles.

Neste ponto o trabalho arrefeceu, a primeira tentativa de medir uma pequena canoa foi muito frustrante. Aquilo que me parecera tão simples de início estava se revelando uma dura empreitada. Entretanto, não queria abrir mão de desenhar os barcos dentro da escala precisa de suas proporções. Além disso, nesse período, estava profundamente envolvido com uma pesquisa sobre os monumentos históricos do Maranhão, que por sua vez se transformou em livro, lançado em março de 1979.

Assim que concluímos o livro retomei o tema das embarcações e fui fazer uma visita ao Museu Naval e Oceanográfico da Marinha, na rua Dom Manuel, no Rio de Janeiro. Na biblioteca encontrei as primeiras referências bibliográficas para orientar a pesquisa. Ali estavam, entre outros, o estudo de Pedro Agostinho sobre as Embarcações do Recôncavo Baiano, o livro do Almirante Alves Câmara de 1888, denominado “Embarcações Indígenas do Brasil”, e a “Viagem Filosófica” de Alexandre Rodrigues Ferreira, que percorreu a região amazônica nos idos de 1783 a 1792, e dedicou algumas páginas de seu compêndio a desenhos de embarcações da região. Este último é, sem dúvida, o mais antigo trabalho sobre o tema já publicado no Brasil.

Na verdade, a estas alturas eu já havia percebido que, quase sem querer, havia aberto uma “janela” para um universo muito grande e rico. Não eram só as embarcações. Afinal, por trás da beleza estética e do colorido das velas estava o desafio de tratar o aspecto mais humano da questão: os operários da construção naval artesanal, com toda a sua história de vida e dificuldades de sobrevivência.

Mais ainda, estava descobrindo a importância econômica daquela atividade, em razão de suas evidentes implicações com a pesca artesanal e outros afazeres próprios de um grande contingente de habitantes das regiões mais isoladas do Estado, que dependem das embarcações como única forma de acesso à capital. Ali se guardava toda a cultura peculiar de uma população cujo cotidiano é regido por um tempo diferente, o relógio das marés.

A pesquisa e seus resultados

Durante uma conversa com Aloísio Magalhães, por ocasião de sua visita

ao Maranhão no ano de 1979, revelei o meu propósito de fazer o registro das embarcações e falei das dificuldades. Ele, que entre outras iniciativas importantes, havia sido o idealizador do Centro Nacional de Referência Cultural justamente para tratar dos assuntos do “patrimônio imaterial”, mostrou entusiasmo com a ideia e me sugeriu elaborar um projeto para buscar os recursos e constituir uma equipe que finalmente pudesse dar conta da imensa trabalhadeira que seria fazer o registro preciso das embarcações.

Em 1985 finalmente conseguimos aprovar junto à FINEP- Financiadora de Estudos e Projetos do Ministério da Ciência e Tecnologia o projeto de pesquisa que denominei “Embarcações do Maranhão- recuperação das técnicas tradicionais populares” e montar uma equipe valorosa que realizou em dois anos os objetivos principais.

A pesquisa de campo foi iniciada em 1986 e nela procuramos desenvolver o trabalho segundo três principais vertentes estabelecidas na proposta. Simultaneamente, focalizamos os operários navais detentores dos conhecimentos, as embarcações propriamente ditas e os estaleiros artesanais, cenário e palco deste fazer.

Os operários navais precisavam ser entrevistados, para que pudéssemos conhecer seu paradeiro, traçar seu perfil social e antropológico, além de obter as informações sobre os métodos construtivos, materiais e ferramentas utilizadas. Uma espécie de segredo a ser desvendado com muito tato e uma boa estratégia de aproximação. Entretanto, pela própria natureza de sua atividade, muitas vezes eles se encontravam dispersos em localidades isoladas e de difícil acesso.

Igualmente, os estaleiros artesanais tornaram-se objeto de busca da equipe. Desde o início descobrimos que eles podiam até, em alguns casos, possuir um caráter efêmero e se mudar de um local para outro, dependendo da encomenda para uma nova obra.

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

Como metodologia para familiarizar todos os integrantes da equipe com a linguagem dos operários navais, adotamos o estudo obrigatório da “anatomia” da embarcação. Inspirados na medicina, cujos estudantes são levados, logo no primeiro ano de curso, a conhecer muito de perto o corpo humano para melhor trata-lo. No nosso caso, todos se envolveram na tarefa de construir um modelo de barco. Para tanto, empreendemos a instalação de uma oficina de modelismo naval.

Nesse ponto foi providencial o apoio do comandante Max Justo Guedes, do Serviço de Documentação Geral da Marinha, bem como a participação direta de Kelvin de Palmer Rothier Duarte, especialista do Museu Naval e Oceanográfico. Este último, com toda a sua vida dedicada ao assunto, profundo e erudito conhecedor do tema, viajou a São Luís e aqui permaneceu durante dois meses.

Nesse período, convivendo com a nossa equipe, orientou todo o trabalho de instalação da oficina, desde a definição das ferramentas a serem adquiridas aos detalhes de disposição das bancadas e do picadeiro e da construção das ferramentas auxiliares. Foi incansável e generoso na transmissão de seus conhecimentos.

Iniciamos então o levantamento de uma canoa costeira localizada no Portinho e a construção de sua réplica em escala reduzida. Através dessa experiência fomos resolvendo as primeiras dificuldades. Foi neste ponto em que ocorreu um episódio que ficou muito marcado para todos nós.

Quando nossa equipe fazia as primeiras tentativas de obter os planos de linha do projeto naval de uma canoa costeira, tentei me explicar ao mestre Pedro Alcântara um respeitado carpinteiro naval do Portinho, pelas repetidas tentativas e grande dificuldade em obter as medidas daquela canoa que ele próprio havia construído de forma artesanal.

Segundo nossas mal costuradas justificativas era talvez o fato de estar sempre adernada na praia, mas, sobretudo pela ausência de linhas retas, sendo a canoa encurvada em todas as direções e aparentemente sem planos regulares que servissem de base para nosso traçado.

Ele então respondeu com serenidade e sabedoria: “*Nós fazemos o barco assim todo torto para ficar direito na água*”. Ocorre que esta frase pronunciada com tamanha naturalidade por aquele homem simples e sábio definia em linguagem popular o que é de fato a proeza admirável da engenharia naval e passou a ser o epígrafe dos nossos textos e relatórios e finalmente do nosso livro

De fato naqueles primeiros ensaios foram grandes os problemas de como proceder ao levantamento de uma embarcação encostada e adernada na praia Mas ao mesmo tempo havia a dificuldade de familiarização com o vocabulário, a denominação de cada peça elaborada para a montagem de nossa primeira maquete.

No primeiro caso, Kelvin Duarte nos passou o conceito do “pente”, na verdade um instrumento utilizado em levantamentos arquitetônicos para registrar o perfil de frisos, cornijas e cimalkas e outros aspectos da modenatura de uma fachada ou de detalhes interiores das edificações.

Adaptando o princípio do “pente”, construímos o aparelho que chamamos de “cavernômetro”, cuja função era medir a curvatura das diferentes cavernas da embarcação. Este recurso nos permitiu reconstituir o “plano de balizas”, um dos três planos que compõem o projeto naval, bem como os demais que se denominam “plano de linhas d’água” e “planos do alto”.

Ao concluirmos a construção do primeiro modelo de canoa costeira de proa chata, estávamos suficientemente familiarizados com a nomenclatura de cada peça, conhecendo a linguagem náutica oficial e, em alguns casos, descobrindo que o pessoal local utiliza termos ligeiramente diferenciados, corruptelas, que na verdade passam a constituir uma linguagem regional. Assim foi possível iniciar efetivamente a pesquisa de campo.

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

Para tanto, foi muito importante a parceria com o Sindicato dos Operários Navais de São Luís, através de seu presidente, mestre Veriano Aranha, calafate que costumava viajar em nossa companhia para facilitar a marcação das reuniões em algum povoado do interior.

A convocação para essas reuniões era feita pelo rádio e utilizando sempre a sede da Colônia de Pesca mais próxima como local de encontro, para o qual acorriam os profissionais que se interessavam pelo nosso chamamento.

As reuniões consistiam sempre numa palestra inicial para esclarecer sobre os objetivos do trabalho, destacando a preocupação no sentido de valorizar

a profissão e resgatar suas técnicas. No momento seguinte, aproveitávamos para efetuar a ficha individual, com foto, nome completo e identificação da especialidade e categoria de cada artesão. Este produto da pesquisa foi também de grande utilidade para o sindicato, que pôde atualizar o seu cadastro e ampliar sua área de influência, que antes se resumia à ilha de São Luís.

Os dias seguintes foram então utilizados na tarefa de realizar levantamentos das embarcações próprias de cada localidade, bem como dos estaleiros regionais.

Foram gravadas entrevistas com os principais mestres e coletados dados sobre ferramentas, madeiras e outras matérias-primas empregadas na construção, bem como todo tipo de informação que pudesse constituir num enriquecimento para a pesquisa.

Enquanto uma parte do grupo realizava as viagens, outra parte cuidava da transcrição e sistematização das informações já coletadas. Nas pranchetas o desenho era igualmente trabalhado como produto desses levantamentos, de forma a chegarmos ao projeto naval, ou seja, estávamos partindo da embarcação pronta e percorrendo o caminho inverso até produzir um projeto naval próximo do convencional.

Detalhes construtivos foram sendo igualmente desenhados e todo o material recolhido nas entrevistas com operários foi sendo elaborado, transcrito e encadernado. Neste momento foi importante a participação do arquiteto Edson Alves Fogaça que produziu então uma série de ilustrações, com perspectivas, vistas e cortes iluminados, de excelente qualidade gráfica, que se juntaram ao acervo de desenhos técnicos e com as fotografias passaram a constituir uma forma de registro técnico e tradução da beleza plástica das embarcações do Maranhão.

No entanto, por outro lado a pesquisa, revelou o aspecto desalentador em que todo o conhecimento tradicional se encontrava desde então. Logo nos primeiros contatos, os velhos mestres carpinteiros navais, revelaram desânimo e abatimento. Desmotivados a encorajar seus filhos a seguirem um ofício que lhes houvera dado tanto sacrifício e quase nada de recompensa.

De fato os jovens não se interessavam mais em aprender: Assistindo aos velhos mestres, detentores do conhecimento, terminarem a vida na pobreza não se sentiam estimulados a abraçar a profissão. Assim, a carpintaria naval parecia condenada à extinção, tendo em vista a diminuição gradativa do número de profissionais na ativa.

Os principais resultados da pesquisa e as principais estratégias de salvaguarda do conhecimento.

Diante destas evidências, um desafio ganhava destaque: como encontrar uma saída para preservar conhecimentos tradicionais tão importantes, mas relegados ao abandono?

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

O primeiro passo foi publicar um livro que fosse, ao mesmo tempo, atraente, técnico e didático. Ou seja, o suficiente para ser capaz de registrar a importância da atividade e sensibilizar o público quanto à importância social e econômica da construção artesanal de embarcações.

Neste ponto foi importante o lançamento do livro que foi intitulado *Embarcações do Maranhão-Recuperação das Técnicas Tradicionais Populares*, publicado no ano de 1998, com recursos oriundos de convênio entre o governo do Estado do Maranhão e o Ministério da Cultura, sob os auspícios da UNESCO.

O segundo passo foi apostar na educação e estabelecer as condições para a criação do primeiro centro de treinamento em atividades de construção naval artesanal na forma de um Estaleiro Escola, onde o conhecimento dos velhos mestres carpinteiros navais e mestres artesãos pudesse ser aliado aos conhecimentos transmitidos pelos professores e doutores da academia universitária.

Ou seja, um local onde o velho mestre embora muitas vezes iletrado, fosse tratado como um professor e um verdadeiro doutor, por ser o genuíno portador de um conhecimento secular e ao mesmo tempo, o aluno pudesse compreender a verdadeira importância do ofício ali ensinado e se sentisse estimulado ao aprendizado.

O local escolhido para sediar o Estaleiro Escola.

O local escolhido para a escola foram as ruínas do Sítio Tamancão. Situado bem em frente ao Portinho que é porto da pesca artesanal no centro histórico de São Luís e também nas proximidades do Cais da Praia Grande e da barragem do rio Bacanga onde ainda se verifica até os dias de hoje um expressivo movimento de embarcações artesanais.

Neste local, durante o século dezenove, funcionou uma indústria de beneficiamento de arroz para exportação. Tratando-se, portanto de um raro sítio de arqueologia histórica que por sua vez guarda um importante capítulo da tecnologia, nos elementos remanescentes de um moinho de marés, utilizado no século XIX como “soque” de arroz, como se chamavam as indústrias que se destinavam a beneficiar o arroz para o consumo e a exportação.

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

Durante as obras de recuperação e adaptação das ruínas encontramos instalações remanescentes do moinho de marés. Ainda permanecem no local a barragem e as comportas que formavam o lago artificial a montante do prédio industrial. Também foram localizadas, a galeria subterrânea ao galpão, a grande roda de ferro e o eixo que transmitia o movimento de uma roda d'água aos antigos pilões mecanizados que, assim acionados, poupavam a utilização de mão de obra escrava ou a queima de madeira que normalmente era a alternativa das máquinas a vapor das indústrias da época.

Relevantes testemunhos, uma vez que aquele sistema utilizado para movimentar uma indústria no século dezenove representa o aproveitamento da inesgotável fonte de energia limpa e renovável que é o movimento das marés. A antiga grua de ferro inglês que servia para colocar a mercadoria no convés dos vapores e navios a vela da época ainda se encontra resistindo à ação do salitre por mais de um século.

Além destes aspectos havia aí um forte apelo para amenizar o dramático quadro social de carência das comunidades vizinhas. O conglomerado de

bairros situados entre o moderno porto industrial do Itaqui e a margem do rio Bacanga e por isto mesmo denominado eixo Itaqui-Bacanga, tem hoje uma população estimada em 160 mil habitantes e se constitui em uma das áreas carentes da capital maranhense.

O imóvel que abriga as instalações do CVT Estaleiro- Escola foi, portanto reconstruído a partir de ruínas do antigo Sítio Tamancão com recursos do Governo do Estado através de financiamento obtido junto ao BID através do programa PRODETUR do Ministério do Turismo no período de 1998 a 2002.

Já os equipamentos, mobiliários, máquinas e ferramentas foram adquiridos no período de 2003 a 2006 com recursos de Convênio Governo do Estado/ Secretaria de Ciência e Tecnologia com o Ministério da Ciência e Tecnologia

Inaugurado em Dezembro de 2006, O Centro Vocacional Tecnológico, CVT-Estaleiro-Escola no âmbito da antiga e hoje extinta UNIVIMA, Universidade Virtual do Maranhão, órgão da Secretaria de Ciência e Tecnologia do Governo do Estado e tem a missão de cumprir os seguintes objetivos:

Assegurar a perpetuação dos conhecimentos tradicionais da arte de construção artesanal de embarcações de madeira que são a base de economias regionais importantes como a pesca artesanal, transporte de passageiros e cargas de centenas de milhares de pessoas em nosso Estado;

Garantir a oferta dos cursos de capacitação tecnológica, numa proposta de inclusão técnico-científica e de formação educativa em CT&I;

Atuar de forma contextualizada, a partir de seus processos ensino-aprendizagem, propiciando subsídios para a formação profissional de jovens e adultos;

Expandir a área de ação em capacitação tecnológica e garantir o desenvolvimento local, integrado e sustentável;

Promover cursos com aplicabilidade direta para geração de renda e capacitar recursos humanos locais para inserção no mercado de trabalho.

O modelo pedagógico adotado

O modelo pedagógico desde o início de sua concepção se apoia em quatro pilares:

- 1)-A recuperação dos conhecimentos tradicionais;
- 2)- O desenvolvimento socioambiental;
- 3)- O turismo histórico e ecológico e,
- 4)- A integração com a comunidade.

Em primeiro lugar procurou-se atender à finalidade de garantir a salvaguarda dos conhecimentos tradicionais da arte de construir embarcações de madeira como herança secular do povo maranhense. Cultura marinheira esta, transmitida de pai para filho, há mais de 400 anos e ultimamente ameaçada de desaparecimento embora seja ainda a base de subsistência de milhares de famílias.

Dentre os cursos que foram fundadores da Escola estão o curso de Construção de Embarcações Artesanais em duas modalidades: a primeira na forma de um curso técnico com 1500 horas e a segunda na forma de um curso denominado de Qualificação com 250 horas.

O curso técnico foi criado em convênio com o CNPq no ano de 2016, sendo denominado Curso de Construção de Embarcações Artesanais, na modalidade de técnico, com matriz aprovada no Conselho Estadual de Educação e que prevê turmas com 25 alunos e com duração prevista de 2 anos e 1100

horas de aulas teóricas e mais de 300 horas de aulas práticas, sob a batuta de 14 professores qualificados e de 6 mestres carpinteiros navais.

Como alternativa de menor duração a escola oferece um Curso de Qualificação e Aprimoramento de Profissionais em Construção Naval – de 250 horas, com 2 mestres carpinteiros navais, 4 professores e 25 alunos.

O segundo pilar pedagógico se refere à preocupação universal com a questão do meio ambiente. Pela riqueza natural deste imenso estado e das vastas regiões litorâneas e ribeirinhas onde se localizam as comunidades que são portadoras e protagonistas desta cultura marinheira a questão ambiental e sua preservação assumem importância fundamental.

As aulas permitem aos participantes construir uma ponte entre a educação formal e a educação ambiental, e entre a teoria e a prática, favorecendo a formação de multiplicadores da Educação Ambiental.

A junção entre educação formal e meio ambiente favorece uma aproximação entre a realidade ambiental do local em que vivem e os conhecimentos que são trabalhados em sala de aula. As estratégias pedagógicas utilizadas para o desenvolvimento das competências e habilidades são fruto da combinação de aulas expositivas e participativas sobre questões relacionadas ao tema, abordagem de situações-problema, estudos de caso e aulas de campo.

A necessidade de defesa do meio ambiente tem papel essencial nos ensinamentos que são transmitidos às novas gerações. Em reconhecimento a esta prioridade, o próprio Ministério da Educação hoje em dia, avalia com melhor pontuação as escolas que incluem em seus currículos e em sua matriz pedagógica as disciplinas que tratam do tema.

Nosso curso de Qualificação em Educação Ambiental com duração de 250 horas se divide em módulos teórico e prático. O primeiro oferece as disciplinas de Introdução a Educação Ambiental e Ecologia, Manejo de Resíduos Sólidos, Recursos Hídricos e Ecossistema Manguezal; Legislação Ambiental, Meio Ambiente e Responsabilidade Social, Relações Interpessoais, Inglês Básico e Informática Básica.

Já o módulo prático oferece ao aluno a participação em oficinas onde podem aprender a transformação de resíduos sólidos que estão sendo desperdiçados na natureza em objetos de arte, através das seis diferentes modalidades: 1 - Oficina de Reciclagem das sobras da madeira da construção naval; 2 - Oficina de reciclagem de PET; 3-Oficina de Reciclagem de Papel; 4-Oficina de fabricação de objetos de Cerâmica; 5-Oficina de Fabricação de Biojóias e 6-Oficina de Modelismo Naval também a partir da reciclagem de sobras de madeira.

O terceiro pilar pedagógico é o que se refere ao turismo cultural e de natureza, em atenção as evidentes vocações do Sítio Tamancão para atividades correlacionadas a estes temas.

Como foi visto a instalação do Estaleiro-Escola representou a recuperação e adequação de um importante exemplar do nosso patrimônio histórico que ali jazia relegado ao mais completo abandono por mais de 70 anos. Portanto além de sua localização geográfica privilegiada, voltada para o nascente e descortinando ampla vista para o centro histórico da capital às margens do Rio Bacanga, o sítio é detentor de valores importantes para a cultura nacional e se constitui em importante atrativo para o turismo.

A propósito e com o intuito de valorizar ainda mais estes aspectos a concepção do projeto incluiu a instalação de um setor museográfico, com exposição didática de modelos náuticos, representativos de toda a diversidade tipológica das embarcações maranhenses, Estes modelos são acompanhados de

50 painéis pedagógicos ilustrativos e também de uma amostra de ferramentas e utensílios raros utilizados pelos mestres carpinteiros navais.

Constitui-se assim um modelo inovador de escola onde as páginas do livro “Embarcações do Maranhão” estão ampliadas nas paredes, sob a forma de painéis em cuidadoso “design” gráfico tornando o aprendizado mais estimulante e também servindo de informação aos visitantes.

O curso para a formação de agentes de turismo tem como objetivo a capacitação mais específica para o atendimento direto aos visitantes. Como esta demanda já existe, torna-se importante implementar um projeto de qualidade no atendimento aos clientes.

O curso visa também formar profissionais dentre os jovens e adultos das comunidades circunvizinhas para conduzir os visitantes nas instalações do estaleiro.

Como muitas vezes as comunidades locais contam com pouco ou nenhum acesso à informação, treinamentos e oportunidades de emprego, definiu-se como público alvo os alunos do ensino médio da rede pública estadual das escolas situadas nas proximidades do Estaleiro.

O quarto pilar pedagógico abrange um conjunto de atividades todas elas voltadas exatamente no sentido de assegurar a integração da escola com a comunidade envoltória nas faixas etárias da infância que não são atendidas pelos cursos profissionalizantes e técnicos de nossa matriz principal.

Ele é, portanto dedicado ao público infantil e se concentra nas atividades educativas que são desenvolvidas no centro de pesquisa e documentação, na biblioteca, biblioteca infantil e brinquedoteca.

Este setor oferece atividades diversas voltadas sempre para o estímulo ao hábito da leitura e a formação de leitores. Além do que oferece cursos de música e artes plásticas e mantém de forma permanente o Projeto “Navegando no Universo da Literatura Infantil” com rodas de leitura, “contação” de histórias, dramatização de peças e obras literárias em teatro de bonecos.

Neste caso nosso público preferencial são as crianças da comunidade que são alunas das escolas públicas e que fora dos seus horários de aula nos procuram em busca de orientação e pela oportunidade de acesso aos computadores para realizar suas pesquisas.

O partido arquitetônico da Escola.

O desenho arquitetônico concebido pelos arquitetos Ricardo Kosinski (estudos preliminares) e Ana Elisa Cantanhede (projetos executivos) e que presidiu o projeto de reconstrução das ruínas para abrigar a escola, procurou seguir as peculiaridades do modelo pedagógico adotado.

Assim é que, como forma de assegurar a sustentabilidade do empreendimento, o Estaleiro Escola está estruturado da seguinte maneira:

Possui uma área construída de 3000 metros quadrados, distribuídos em quatro módulos principais:

No primeiro módulo, estão reservados os espaços para recepção, cozinha e refeitório/restaurante, lavanderia, depósito de materiais para conservação e limpeza, almoxarifado e sanitários.

Inclui também o alojamento para os mestres que forem provenientes de outras cidades. Ainda no pavimento superior deste módulo encontram-se espaços para as oficinas de reciclagem de papel, de PET, de cerâmica e fabricação de biojóias à partir da reciclagem.

Recentemente foi ali inaugurada, no último dia 15 de dezembro de 2016, data em que se comemorou o décimo aniversário da Escola, a “Sala da Gente Maranhense” que se destina a sediar as reuniões com os representantes das comunidades circunvizinhas ao Estaleiro Escola.

No segundo módulo está o galpão da carpintaria naval, onde estão instaladas as máquinas elétricas, o depósito de madeira e a ferramentaria. Sua localização à beira do canal do Rio Bacanga, favoreceu também a construção de uma “carreira” ou rampa, que facilita içar embarcações para o local seco ou lançá-las na água após sua construção ou reparo.

No terceiro módulo encontramos, no térreo, os diversos laboratórios e oficinas de reciclagem do curso de Educação Ambiental: tais como: o Laboratório de Informática com 30 computadores e as oficinas de Modelismo Naval e Reaproveitamento das Sobras de Madeira. Assim como salas para aula teóricas, Sala de Professores e Setor Administrativo e Pedagógico.

No pavimento superior encontra-se o Centro de Pesquisa e Documentação Amyr Klink com biblioteca especializada, uma bateria de computadores para utilização de professores, alunos e pesquisadores. Uma pequena equipe, composta de bibliotecária, pedagogas e suas auxiliares, trabalham no atendimento a alunos e pesquisadores de outras instituições que procuram o Estaleiro Escola para realizações de pesquisas sobre os temas afins.

O nome deste Centro em homenagem ao célebre navegador brasileiro que se notabilizou por suas façanhas e expedições marítimas e também como escritor e que desde a época da pesquisa, há cerca de 30 anos, acompanha com interesse nosso projeto e o apoia, divulgando esta iniciativa nas constantes palestras que é convidado a realizar tanto no Brasil como em vários outros países. Também foi o navegador Amyr Klink que doou grande parte dos livros que hoje formam o acervo especializado desta biblioteca. É de sua autoria o texto da última capa do livro “Embarcações do Maranhão”.

Ao lado da Biblioteca principal encontra-se a biblioteca infantil e uma brinquedoteca que cumpre o importante papel de acolher as crianças menores, na faixa etária de 6 a 12 anos, que são numerosas nas comunidades vizinhas e que frequentemente nos procuram para resolver tarefas escolares utilizando os computadores da escola para suas primeiras pesquisas.

Integrando o Centro de Pesquisa há um moderno auditório com capacidade para 200 lugares onde também ocorrem as performances, palestras e aulas dos cursos técnicos e demais eventos que celebram datas relevantes como o Dia das Crianças; Dia do Livro; o Dia Mundial do Meio Ambiente, o Dia Mundial da Saúde, e até mesmo as solenidades de formatura.

Por fim, no piso térreo do quarto módulo temos a primeira das salas para aulas técnicas, onde se pode conhecer um “diorama” que representa uma réplica de um estaleiro artesanal típico como os que são encontrados nas beiras de praias e rios, construídos com troncos e palhas de carnaúba.

Esta réplica de estaleiro é também dotada de uma bancada simples e clássica, onde uma pequena equipe de operários navais é capaz de construir uma embarcação de madeira sem necessidade sequer de energia elétrica e utilizando, portanto somente ferramentas manuais. Sobre esta bancada singela há uma coleção de ferramentas normalmente utilizadas no cotidiano por estes profissionais.

Há em torno deste diorama, preenchendo as quatro paredes da sala uma coleção de painéis pedagógicos contendo textos e imagens que descrevem as etapas da construção naval artesanal e apresentam o perfil das especialidades da

arte. Aí estão informações sobre o carpinteiro, o calafate, o pintor, o ferreiro e o veleiro. Também painéis explicativos sobre as ferramentas clássicas utilizadas secularmente no processo construtivo assim como um histórico da pesquisa de todo o projeto “Embarcações do Maranhão”.

No pavimento superior do quarto módulo estão expostos os painéis que se referem aos diversos modelos inventariados durante a pesquisa, com detalhes dos planos de linha dos projetos navais bem como desenhos com perspectivas a cores que revelam detalhes construtivos.

Os quinze principais modelos maranhenses estão divididos em duas salas. Sendo que a primeira delas expõe os modelos navais do litoral e a segunda concentra os modelos utilizados na navegação de rios e lagos do interior maranhense de forma a evidenciar a diferenças construtivas

Diante de cada um destes painéis encontram-se os exemplares individualizados de uma rica coleção de maquetes correspondente aos respectivos modelos de embarcações e que contribuem fortemente para auxiliar na compreensão didática na formação dos novos profissionais.

Também aí se pode encontrar, acondicionada em montras, uma coleção de ferramentas utilizadas durante séculos na carpintaria naval. A parte principal deste acervo pertenceu ao modelista naval Kelvin de Palmer Rothier Duarte e a coleção nos foi doada por sua filha Christiane de Palmer. As demais peças foram obtidas através de doações dos próprios profissionais da arte da construção naval ou por meio de seus familiares. Todo este material foi preparado para integrar as exposições pedagógicas instaladas nesta quarta ala da escola.

Conclusões

Quero aproveitar o espaço das conclusões deste texto para agradecer ao corpo editorial da revista “Revista Museologia & Interdisciplinaridade” pela oportunidade de divulgar esta experiência de pesquisa que resultou na criação do Estaleiro Escola que para nós se configura como uma das estratégias mais efetivas com a finalidade de assegurar a preservação dos conhecimentos seculares da tradicional arte da construção de embarcações artesanais de madeira na região do meio norte brasileiro especialmente do estado do Maranhão.

Hoje com 11 anos de funcionamento a escola é o resultado pioneiro de esforços de equipes que já contabilizam dezenas e dezenas de profissionais apaixonados e dedicados que durante mais de três décadas realizaram as diversas etapas no âmbito da administração pública estadual que sofre com problemas de mudanças frequentes na política e nos quadros de servidores,

Lembramos que a trajetória aqui descrita sumariamente inclui desde os primeiros passos da pesquisa, numa época (1986) em que não haviam computadores e nem fotografias em meio digital, passando pela publicação do livro (1998) e aos esforços para recuperação das ruínas (2001 a 2006), com a elaboração e aprovação de projetos, licitações e execução das obras. Sem esquecer as etapas de aquisição de equipamentos, máquinas e ferramentas, além dos projetos de ambientação de uma escola em seu modelo pedagógico inovador. Não esquecendo também o permanente esforço de gerenciamento e manutenção de um o corpo docente e administrativo sem o qual não se faz nenhuma escola, de modo a não deixar cair a qualidade do projeto original. Até hoje a escola enfrenta uma luta cotidiana para se manter, especialmente nos frequentes e

recorrentes momentos de crise financeira que o país atravessa e suas habituais dificuldades de avançar no capítulo de uma educação de qualidade. Assim, a divulgação que a Revista nos permitirá como consequência imediata de tornar esta iniciativa mais conhecida por um número maior de cidadãos brasileiros, especialmente no meio acadêmico, se constitui sempre uma ótima estratégia de defesa e valorização e para nós a esperança de continuidade.