

**FUNDAÇÃO GREGÓRIO DE MATTOS**  
**PREFEITURA DE SALVADOR**

MARCELO FILGUEIRAS BASTOS

**OFÍCIO DE MESTRE CARPINTEIRO NAVAL:**  
**REGISTRO ESPECIAL DE OFÍCIO**

Dossiê técnico contendo propostas de salvaguarda para instrução do processo de registro especial do ofício de mestres carpinteiros navais localizados no município de Salvador.

Salvador  
2023



**Prefeito**

Bruno Soares Reis

**Secretário Municipal de Cultura e Turismo**

Pedro Tourinho

**Presidente da FGM**

Fernando Guerreiro

**Chefe de Gabinete**

Patricia Lins Cerqueira

**Assessora Jurídica**

Kaiale Santos Araujo

**Gerente Administrativo-Financeiro**

Gildete Nascimento Ferreira

**Assessora Chefe**

Viviane Vergasta Ramos

**Assessor Técnico**

Plutarco Drummond de Magalhães Neto

**Gerente de Projetos Especiais**

Júlio César Paixão Marques

**Gestor do Núcleo de Tecnologia da Informação**

Clidério Evangelista Bastos

**Diretora de Planejamento e Projetos Culturais**

Silvia Maria Russo de Oliveira

**Gerente de Promoção Cultural**

George Vladimir Nascimento Sales

**Diretor de Patrimônio e Equipamentos Culturais**

José Francisco de Assis Santos Silva

**Gerente de Patrimônio Cultural**

Milena Luisa da Silva Tavares

**Gerente de Equipamentos Culturais**

Vagner José Rocha Santos

**Gerente de Bibliotecas e Promoção do Livro e Leitura**

Claudijane Pereira Palma

## **EQUIPE DE EXECUÇÃO**

### **Coordenação**

Marcelo Filgueiras Bastos

### **Consultores**

Arivaldo Leão de Amorim

Dalmo Vieira Filho

Denise Gomes Dias Santos

Luis Filipe Monteiro Vieira de Castro

Luiz Felipe Salomon Guaycuru de Carvalho

Rodrigo de Oliveira Torres

Samila Pereira Ferreira

### **Estagiária**

Maria Janaina Anunciação Ventin

### **Revisão**

Marco Antônio Gomes Cruz

### **Colaboração**

Antônio Miranda Silva Filho

Bruno Nascimento Huyer

Cosme Henrique Mendes Rocha

Gitani Welington da Conceição

Ildé Paraense

José Carlos Mathias

Luiz Antônio Santos da Silva

Marília Barreto

Mateus Torres

Pedro Carlos Bocca

Ubiracy Portugal

**As suas obras povoam o  
imaginário e compõem obras  
primas de artistas consagrados**

(Trecho da obra Mar Morto de Jorge Amado):

Quem já decifrou o mistério do mar? Do mar vem a música, vem o amor e vem a morte. E não é sobre o mar que a lua é mais bela? O mar é instável. Como ele é a vida dos homens dos saveiros. (AMADO, 1936, p.19)

**Especialistas internacionais  
renomados tentam aprender os  
seus segredos**

(Relato sobre John Patrick Sarsfield, Idealizador da réplica da Nau Pinta):

Sarsfield descobriu uma técnica de “lofting” do século XV, conhecida como “Mediterranean moulding”, em uso diário em estaleiros na costa da Bahia, Brasil. À medida que conquistava lentamente a confiança dos construtores navais de Valença, eles começaram a compartilhar com ele os segredos de suas técnicas tradicionais de construção naval. (CARREL, 1992, p. 281, tradução nossa)<sup>1</sup>.

**Profissionais do alto escalão  
reconhecem a sua  
desvalorização**

(Vice-almirante Armando de Senna Bittencourt, Diretor de Patrimônio Histórico e Cultural da Marinha do Brasil entre 2003 e 2016):

O projeto e a construção de embarcações típicas em geral se baseiam na experiência e observação [...]. Utiliza-se, portanto, métodos empíricos. Muitas vezes o construtor de embarcações típicas brasileiras recorre a um engenheiro naval para obter os documentos necessários para o registro da sua obra, já pronta. (BITTENCOURT, 2005, p. 11).

Gente de toda glória reconhece seu trabalho e admira suas obras. Algo mais deveria ser necessário para que os mestres carpinteiros navais tenham o direito de existir?

---

<sup>1</sup> Original: Sarsfield discovered a 15th-century lofting technique, known as Mediterranean moulding, in daily use in shipyards on the coast of Bahia, Brazil.

As he slowly won the confidence of Valencan shipwrights, they began to share with him the secrets of their traditional boatbuilding techniques

## RESUMO

Este trabalho tem como objetivo principal a caracterização do ofício de mestre carpinteiro naval e a demonstração de suas profundas relações com a sociedade e a cultura soteropolitana. Durante o desenvolvimento do dossiê será possível entender o significado do ofício, assim como o desdobramento das suas atividades no decorrer dos anos. A figura do mestre carpinteiro naval é citada, no Brasil, desde o século XVI em publicações que descrevem a arte de projetar e construir embarcações de madeira. Os conhecimentos utilizados pelos mestres, e os barcos que puseram ao mar, foram fundamentais não só para o desenvolvimento da capital baiana, como de todo o estado. Além da importância técnica, os mestres carpinteiros navais são representantes da cultura náutica soteropolitana, e ressaltam a íntima relação de Salvador com o mar, descrita por diversos autores e retratada por tantos artistas. O mestre construtor naval é reconhecido tanto pela complexidade e engenhosidade do seu trabalho, como pela beleza das suas obras. Apesar das dificuldades encontradas para a manutenção do ofício, existem alternativas viáveis que podem ser adotadas, tanto pela iniciativa pública quanto privada, objetivando a salvaguarda deste patrimônio cultural, além de alternativas sustentáveis para os mestres e futuros mantenedores desta tradição.

## SUMÁRIO

<b>RESUMO .....</b>	<b>2</b>
<b>INTRODUÇÃO .....</b>	<b>5</b>
<b>CONTEXTUALIZAÇÃO .....</b>	<b>6</b>
A Arquitetura Naval .....	6
Novas tecnologias e materiais .....	7
O Engenheiro Naval .....	9
Repasse formal dos conhecimentos .....	10
Desenvolvimento naval em Salvador .....	11
<b>MESTRE CARPINTEIRO NAVAL.....</b>	<b>20</b>
Descrição do ofício .....	20
Ferramentas utilizadas .....	25
Embarcações Construídas .....	27
Os Últimos Mestres .....	32
<b>A CONJUNTURA DO OFÍCIO .....</b>	<b>36</b>
Importância .....	36
Situação atual .....	38
Reconhecimento .....	40
Embarcações de carga .....	45
Embarcações para passeio .....	49
Festas Populares .....	51
<b>RETIRADA DE MADEIRA .....</b>	<b>54</b>
Registros do passado .....	54
Restrições legais .....	54
Possíveis parcerias .....	57
<b>A RELEVÂNCIA ESTÉTICA.....</b>	<b>58</b>
Música .....	58
Literatura .....	58
Fotografia .....	59
Pintura e desenho .....	59
Cinema .....	60
<b>AÇÕES DE SALVAGUARDA .....</b>	<b>62</b>

Catálogo Público de Embarcações Tradicionais Típicas .....	63
Comissão de Regulamentação de Projeto e Construção de Embarcações .....	65
Comissão de Regulamentação para Retirada de Madeira .....	67
Construção de um estaleiro escola .....	68
Centro de redistribuição de materiais.....	72
Centro de distribuição de cargas.....	74
<b>CONCLUSÃO .....</b>	<b>75</b>
<b>ENTREVISTAS E QUESTIONÁRIOS .....</b>	<b>77</b>
Mestres Carpinteiros Navais .....	77
Transcrição das entrevistas.....	78
Ex-Diretor do Comitê Náutico da Sociedade Brasileira de Engenharia Naval.....	100
Ex-Diretor IPHAN .....	103
Técnico em Antropologia do IPHAN.....	107
Ex-Gerente de Pesquisa e Legislação do IPAC .....	111
Conselheiro fundador da Associação Viva Saveiro .....	114
<b>REFERÊNCIAS.....</b>	<b>118</b>
Bibliografia .....	118
Websites .....	120
Filmografia .....	122
Índice de imagens .....	123
<b>ANEXOS .....</b>	<b>125</b>
<b>ANEXO A - Cooperação Técnica 2008 ICMBio e IPHAN .....</b>	<b>I</b>
<b>ANEXO B - Cooperação Técnica 2009 MinC, MMA, IPHAN, IBAMA, ICMBio, ICMBio e IPHAN.....</b>	<b>X</b>
<b>ANEXO C - Parecer 2010 Tombamento Saveiro Sobre da Lua .....</b>	<b>XV</b>
<b>ANEXO D - Carta Apoio Projeto Içar.....</b>	<b>XXVII</b>

## INTRODUÇÃO

O mestre carpinteiro naval já é citado desde o século XVI nas publicações portuguesas que falavam sobre arte de projetar e construir embarcações pela sua relevância nesse processo. Às vezes mencionados por outros nomes, como fabricantes de navios, os mestres foram muitas vezes interlocutores dos conhecimentos relacionados a arquitetura naval, sendo responsáveis pelo repasse desses conhecimentos para escritores e estudiosos que buscavam compreender a arte essencial para alcançar a eficiência e beleza das embarcações produzidas.

Com a regulamentação das profissões, os mestres passaram a ter mais dificuldade em exercer seu ofício pela falta de reconhecimento das suas habilidades técnicas, o que os levou a exercer suas funções quase sempre na informalidade. Ainda assim, foram capazes de atrair especialistas nacionais e estrangeiros para estudar seus métodos e artifícios, além de encantar artistas de todas as áreas que representaram tanto o ofício quanto suas obras, em diversas linguagens e formatos.

As dificuldades legais também se expressam no âmbito da produção com a aquisição e utilização da matéria-prima. Enquanto nos tempos áureos das embarcações as leis reservavam as melhores madeiras para a construção dos barcos, com o passar do tempo, as restrições começaram a dificultar a utilização dessa matéria-prima fundamental para a produção dos mestres. Assim, com a falta de regulamentação atual do ofício a dificuldade em se encontrar alternativas legais para a utilização de madeira se tornou um desafio.

O ambiente em torno do ofício veio acumulando prejuízos com o tempo, principalmente pelos rumos e decisões tomados pela sociedade ao longo dos anos, mas ele sobreviveu para presenciar a mudança de paradigma em que novos valores, como o social e o ambiental, passaram a nortear a sociedade.

Atualmente a preservação do meio ambiente é um dos temas mais discutidos e, nesse processo, a busca de alternativas mais sustentáveis de locomoção vem mobilizando efetivamente as pessoas. Além disso, a desigualdade social, e os saberes populares, têm sido cada vez mais enfatizados, à medida que diversas minorias têm ocupado gradativamente os espaços de poder e representação, em um processo crescente de valorização da cultura popular na tentativa de construir uma sociedade mais equilibrada e justa.

O estudo do ambiente em que os mestres carpinteiros navais estão inseridos traz luz tanto para alternativas de transportes ecologicamente mais alinhados com a expectativa global - seguindo a linha de ações que vem sendo experimentadas por todo o planeta – como também deixa clara a importância, e relevância, de se preservar a cultura e os saberes populares.

## CONTEXTUALIZAÇÃO

Atualmente, os mestres carpinteiros navais fazem parte de um complexo ambiente, que sofre influência direta da fragmentação da arquitetura naval, da atividade dos engenheiros navais, dos instrumentos de fiscalização, e dos conselhos e órgãos de governo. Nesse cenário o repasse dos conhecimentos tradicionais está ameaçado pela falta de regulamentação das atividades de projeto e construção de embarcações que foram, em grande parte, substituídas por técnicas de projeto e pela utilização de materiais mais modernos.

### A Arquitetura Naval

Para entender o histórico do ofício de mestre carpinteiro naval é preciso falar também da arquitetura naval, do engenheiro naval e do cenário em que o ofício é exercido. Quando analisada a etimologia do termo “arquitetura naval”, no Brasil, entre o século XVI e XXI, fica explícita a diminuição da sua relevância. Segundo Lavanha, autor de *O Livro Primeiro de Architectura Naval*, no fim do século XVI, o arquiteto naval necessitava de habilidades e conhecimentos específicos como domínio da geometria, astronomia e da mecânica (ESTEVES, 2011, p. 49). Em contrapartida, atualmente, a arquitetura naval é tratada predominantemente como uma disciplina relacionada a geometria das embarcações dentro da engenharia naval, conforme ementa das disciplinas Arquitetura naval I e II do curso de Engenharia Naval da Universidade Federal do Rio de Janeiro<sup>2</sup>.

Nesse período de transição semântica entre os séculos XVI e XXI, segundo Agostinho (1973, p. 14), passou a existir uma lacuna na documentação no que diz respeito ao surgimento e ao desenvolvimento dos tipos de veleiros, em especial no Brasil. Apesar disso, ele observa a possível relação entre os conhecimentos não documentados e os transmitidos oralmente nas classes menos abonadas, que continuavam a existir e a ser utilizados na pesca e na pequena navegação de cabotagem, ou de águas interiores (AGOSTINHO, 1973, p. 15).

Entra em cena então o ofício em risco de extinção. O mestre carpinteiro naval é o responsável pelo projeto e construção das embarcações típicas que, segundo Agostinho, continuavam a existir entre a classe popular. Esses mestres passam a ser os principais responsáveis em transmitir as técnicas de projeto e construção de embarcações típicas tradicionais, entre elas os saveiros, as canoas e as jangadas. Nesse processo é importante citar João Baptista Lavanha e Fernando Oliveira, ambos escreveram sobre a arquitetura naval no fim do século XVI e são autores bastante citados por estudiosos da história naval, entre eles Pedro Agostinho, João Barata e John Patrick Sarsfield, relevantes pesquisadores da área.

---

<sup>2</sup> Vide referência (SISTEMA...,2022)

Segundo Esteves (2011, p. 49), Lavanha provavelmente nasceu em Lisboa por volta de 1555 e teria ascendência judaica e genovesa. Lavanha escreveu o “Livro Primeiro da Architectura Naval” onde descreve de forma detalhada o que seria o arquiteto naval, chegando a citar os carpinteiros navais, por vezes, como “fabricadores de navios” (ESTEVES, 2011, p. 131). Para Lavanha (*apud* ESTEVES, 2011, p. 132) o arquiteto naval necessitava de habilidades e conhecimentos específicos como domínio da geometria, astronomia<sup>3</sup>, e da mecânica, além de diferenciar a arquitetura naval, da arquitetura civil e militar, como transcreve Esteves:

Consiste a arquitetura na edificação, que é a construção permanente de qualquer coisa. Esta se faz, ou para defesa ou para religião e comodidade, ou para navegação. E desta repartição nasce a divisão da arquitetura em três partes que são arquitetura militar, civil e naval. [...] E a arquitetura naval é a que ensina com regras certas fabricar navios, nos quais se possa navegar bem e comodamente. (ESTEVES, 2011, p. 129, tradução nossa)<sup>4</sup>.

Já o padre Fernando Oliveira escreveu por volta de 1580 “O Livro da Fábrica das Naos” (ESTEVES, 2011, p. 18), obra que também cita os mestres carpinteiros navais, e foi republicada pela Academia de Marinha, em 1991. Ao longo do livro ele discorre sobre as técnicas, os materiais, o local de trabalho, e os conceitos relacionados à arte de projetar e fabricar embarcações (OLIVEIRA, 1991, p. 79, 72, 83 e 79). Além disso, chega a dizer que o descuido, ou o erro, do carpinteiro naval podem causar mais danos que o próprio arquiteto naval:

Toda esta diligência, e mais, é necessária para coisa tão relevante. É mais relevante esta fábrica, que a das casas, e procurarão os arquitetos de se esmerar em seu ofício: pois muito mais se devem esmerar, e solicitar os nossos carpinteiros navais, cuja falta, ou descuido pode fazer mais dano que o dos arquitetos. (OLIVEIRA, 1991, p. 56, tradução nossa)<sup>5</sup>.

## Novas tecnologias e materiais

Na obra de Oliveira existe um capítulo reservado às madeiras convenientes para fabricar as embarcações (OLIVEIRA, 1991, p. 63), e outro com o foco na forma de colher essas madeiras (OLIVEIRA, 1991, p. 68). Era natural que esse foco existisse, já que a madeira era o único material disponível para construir embarcações, assim como a vela era a única propulsão que não dependia da tração animal. Com o passar do tempo, a madeira e a vela deixaram de ter

---

<sup>3</sup> O autor associa a astronomia aos conhecimentos necessários para identificação da melhor época para corte das madeiras utilizadas na construção, e manobras de encalhe e lançamento de embarcações.

<sup>4</sup> Original: *Consiste a Architectura na Edificação, que he a construcção permanente de qualquer cousa. Esta se faz, ou para defensão ou para Religião, e comodidade, ou para Nauvegão. E desta repartição naçe a diuisão da Architectura em tres partes que são Architectura Militar, Ciuil e Naual. [...] E a Architectura Naual he a que ensina com regras certas fabricar Nauios, nos [...] quaes se possa nauegar bem e commodamente. Desta (deixando as outras duas) hauemos de tratar. (sic)*

<sup>5</sup> Original: *Toda esta diligencia, & mays, he necessaria pera cousa que tanto releua. Mays relena esta fabrica, que a das casas, & procurão os architectores de se esmerar em seu officio: poys monto mays se deuem esmerar, & solicitar os nossos carpenteyros nauaes, cuja falta, ou descuydo pode fazer mays dano q o dos architectores. (sic)*

protagonismo no processo de projeto e construção de embarcações pelo advento de novos materiais e tecnologias, como descreve Dixit:

Embora algumas modificações tenham sido introduzidas no projeto e construção naval ao longo dos séculos, não houve muitas melhorias até o século XIX. A Revolução Industrial, a invenção do motor a vapor, as técnicas de propulsão aprimoradas, e o uso do ferro para a construção de embarcações trouxeram mudanças radicais no projeto de navios. (DIXIT, 2017, p. 24, tradução nossa) <sup>6</sup>.

Uma série de mudanças simultâneas relacionadas a materiais, a propulsão, e até formalização das profissões, influenciaram o processo de transmissão de conhecimentos relacionados ao projeto e construção navais. Entre eles estão as publicações de trabalhos apurando os métodos de produção de aço por Henry Bessemer em 1850 (ELLIOTT, 1994, p. 92) e a exposição, em 1855, do primeiro barco de concreto armado com ferro (ELLIOTT, 1994, p. 168), mostrado na Figura 1. Segundo Dixit (2017, p. 30, tradução nossa)<sup>7</sup>, “[...] entre 1850-1900, muitos motores a vapor altamente eficientes foram construídos para serem utilizados em grandes navios, locomotivas e veículos rodoviários a vapor.”

Figura 1 - Primeiro barco em concreto armado



Fonte: Escales Maritimes, 2008.

<sup>6</sup> Original: *Although some modifications were introduced in the design of ship building throughout the centuries, there were not many improvements until nineteenth century. The Industrial Revolution, invention of steam engine, improved propulsion techniques, and the use of iron for construction of ships brought about radical changes in the ship design.*

<sup>7</sup> Original: *During 1850–1900, many highly efficient steam engines were built, which were used in big ships, locomotives, and steam-operated road vehicles.*

Além disso, é possível perceber a mudança no uso das embarcações ao longo dos anos. Na Figura 2 é possível ver uma campanha de marketing, da empresa de motores Mercury, de 1964, que dizia: “Me dê a potência correta que eu posso fazer uma mesa de cozinha planar”. Na campanha é possível perceber que os materiais, a propulsão, e o propósito na navegação divergem totalmente daqueles observados até o século XX.

Figura 2 - Propaganda da Mercury, fabricante de motores



***“Give me the right power  
and I can plane a kitchen table”***

A naval architect told us that if we gave him the right power he could plane a kitchen table. We *did* and he *could*! A Merc 110 was just right for our kitchen table.

A kitchen table isn't a boat, of course, but it does demonstrate that you can select a Merc that will do the job *you want it to do* . . . and more. In Mercury's wide range of horsepower, there's an outboard with the power to match your boat. And, with the proper Mercury propeller, it will consistently outrun and outpull any competitor's motor of equal displacement.

Merc builds the world's most powerful outboard . . . Merc 1000 with 100 horsepower. At the other end of the power range is a tiny fishing motor . . . Merc 39 with 3.9 horsepower. In between there are Mercs with 85, 65, 50, 35, 20, 9.8 and 6 horsepower.

Not only can you get the right Mercury power, you can get the right propeller. For every Mercury made, a complete line of propellers has been designed and built by Mercury propeller specialists . . . to exactly match the Merc's power curve. This gives you maximum speed, pulling power and fuel economy with any combination of boat load and hull design.

Whether you own a big cruiser, a canoe, or a kitchen table, there's a Merc to fit your power needs. That's why you always get more RUN for your money with Mercury . . . 100, 85, 65, 50, 35, 20, 9.8, 6 and 3.9 hp outboards and MerCruiser Stern Drives . . . 110 to 310 hp gasoline; 60 and 100 hp diesel.

**MERCURY**

 **SILVER ANNIVERSARY FLEET**

© 1964, Kiekhaefer Corporation, Fond du Lac, Wisconsin, and Toronto. Subsidiary of Brunswick Corporation

LOOK 6-16-64 11

Fonte: Look Magazine, 1964.

## O Engenheiro Naval

É nesse período que a engenharia naval passa por mudanças expressivas. Segundo Bernucci (UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO, 2018), “Em 1890, foi criado o Corpo de Engenheiros Navais da Marinha, mas o sonho de formar engenheiros navais no Brasil realizou-se apenas em 1956, com o acordo celebrado entre a Marinha do Brasil e a USP”.

Além da mudança prática nos campos do projeto e construção navais, o termo “arquitetura naval” também passou por uma mudança significativa. A arquitetura naval passou a ser um ramo da engenharia naval relacionado predominantemente à geometria das embarcações, como mostrado no Quadro 1. Enquanto no campo civil a arquitetura teve suas atribuições divididas e sobrepostas entre engenheiros e arquitetos, no campo naval, o termo arquitetura passou a ser uma disciplina dentro da engenharia.

Quadro 1 - Ementas das disciplinas de engenharia naval da UFRJ

EEN303 - ARQUITETURA NAVAL I	EEN304 - ARQUITETURA NAVAL II
Princípio de Arquimedes. Geometria do casco, Plano de linhas e modelação computacional. Modelo geral de busca do equilíbrio estático de corpos flutuantes. Curvas hidrostáticas, curvas de bonjean/ vlasov e diagramas de trim de firsov. Elementos de estabilidade estática de corpos flutuantes. Metacentro e fórmulas metacêntricas. Equilíbrio em avaria. Métodos do peso adicionado e flutuabilidade perdida. Normas e regulamentos. Arqueação, borda livre e solas. Variação geométrica da forma. Elementos de representação matemática da forma ( <i>sic</i> ).	Docagem, encalhe e lançamento de embarcações. Estabilidade estática de corpos flutuantes. Estabilidade transversal a pequenos e grandes ângulos de inclinação. Solicitações externas a inclinação. Avaria e subdivisão. Métodos de avaliação de avarias, tipos de avarias, estabilidade em avaria. Normas, regulamentos e critérios de estabilidade ( <i>sic</i> ).

Fonte: Universidade Federal do Rio de Janeiro, 2022.

### Repasso formal dos conhecimentos

Soma-se a esse cenário a falta de uma instituição de ensino superior que ofereça um curso voltado ao projeto de embarcações em alguns estados que já foram importantes para a construção naval, como a Bahia, que já tinha mais de mil e quatrocentas embarcações no fim do século XVI (SOUZA, 1879, p. 142). No Quadro 2 são listadas todas as instituições de ensino que oferecem o curso de Engenharia Naval no Brasil, segundo o MEC (2022).

Quadro 2 - Instituições de ensino superior

INSTITUIÇÕES DE NÍVEL SUPERIOR LIGADOS A PROJETO NAVAL			
IES	ESTADO	CURSO	INÍCIO
USP	São Paulo	Engenharia Naval e Oceânica	1955
UFRJ	Rio de Janeiro	Engenharia Naval e Oceânica	1959
UFPA	Pará	Engenharia Naval	2005
UFSC	Santa Catarina	Engenharia Naval	2009
FURG	Rio Grande do Sul	Engenharia Mecânica Naval	2010
UFPE	Pernambuco	Engenharia Naval	2011
UEA	Amazonas	Engenharia Naval	2013

Fonte: Ministério da Educação, 2022.

Legalmente, no Brasil, o processo de regulamentação das profissões no campo da arquitetura e da engenharia em seu formato atual teve início apenas em meados da década de 1930, como descreve o Conselho Federal de Engenharia e Agronomia (CREA). Essa regulamentação acontece durante o período que entram em cena no país novos modais de transporte, novos materiais e novas tecnologias de propulsão.

Após a crise econômica mundial de 1929, o desemprego nos países desenvolvidos provocou a vinda de milhares de trabalhadores estrangeiros, especializados ou não, para o Brasil, atraídos pelas oportunidades geradas pelo processo de industrialização no cenário das grandes cidades. Com as construções se multiplicando rapidamente sob o comando de leigos ou estrangeiros, era preciso garantir espaço para os brasileiros diplomados em engenharia. (CONSELHO FEDERAL DE ENGENHARIA E AGRONOMIA, 2022, p. 1).

## Desenvolvimento naval em Salvador

Segundo Souza (1879, p. 142), no fim do século XVI, já existiam mil e quatrocentas embarcações e mais de duzentas canoas na Bahia. No mesmo período, Salvador era a capital do país e, no momento, ainda colônia de Portugal. É nesse contexto que a cidade é projetada e construída voltada para a baía. De acordo com Agostinho, Salvador tinha uma relação íntima com o mar:

De típica feição mediterrânea, com a parte baixa, marinheira e comercial, e a acrópole administrativa e religiosa, alongada na península entre o Atlântico e o porto abrigado dos ventos dominantes, teve, desde cedo, a Cidade do Salvador sua vida pendente da navegação interior. Empório do comércio de açúcar, intermediária entre as plantações do Recôncavo e os mercados de além-mar, e do Recôncavo alimentada com produtos agrícolas - que o gado lhe vinha do norte, das terras da Casa da Torre -, Salvador sempre esteve nas mãos dos que tiveram o domínio do mar. Nas guerras holandesas, na Independência, na Sabinada mais tarde, para a cidade o ponto decisivo foi perder ou manter as águas da baía, que outro acesso não havia, tão precárias ou inexistentes eram as vias terrestres. (AGOSTINHO, 1973, p. 7).

Figura 3 – Urbs Salvador, 1671<sup>8</sup>



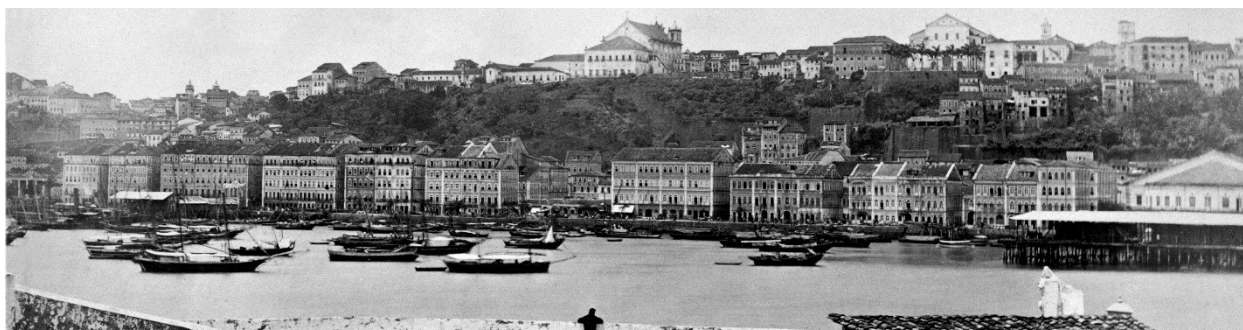
Fonte: Guia Geográfico, 2022.

Salvador foi a capital do país por mais de duzentos anos, e durante esse período a população brasileira aumentou pelo menos cem vezes, segundo estimativas do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (2007 p. 221). Se o número de embarcações acompanhasse proporcionalmente a estimativa de habitantes, em 1766 (três anos após a mudança da capital) a Bahia teria 21 mil embarcações, e em 1900 quase 250 mil. Essas embarcações atendiam

<sup>8</sup> Versão colorizada de John Ogilby. Ilustração original Urbs Salvador, publicada em 1671, na obra de Arnoldus Montanus.

predominantemente o transporte de cargas e por isso existiam diversos trapiches e locais para abastecer e desabastecer as embarcações espalhados pela costa, como é possível ver nas Figura 3 e Figura 4, em diferentes épocas.

Figura 4 – Cidade Baixa Salvador, 1873<sup>9</sup>



Fonte: Guia Geográfico, 2022.

Segundo Barcelar (2022, p. 1), o Mercado Modelo, foi inaugurado em 1912 e “tornou-se o principal centro de abastecimento da Cidade, comercializava-se principalmente gêneros alimentícios, mas se vendia de tudo.”

Figura 5 - Antigo cais do Mercado Modelo (autor desconhecido)



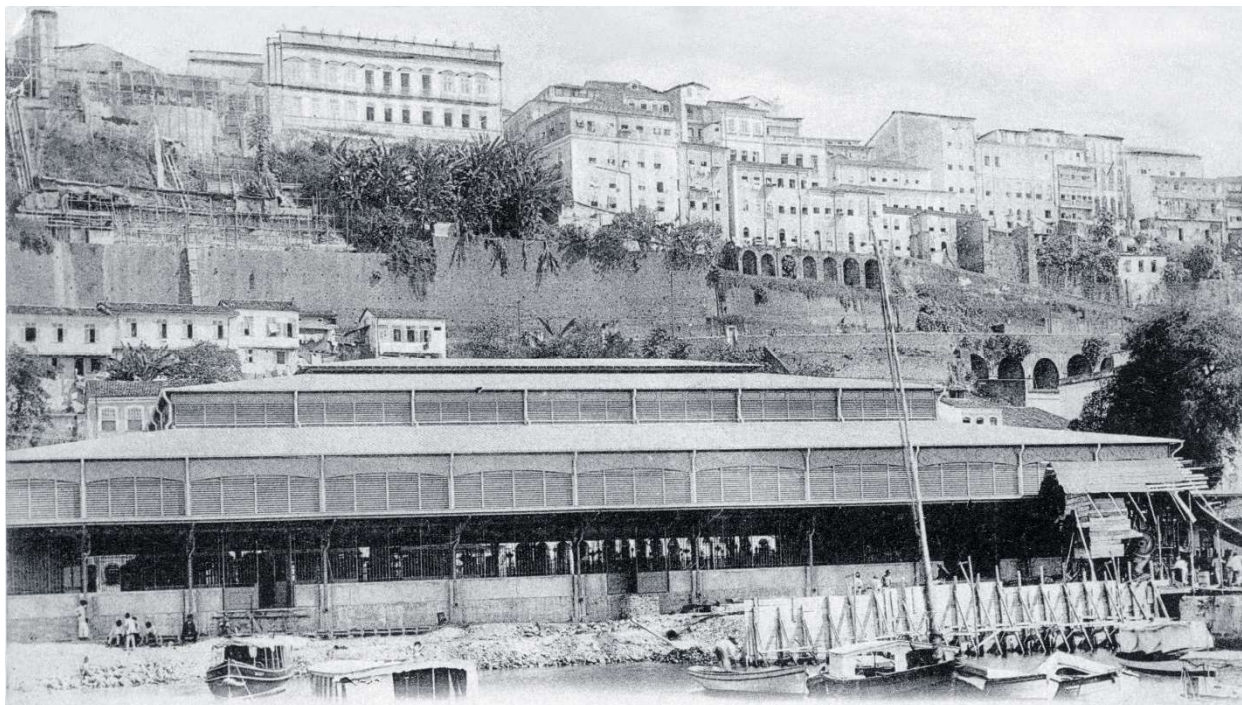
Fonte: Guia Geográfico, 2022.

As reformas realizadas no edifício evidenciam a perda de protagonismo do transporte de mercadorias utilizando embarcações a vela, fazendo do Mercado um importante marcador desta transição de função social do espaço. Segundo Barcelar (2022, p. 1), o Mercado sofreu o primeiro incêndio em 1917, o segundo em 1922, o terceiro em 1943 e por último, o que destruiu

<sup>9</sup> Foto foi tirada, em 1873, pelo fotógrafo oficial da expedição científica britânica do H.M.S. Challenger, J.J. Wild. O original faz parte do acervo do Natural History Museum, Londres / coleção Mary Evans.

completamente o antigo Mercado Modelo, em 1969. As Figura 6, 7 e 8 mostram o Mercado antes do primeiro, do terceiro e do quarto incêndio, respectivamente. O antigo cais do Mercado é mostrado na Figura 5.

Figura 6 – Fotografia publicada em postal Litho-Typ Almeida entre 1912 e 1915



Fonte: Guia Geográfico, 2022.

Figura 7 – Cartão postal anônimo, por volta de 1940



Fonte: Guia Geográfico, 2022.

Figura 8 - Mercado Modelo anos 1960 (Postal Mercator)



Fonte: Guia Geográfico, 2022.

Enquanto na sua concepção o Mercado tinha acesso direto para o mar, após as reformas ele foi perdendo, cada vez mais, a sua conexão com a água. A mudança mais impactante veio após o último incêndio quando “[...] um novo Mercado Modelo foi inaugurado no antigo prédio da Alfândega. Seu comércio, entretanto, passou a ser principalmente o artesanato e lembranças da Bahia para turistas” (BARCELAR, 2022).

Segundo Andrade (2003, p. 68), “A partir de 1962, o Governo Federal procurou estimular o crescimento do transporte rodoviário, por acreditar que esta modalidade de transporte seria a maior fomentadora da indústria automobilística no país, deixando a navegação de cabotagem em plano secundário.” Entre essas ações estavam a construção do Sistema Ferry-Boat, inaugurado em 1970, pelo Governo do Estado da Bahia.

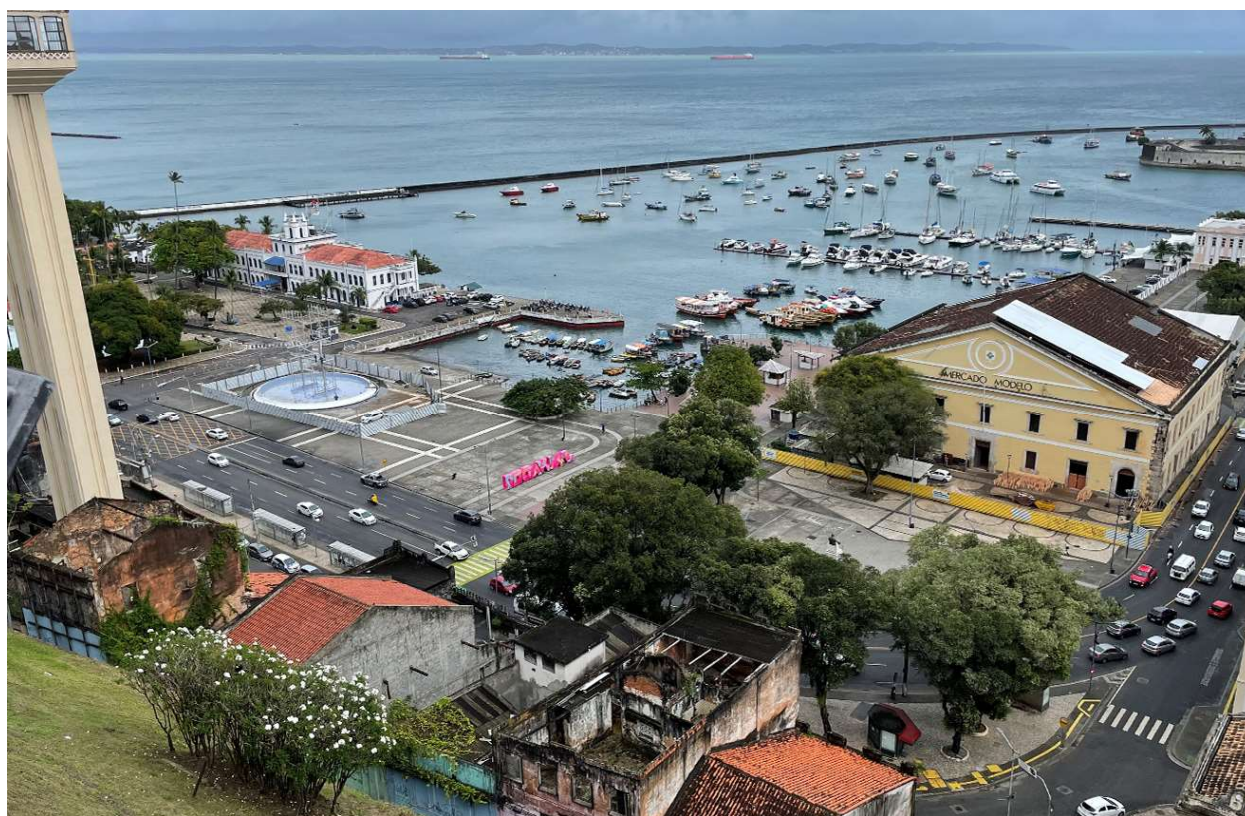
Seis anos após a inauguração do Ferry-Boat já era visível a tendência de desaparecimento das embarcações tradicionais, e é nesse contexto que, em 1976, Guido Araújo produzia a obra intitulada “A Morte das Velas do Recôncavo”. A obra abordava a importância dos saveiros e as razões do seu desaparecimento. Na Figura 9 e Figura 10 é possível ver a diferença de concentração de embarcações típicas a vela na rampa do Mercado na década de 1940 e em 2022.

Figura 9 – Fotografia de Voltaire Fraga na década de 40



Fonte: Alban Galeria, 2022.

Figura 10 – Rampa do Mercado Modelo 2022



Fonte: Bastos, 2022.

Em 1976, Araújo descrevia o processo que só se intensificou com o passar do tempo:

O rápido processo de desagregação do saveiro - sobretudo do tipo de carga, ou vela de içar - provocou a ruína de muitos estaleiros baianos, agravando-se o problema de desemprego e subemprego de marítimos e carpinteiros navais. [...] Um descaracterizante desenvolvimento urbano vem sistematicamente eliminando os ancoradouros e as feiras livres em Salvador. O desaparecimento de um automaticamente leva que o outro deixe também de existir naquele local. (ARAÚJO, 1976, 06:50 min)

Atualmente, o local que pode receber mercadorias de embarcações a vela mais próximo do Mercado Modelo é a Feira de São Joaquim, que substituiu a antiga Feira de Água de Meninos (Figura 11). Segundo Barcelar (2022, p. 1), “[...] um incêndio destruiu a Feira, em setembro de 1964, e os feirantes foram deslocados para São Joaquim. A praia foi aterrada no final dos anos 1960 e transformou-se num terminal de contêineres do Porto [...]”.

Figura 11 - Água de Meninos anos 1930



Fonte: Guia Geográfico, 2022

A última rota em Salvador, utilizando o saveiro de vela de içar, era feita para feira de São Joaquim e foi encerrada em 2011. Os Saveiros “Sombra da Lua” e “É da Vida” eram os últimos representantes que ainda traziam mercadorias para serem comercializadas na feira (Figura 12 e Figura 13), segundo integrantes da Associação Viva Saveiro, mas os saveiros ficaram sem local para descarregar com o início da última reforma, e a estrutura logística para a operação foi toda desmontada. A demora em se finalizar a obra no porto da feira, e a falta de opções de atracamento para continuidade do transporte, desestruturaram o processo que dava sustentação ao serviço, que ficou suspenso desde então.

Figura 12 –Saveiro “É da Vida” carregado com peças cerâmicas artesanais



Fonte: Associação Viva Saveiro, 2008.

Figura 13 - Carregamento de peças cerâmicas artesanais no Saveiro “É da Vida”



Fonte: Horizonte Geográfico, 2008.

Figura 14 – Carregamento de saveiro com pedras para construção civil



Fonte: Bastos, 2017.

Figura 15 – Saveiros de vela de içar de Maragogipe em São Felix



Fonte: Bastos, 2022.

Atualmente, os últimos saveiros de vela de içar que continuam atuando fazem predominantemente o transporte de areia e pedra (utilizados na construção civil) para ilhas da Baía de Todos os Santos. Essas embarcações sofreram modificações com o intuito de facilitar o trabalho de carga e descarga desse material. O tijupá - cobertura de madeira que cobria a área

fechada da embarcação - foi retirado em quase todos os exemplares por conta do uso corrente, mostrado na Figura 14. A maior parte desses saveiros (Figura 15) ficam aportados no município de Maragogipe, Bahia, e quase todos sobrevivem a partir do transporte de insumos para construção.

## MESTRE CARPINTEIRO NAVAL

O ofício vem sendo descrito desde o século XVI em publicações que pormenorizaram a arte de projetar e construir embarcações, e com o tempo foi se adaptando às novas demandas e inovações tecnológicas. As novas tecnologias trouxeram facilidades, mas também desafios, e foi fator determinante para a trajetória que o ofício trilhou até a situação em que se encontra hoje. Com os novos tempos vieram as ferramentas elétricas e a combustão, facilitando o trabalho dos mestres, e permitindo que as técnicas continuassem sendo utilizadas mesmo com a redução progressiva de profissionais da área.

### Descrição do ofício

O mestre carpinteiro naval é o profissional responsável pela construção de embarcações de madeira, e o último transmissor dos conhecimentos necessários para a construção de embarcações tradicionais típicas. São profissionais que conhecem profundamente as propriedades da madeira, suas modalidades de identificação, corte e tratamento, suas formas de emenda, encaixe e utilização, assim como guardam o conhecimento das técnicas antigas de projeto e construção naval.

Apesar da detalhada descrição sobre o arquiteto naval, Lavanha descreveu os construtores navais como os interlocutores dos conhecimentos relacionados à arquitetura naval e, como considerava a fabricação de navios uma prática grosseira, considerava uma árdua tarefa a extração desses conhecimentos.

A Arquitetura Naval é a que ensina com regras certas fabricar navios [...] E como se agora não escrevesse dela nenhum autor grego latino, nem vulgar, cujos escritos nos deem alguma luz, em matéria tão escura por sua novidade, **é bem dificultosa empresa, sem esta precedente notícia, reduzir à arte a grosseira prática dos fabricantes de navios, aprendida de seus mestres [...]** (ESTEVES, 2011, p. 130, tradução nossa)<sup>10</sup>

Apesar dos mestres carpinteiros navais aparentemente não serem tão valorizados por Lavanha, eles parecem ser as principais fontes primárias dos conhecimentos descritos, assim como os mestres atuais são os principais transmissores locais desses conhecimentos. Oliveira parece seguir o mesmo viés de Lavanha, mas é necessário entender o contexto e a origem dos transmissores dessas mensagens. Oliveira, que era padre pode ter sofrido influência tanto da

---

<sup>10</sup> Original: *E a Architectura Naual he a que ensina com regras certas fabricar Nauios, nos (181) quaes se possa nauegar bem e commodamente. Desta (deixando as outras duas) haue mos de tratar. E como se agora não escreuesse dela nenhum Autor Grego latino, nem Vulgar, cujos escritos nos dem algũa (182) Luz, em materia tão escura por sua nouidade, He bem dificultosa empresa, sem esta pre cedente noticia, reduzir à Arte a grosseira practica dos fabricantes de Nauios, aprendida de seus mestres, que de outros menos sufficientes que elles, a souberão, e tirar das suas incertas regras (com as quaes nunca puderão fazer duas naos em tudo semelhante) certos, e determinados preceitos (como tem as outras duas Architecturas, Militar, e Ciuil) com que fabriquem com Arte os Nauios, que oje sem ella fazem as apalpa delas*

posição social como da religião quando descreve as razões pelas quais não se tinha registros escritos sobre as naus:

[...] porém não temos memória escrita desta antiguidade das naus, nem da arte da navegação: ou porque o diluvio geral alagou tudo; ou porque os homens daquele tempo eram descuidados e folgazões, como agora são os do Brasil, e da Guiné, e de outras partes, que por descuido não sabem ler nem escrever; ou porque não quis Deus que ficasse memória alguma de tão má gente. (OLIVEIRA, 1991, p. 58, tradução nossa)<sup>11</sup>.

Para Dixit (2017, p. 24, tradução nossa), “[...] embora algumas modificações tenham sido introduzidas no projeto e construção naval ao longo dos séculos, não houve muitas melhorias até o século XIX”. E para Agostinho (1973, p. 15), “[...] conhecimentos transmitidos oralmente nas classes mais baixas da sociedade, continuavam a existir e a ser utilizados [...]” pelos mestres carpinteiros navais. O resultado foi que o mestre carpinteiro naval - além de construir embarcações - passou a ser o principal responsável em transmitir os conhecimentos relacionados ao projeto e construção de embarcações típicas no Brasil.

A importância de conhecer a relação entre a arquitetura naval e o engenheiro naval, para entender o ofício de mestre carpinteiro naval, é que parte dos conhecimentos de projeto de embarcações típicas, atribuídas aos arquitetos navais no passado, foram absorvidas pelos mestres, uma vez que o engenheiro naval passava a focar em outros tipos de embarcações, mais modernas. No processo de incorporação de novas tecnologias e materiais na construção de embarcações, parte dos conhecimentos responsáveis pela construção de veleiros deixou de ser utilizada e registrada, e, conforme Agostinho, também passaram a existir lacunas relacionadas ao estudo dessas embarcações. Descreve o autor:

A forma pela qual surgiram e se fixaram os atuais tipos de veleiros de Portugal e do Brasil é assunto que abrange um campo de investigação muito pouco explorado, principalmente no que ao segundo dos países se refere. Se a arqueologia naval, ou, como alguns acreditariam mais adequado chamar-lhe, a história das técnicas de construção naval e das embarcações antigas, recebeu considerável atenção de autores que hoje se podem considerar clássicos, como Quirino da Fonseca (1934,1958) e outros, e, mais recentemente, de Pimentel Barata (1968), a etnografia só ocasionalmente encontrou quem dela se ocupasse. (AGOSTINHO,1973, p. 14).

Praticamente todas as atribuições profissionais do arquiteto naval descritas por Lavanha (ESTEVES, 2011, p. 131), no século XVI, podem ser utilizadas atualmente para caracterizar o engenheiro naval brasileiro. Paralelamente a essas mudanças, importantes aspectos culturais e históricos como a construção de embarcações típicas a vela, não estavam sendo transmitidos formalmente na sociedade.

---

<sup>11</sup> Original: *Porem não temos memoria escripta desta antiguidade das naos, nem da arte da nauegação: ou por que o diluio geral alagou tudo, ou por que os homêns daquelle tempo erão descuydados & folgazões, como agora são os do brasil, &: da guinee, &: doutras partes, que por descuydo não sabem ler nem escreuer: ou por que não quis deos que ficasse memoria algia de tão maa gente.*

No âmbito formal, a profissão que mais se aproxima do mestre carpinteiro naval é a de carpinteiro naval, mas as similaridades entre eles vão diminuindo à proporção que as definições de cada profissional vão ficando mais claras. Apesar da matéria-prima utilizada e o local de trabalho serem similares, a forma de aprendizado e aplicação dos conhecimentos são muito divergentes. Segundo a CBO (Classificação Brasileira de Ocupações), criada pelo Ministério do Trabalho, o carpinteiro naval precisa concluir o ensino fundamental e curso básico de qualificação profissional de até duzentas horas/aula, além de possuir as seguintes atribuições:

**Descrição Sumária:** Modelam formas, preparam quilhas e montam cavernas. Constroem costados ou tabuados, convés, borda-falsa, casaria, porão da embarcação, móveis e seus acessórios e estrutura de lançamento e de docagem. Preparam bases para equipamentos e ferragens. Repararam embarcações. Trabalham seguindo normas de segurança, higiene, qualidade e preservação ambiental.

**Formação e Experiência:** Para o exercício dessas ocupações requer-se ensino fundamental concluído e curso básico de qualificação profissional de até duzentas horas/aula. O pleno desempenho das atividades ocorre entre três e quatro anos de experiência profissional. A(s) ocupação(ões) elencada(s) nesta família ocupacional demanda formação profissional para efeitos do cálculo do número de aprendizes a serem contratados pelos estabelecimentos nos termos do artigo 429 da Consolidação das Leis do Trabalho – CLT [...] (MINISTERIO DO TRABALHO E EMPREGO, 2010, p. 357)

Geralmente os mestres carpinteiros não realizaram curso de formação e sequer possuem o ensino fundamental completo. A formação desses mestres, quase sempre, ocorre de forma prática, iniciada na infância, e continuada por muitos anos. Três mestres entrevistados informaram que iniciaram os trabalhos na área quando tinham entre oito e dez anos de idade, enquanto outro mestre disse que levou dezenove anos e seis meses para aprender a profissão. Independente das métricas diferenciadas descritas por cada mestre, se presume que o “título” é adquirido a partir da autonomia do profissional para realizar determinadas atividades, não importando o tempo de atuação ou realização de cursos.

O aprendiz é iniciado no estaleiro, assumindo a função de ajudante e, a partir do seu aprendizado, vai galgando posições mais avançadas de acordo com a responsabilidade que vai assumindo dentro do processo de produção das embarcações. As três funções mais claras são as de ajudante, carpinteiro e mestre, sendo que a última acompanha a capacidade de “conceber” algum tipo de embarcação típica tradicional. Essa função mais avançada reflete o entendimento mais amadurecido sobre os reflexos de desempenho relacionadas a mudanças projetuais assumidas a priori, ou seja, demonstra o entendimento das consequências das mudanças do projeto no funcionamento da embarcação.

A situação de desregulamentação da profissão de mestre carpinteiro naval contribui de forma significativa para a busca de novos enquadramentos profissionais por parte dos mestres, que exercem a atividade voltada para as embarcações de forma intermitente, sem uma legislação

que dê amparo a sua atividade. Na maior parte dos casos os mestres têm a pesca como atividade principal, enquadrada na seguinte descrição:

Artesanal: quando praticada diretamente por pescador profissional, de forma autônoma ou em regime de economia familiar, com meios de produção próprios ou mediante contrato de parceria, desembarcado, podendo utilizar embarcações de pequeno porte. (Lei nº 11.959, de 29 de junho de 2009, art. 8º, inciso I, alínea A)

Legalmente, os mestres se enquadram nos requisitos necessários para o recebimento de auxílio nos períodos de defeso<sup>12</sup> e de aposentadoria especial, mas o enquadramento em outras áreas de atuação (como carpinteiro naval) poderia gerar prejuízos por conta da redação da lei, como descrito no seguinte trecho:

São segurados obrigatórios da Previdência Social as seguintes pessoas físicas: [...] VII – como segurado especial<sup>13</sup>: [...] b) pescador artesanal ou a este assemelhado, que faça da pesca profissão habitual ou principal meio de vida. (Lei nº 8.212, de 24 de julho de 1991, Art. 12)

O descaso histórico com a classe criou uma dificuldade jurídica para o repasse dos conhecimentos de forma legal já que, no cenário atual, o enquadramento dos mestres em uma atividade profissional que ultrapasse as restrições e os requisitos jurídicos necessários para a caracterização da atividade de pescador traria a impossibilidade do recebimento do auxílio nos períodos do defeso, assim como poderia inviabilizar o benefício previdenciário da aposentadoria especial como pescador.

A maior parte dos mestres indica que a quantidade de trabalho hoje é muito menor que antigamente. “A dificuldade hoje é que não tem serviço. Quando chega é um serviço, uma reformazinha, é negócio pequeno. Mas não tem um trabalho bom pra gente ganhar dinheiro, não existe mais [...]” relatou um dos mestres (2022, p. 92). Além disso, uma série de fatores os pressionam para adoção de procedimentos que diminuem a qualidade e durabilidade dos trabalhos produzidos. Dentre eles, está a restrição de espécies de madeira que podem ser utilizadas nas construções; outro é o tratamento dos materiais, como pontua outro mestre (2022, p. 90), “[...] a madeira continua sendo igual, só que a maneira de usar [...] mudou. Antigamente se tratava madeira, esperava o tempo certo de tirar ela. Hoje não, tira madeira do mato e bota no barco. Essa madeira não vai ter saúde.”

Só valia a pena como era construído no passado. A madeira no passado, que vinha do mato [...] tinha que ficar primeiro na água salgada pra matar o bicho. Aí aquela madeira [...] ia usar [...] dois, três meses depois. Vinha verde, ficava ali

<sup>12</sup> Defeso: a paralisação temporária da pesca para a preservação da espécie, tendo como motivação a reprodução e/ou recrutamento, bem como paralisações causadas por fenômenos naturais ou acidentes (Redação dada pela lei nº 11.959, de 29 de junho de 2009, Art. 2º, Inciso XIX)

<sup>13</sup> A pessoa física residente no imóvel rural ou em aglomerado urbano ou rural próximo a ele que, individualmente ou em regime de economia familiar, ainda que com o auxílio eventual de terceiros a título de mútua colaboração [...] (Redação dada pela lei nº 11.718, de 2008)

na água salgada, aí já envolvia lama nela pelo tempo, aí [...] lavava ela toda, começava a preparar pra fazer peça. Aquela madeira tinha uma durabilidade muito melhor. [...] Os barcos do passado [...] que crenava e só ia fazer uma nova oito, dez, quinze anos depois. Hoje o barco que passou cinco anos sem fazer crena demorou muito. (Mestre entrevistado, 2022, p. 90)

Temos ainda as restrições legais que impossibilitam os mestres de produzir embarcações como no passado, e a burocracia associada ao processo. Na prática, muitas vezes, os mestres constroem as embarcações sem nenhuma interferência de engenheiros navais, e recorrem aos profissionais habilitados apenas para regularizar a embarcação:

O barco hoje que passou de cinco metros tem [que] dar pro engenheiro. Pra legalizar um barco de dez metros, por baixo aí, é três mil que você vai gastar. E se for um maior chega até dez mil, quinze mil. E aí tem as exigências. O cara só faz assinar. E você ainda tem que jogar na mão do despachante, porque se você mesmo for resolver, você não vai resolver nunca, vai ficar andando pra lá e pra cá o ano todo. (Mestre entrevistado, 2022, p. 94)

Na teoria um novo enquadramento profissional seria mais vantajoso, mas na prática muitas ações adotadas com o objetivo de salvaguardar o patrimônio podem gerar a aprovação de leis e normas complementares nesse sentido, sem garantir a sua execução. Basta tomar como exemplo a inclusão do Ofício de “Mestre Saveirista e Construtor” no Livro de Registro dos Mestres dos Saberes e Fazeres, que deveria garantir o pagamento de auxílio mensal aos mestres, mas, na prática, nunca foi executado. A falta de alternativas legais obrigou os mestres a atuar no campo da construção naval de forma secundária, sem garantias legais, e sob o risco de sofrerem prejuízos e sanções do Estado.

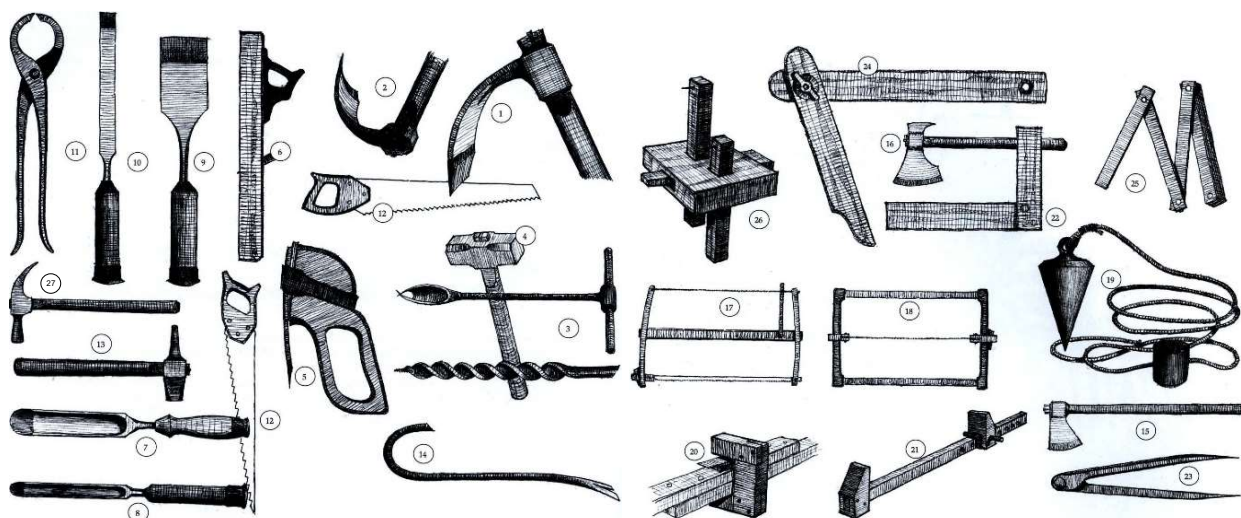
Em resumo, como a profissão de mestre carpinteiro naval não existe formalmente, muitos mestres passaram a se moldar para atender a profissão de pescador. É possível que a tentativa de criar uma regulamentação para a profissão de mestre possa, inicialmente, trazer prejuízos aos profissionais por conta de sua descaracterização como pescador, sem necessariamente trazer qualquer benefício, sendo importante o cuidado e a assistência aos mestres nessa transição. Essa possibilidade, entretanto, não justifica a manutenção da situação vigente em que o Estado não reconhece a atividade, obrigando-a a acontecer de maneira clandestina, às margens de qualquer regulamentação.

## Ferramentas utilizadas

Os mestres carpinteiros navais utilizam, historicamente, ferramentas manuais (Figura 16) para a produção das embarcações, mas com o aprimoramento e aperfeiçoamento das máquinas, muitas dessas ferramentas manuais foram substituídas ou passaram a ser utilizadas esporadicamente. Apesar disso, os mestres mostraram conhecer essas ferramentas apesar de não necessitarem mais usá-las com tanta frequência.

[...] os construtores navais usavam ferramentas tradicionais como: machados, enxós, serras manuais, e cinzéis, além de utilizar métodos tradicionais de construção. (CARREL, 1992, p. 281, tradução nossa)<sup>14</sup>

Figura 16 - Ferramentas manuais



Fonte: Smarcevski, 1996.

- |                     |                       |                         |                        |
|---------------------|-----------------------|-------------------------|------------------------|
| 1. Enxó de pé       | 8. Goiva larga        | 15. Machado grande      | 22. Esquadro           |
| 2. Enxó de pé curva | 9. Formão largo       | 16. Machado de mão      | 23. Compasso de ponta  |
| 3. Trado            | 10. Formão estreito   | 17. Serra de volta      | 24. Esquadro regulável |
| 4. Marreta          | 11. Torquês           | 18. Serra de desdobrar  | 25. Escala             |
| 5. Enxó de mão      | 12. Serrote           | 19. Plumo               | 26. Graminho de panela |
| 6. Garlopa          | 13. Martelo de repuxo | 20. Gastalho            | 27. Martelo de unha    |
| 7. Goiva estreita   | 14. Pé de cabra       | 21. Sargento de madeira |                        |

Além das ferramentas tradicionais, atualmente os mestres carpinteiros navais utilizam ferramentas elétricas e portáteis como: motosserras, serras, plainas, lixadeiras, entre outras. Além disso, como alguns mestres trabalham nos locais em que as embarcações estão encalhadas (e não necessariamente nos estaleiros), o peso e a praticidade das novas

<sup>14</sup> Original: *shipwrights were using traditional tools, such as axes, adzes, hand saws and chisels, as well as utilizing traditional construction methods; and finally, the tropical forests of Bahia provided a source for the various naturally-shaped timbers necessary to build a large wooden ship.*

ferramentas são um importante ativo no processo de manutenção da cultura. Durante as visitas foram encontradas diversas ferramentas nos estaleiros (Figura 17 a Figura 21).

Figura 19 - Serra de circular



Fonte: Bastos, 2022.

Figura 17 - Serra fita



Figura 18 - Grampos



Figura 21 - Desengrosso



Fonte: Bastos, 2022.

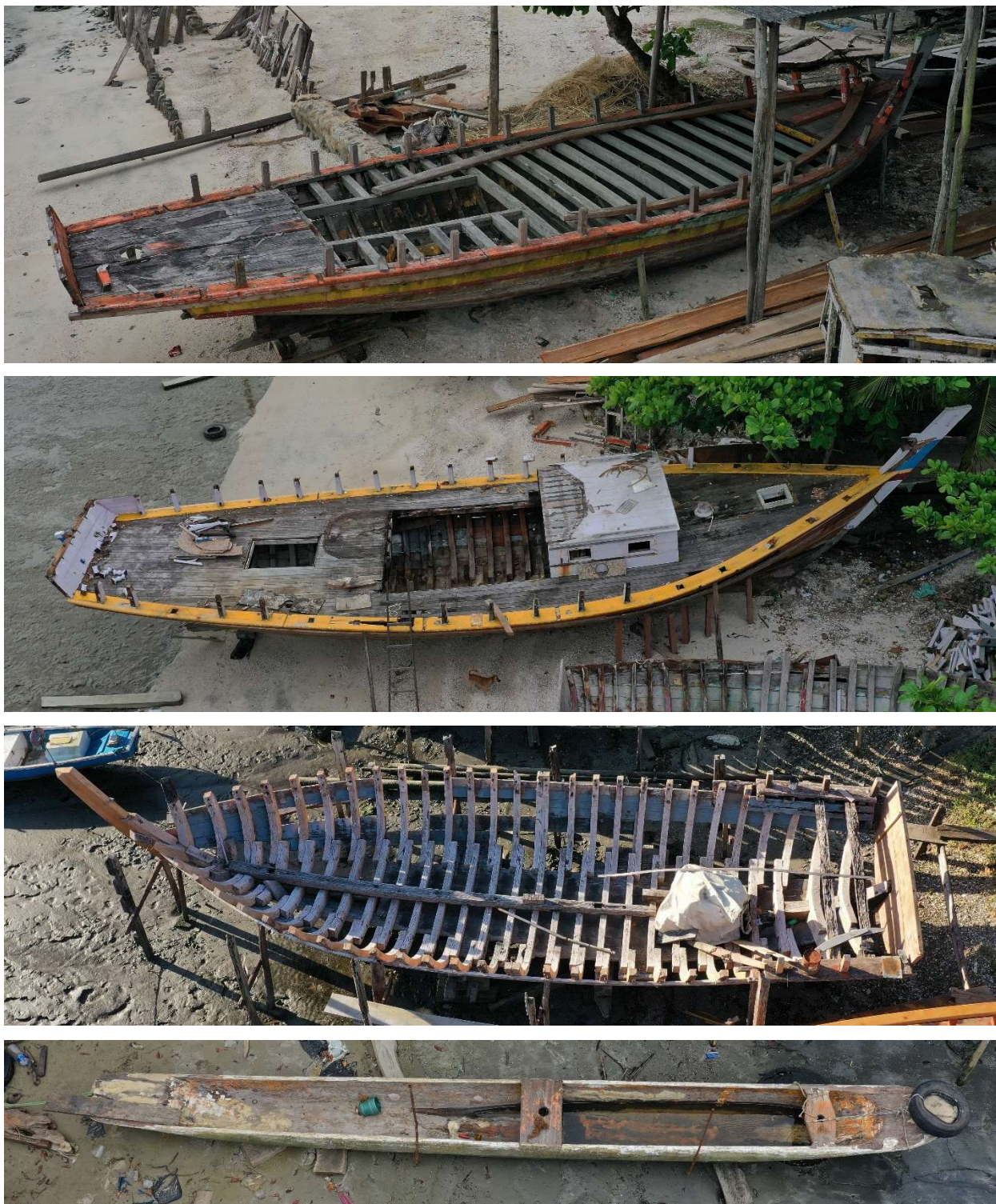
Figura 20 - Desempeno



## Embarcações Construídas

De forma geral, os mestres são capazes de construir qualquer embarcação de madeira quando lhes são apresentados um desenho ou uma embarcação de referência a ser replicada, mas o volume majoritário de serviço está ligado a reforma e manutenção de embarcações existentes (Figura 23 e Figura 24).

Figura 22 - Embarcações sendo reformadas, em Salvador



Fonte: Bastos, 2022.

Apesar disso, a capacidade de conceber projetos é muito mais ligada a experiência prática pessoal de cada um deles do que a um programa formal de ensino. Os mestres ensinam aos seus discípulos a partir da demanda de cada estaleiro, repassando oralmente os conhecimentos, ou, simplesmente, o discípulo aprende a partir da observação, sem que ocorra de fato uma transmissão verbal do saber. Por essa razão, é árdua a tarefa de definir as fronteiras dos conhecimentos dominados pelos mestres como grupo, já que cada um possui uma trajetória própria e única, muito diferente uns dos outros.

Outro fator relevante é que a instabilidade (profissional, jurídica e financeira) imposta ao processo tradicional parece dilatar muito os prazos da construção artesanal, e não é raro encontrar embarcações em reforma com trabalhos suspensos a meses, ou até anos, aguardando o momento oportuno para a retomada das atividades.

Figura 23 – Saveiros de vela de içar em reforma, em Salvador



Fonte: Bastos, 2022.

Também é tarefa difícil a documentação da produção de cada mestre já que quase sempre as embarcações são feitas para terceiros, e muitas vezes os mestres não mantêm o registro das embarcações produzidas. Apesar disso, foi possível fazer o registro de algumas embarcações que estavam sendo construídas, ou reformadas, durante a realização das entrevistas com os mestres (Figura 22 a Figura 24).

Figura 24 - Embarcações em construção, em Salvador



Fonte: Bastos, 2022.

Apesar da dificuldade em se delinear as fronteiras do conhecimento dos mestres, é possível elencar, dentro da produção das embarcações típicas tradicionais, alguns tipos de embarcação que não são transmitidos pelos meios formais de ensino. Em 1996, Smarcevski (p. 47) fez um levantamento de dezoito embarcações durante o seu estudo sobre o graminho<sup>15</sup>, e destacou aquelas que mais apresentavam semelhanças com os parâmetros relacionados as técnicas de projeto utilizadas pelos mestres (e identificadas pelo autor) (Figura 25 a Figura 30). As técnicas levantadas são encontradas em áreas próximas à Baía de Todos os Santos e, segundo os mestres entrevistados, Salvador parece ser um dos últimos locais onde essas técnicas

<sup>15</sup> Ábaco de madeira utilizado por mestres carpinteiros navais para definir parâmetros de projeto de embarcações típicas tradicionais.

tradicionais ainda são encontradas já que a maior parte dos mestres citados fora do município já faleceram ou não trabalham mais.

Figura 25 – Lenço de Seda<sup>16</sup>



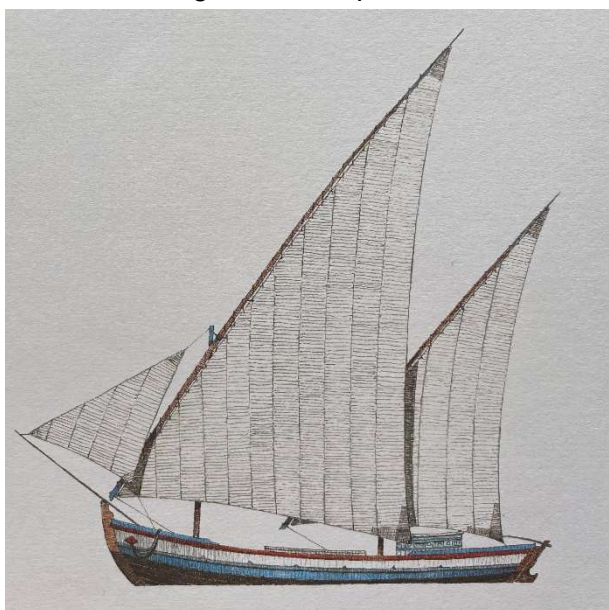
Fonte: Smarcevski, 1996.

Figura 27 – Flor do Passe<sup>18</sup>



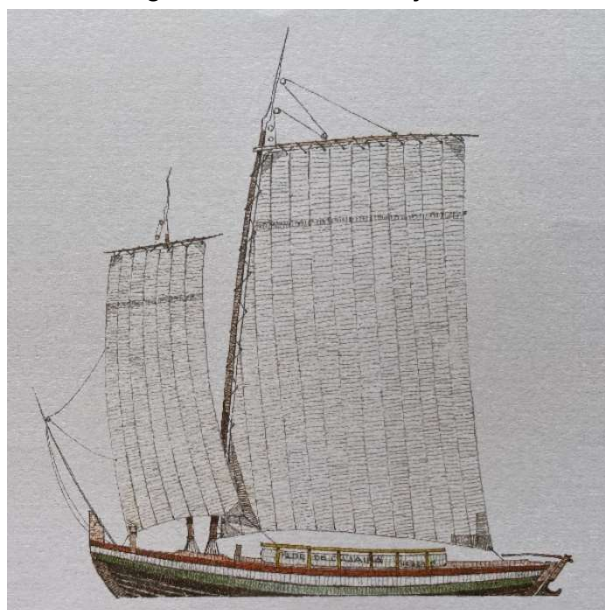
Fonte: Smarcevski, 1996.

Figura 26 - Capivari<sup>17</sup>



Fonte: Smarcevski, 1996.

Figura 28 – Flor de Cajaíba<sup>19</sup>



Fonte: Smarcevski, 1996.

<sup>16</sup> Saveiro pesqueiro, velas de pena, dois mastros.

<sup>17</sup> Pesqueiro, bujarrona / velas de pena, dois mastros.

<sup>18</sup> Lanxa, vela de içar.

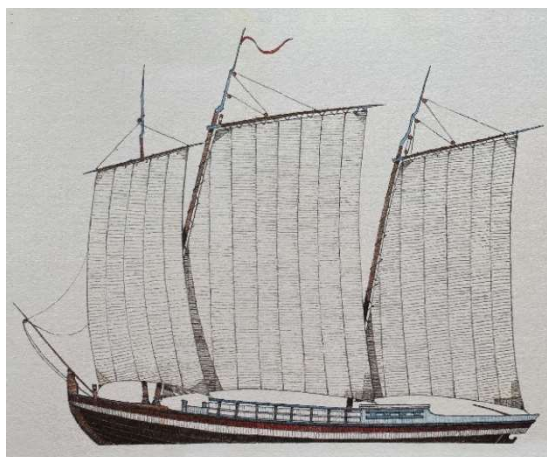
<sup>19</sup> Lanxão, vela traquete, dois mastros.

Figura 29 – Vera Cruz<sup>20</sup>



Fonte: Smarcevski, 1996

Figura 30 - Cayrú<sup>21</sup>



Fonte: Smarcevski, 1996

Apesar das embarcações mais mencionadas pelos mestres serem as barcas, lanchas, saveiros e canoas, se considerarmos que um dos mestres entrevistados foi um dos responsáveis pela construção da réplica da *Niña*, em Valença, em 1991, talvez ainda seja possível a conservação de parte significativa do patrimônio naval baiano, observando que essa seria uma de suas embarcações de maior complexidade. Segundo Smarcevski (1996, p. 16), “[...] no ‘mapa geral’ das embarcações existentes na capitania da Bahia, datado de 27 de maio de 1725, os registros fazem referência a ‘navios, curvetas, galeras, sumacas, barcas, lanchas, saveiros, canoas e jangadas’”.

Navios eram todas as embarcações de maior vulto, também chamadas de naus; curvetas (corvetas), maiores que as galeras, eram embarcações armadas para defesa da costa e comboio das frotas, ambas pertencentes ao governo da capitania; as sumacas faziam o tráfico em rotas transatlânticas, eram embarcações velozes, com o velame fácil de manobrar; as barcas, lentas e largas, faziam o transporte açucareiro entre a capital e portos interiores; as lanchas (lanchas), eram menores que as barcas, maiores que os saveiros, eram versáteis, podendo ir a zona cacauera em navegação fluvial; das canoas e das jangadas nada a destacar, ainda são as mesmas, inconfundíveis. (SMARCEVSKI, 1996, p. 16).

Dessa forma, foi encontrada atualmente em Salvador parte significativa dos últimos mestres vivos responsáveis pelas reformas dos últimos saveiros de vela de içar - embarcação que tem um exemplar tombado pelo IPHAN - e um dos mestres responsáveis pela construção da *Niña* – réplica de embarcação de Colombo produzida pela Columbus Foundation.

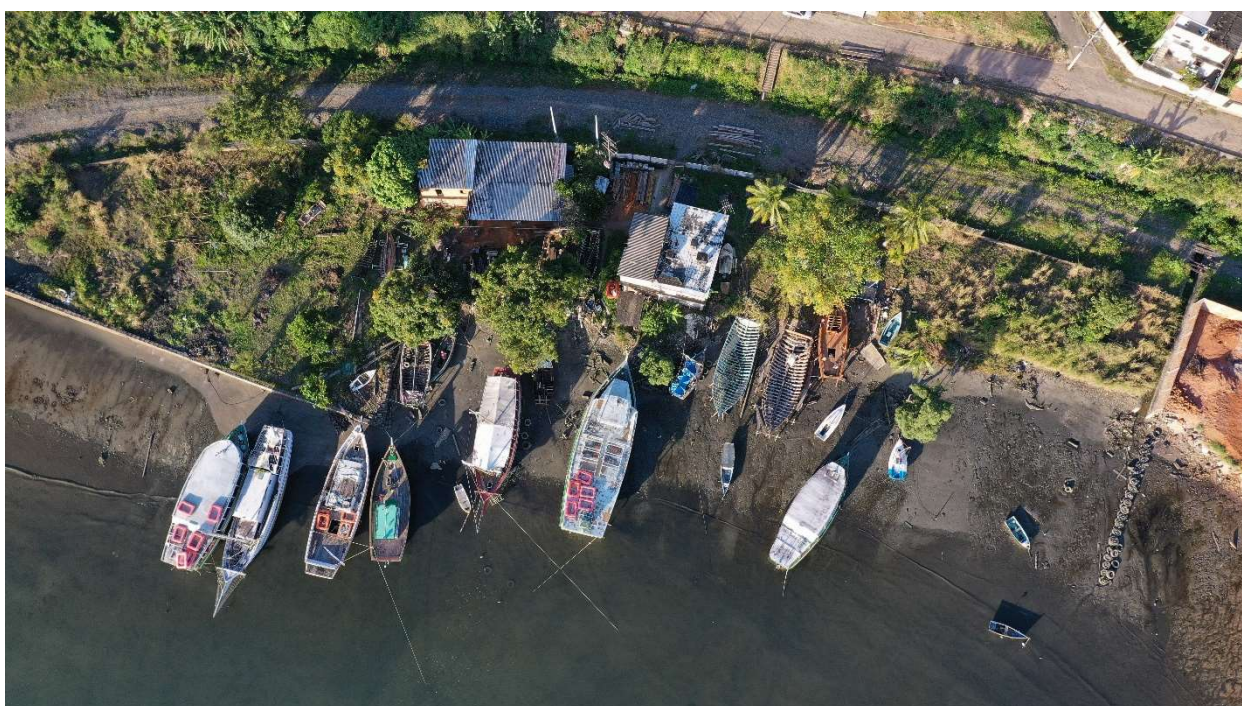
<sup>20</sup> Perné, bujarrona/ vela de estai, vela grande e mezena.

<sup>21</sup> Perua, traquete/ vela grande e mezena.

## Os Últimos Mestres

Durante a realização deste trabalho foram encontrados, e entrevistados, cinco mestres carpinteiros navais, e visitados três estaleiros (Figura 31, Figura 32 e Figura 33), todos eles em Salvador. Alguns mestres pediram para que não fossem divulgados seus nomes (ou detalhes sobre o local de trabalho que pudessem ajudar a identificá-los) no decorrer da pesquisa pelo medo de sofrerem prejuízos por conta do desdobramento do trabalho, mas autorizaram que suas histórias fossem contadas de forma anônima, e as razões para essa decisão são tanto a falta de regulamentação da profissão quanto a falta de fé nas políticas públicas de salvaguarda do patrimônio.

Figura 31 - Estaleiro 1 (local sob sigilo)



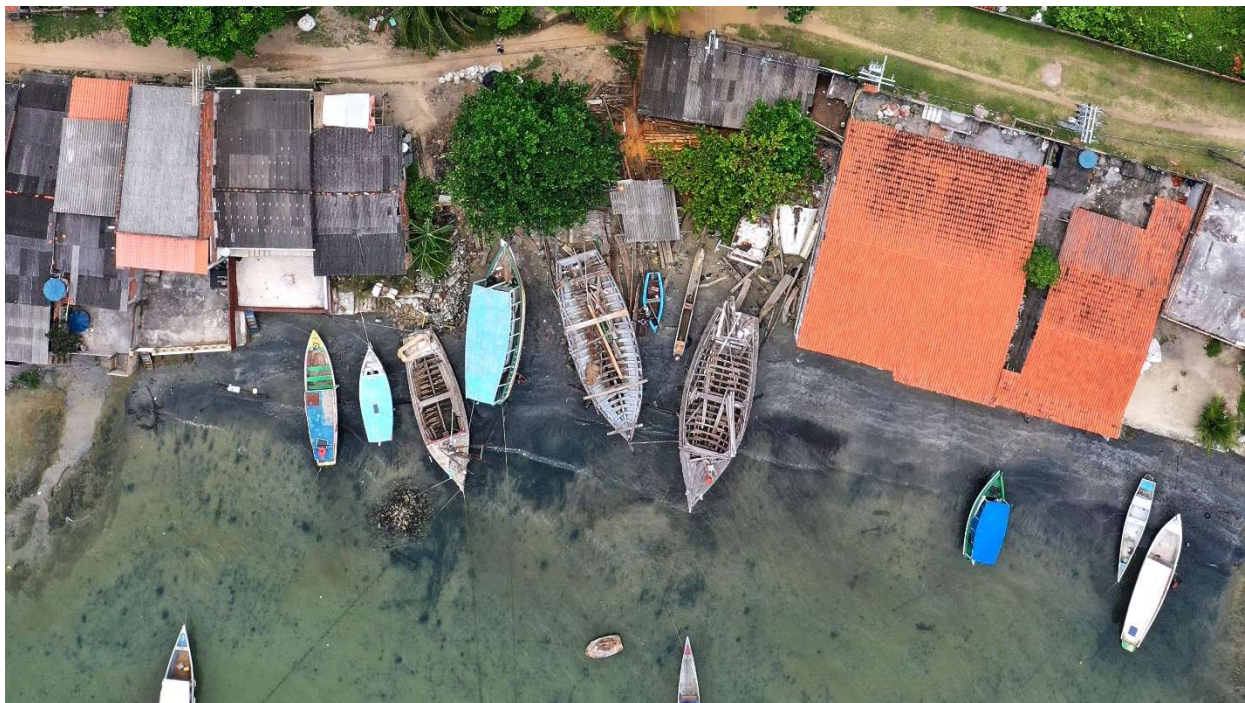
Fonte: Bastos, 2022.

O receio dos mestres tem precedente já que a estrutura física, e jurídica, necessárias para o desenvolvimento pleno das atividades do ofício vem sistematicamente sendo minadas. Em 1962 já era possível perceber a destruição da estrutura física a partir do momento em que o estado procurou estimular o crescimento do transporte rodoviário deixando a navegação de cabotagem em segundo plano (ANDRADE, 2003, p. 68). Esse processo foi flagrado por Guido Araújo quando afirma que “[...] um descaracterizante desenvolvimento urbano vem sistematicamente eliminando os ancoradouros e as feiras livres em Salvador.” (ARAÚJO, 1976, 15:55 min).

No âmbito jurídico, apesar do valor cultural e estético das embarcações típicas brasileiras, poucas ações foram tomadas a fim de criar um ambiente adequado para a execução dos serviços relacionados ao ofício, tornando frequente o cenário similar ao observado no Maranhão por Andrés (2018, p. 237): “[...] a pesquisa, revelou o aspecto desalentador em que todo o

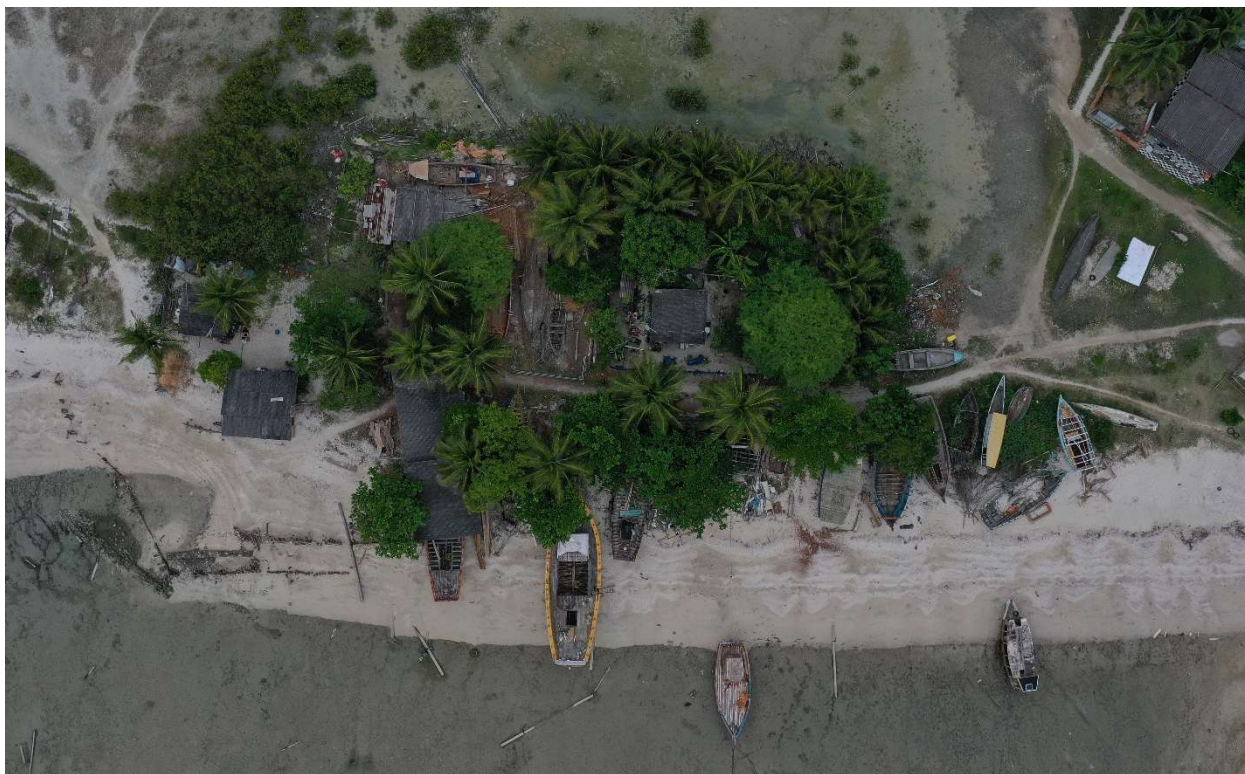
conhecimento tradicional se encontrava desde então. [...] os velhos mestres carpinteiros navais, revelaram desânimo e abatimento. Desmotivados a encorajar seus filhos a seguirem um ofício que lhes houvera dado tanto sacrifício e quase nada de recompensa.”

Figura 32 - Estaleiro 2 (local sob sigilo)



Fonte: Bastos, 2022.

Figura 33 - Estaleiro 3 (local sob sigilo)



Fonte: Bastos, 2022.

Em primeiro lugar, todos os mestres entrevistados indicaram que a profissão não é regulamentada, e para que seja possível exercer o seu ofício eles necessitam da intervenção de um profissional habilitado com a finalidade de viabilizar o seu trabalho (normalmente um engenheiro naval). É importante pontuar que essa situação não é uma exceção. Por toda a costa brasileira existem mestres carpinteiros navais que exercem sua função integralmente na informalidade, ou recorrem a um profissional habilitado apenas para legitimar o seu trabalho. Essa situação é tão comum que o então Diretor de Patrimônio Histórico e Cultural da Marinha do Brasil, em 2005, faz o seguinte relato:

O projeto e a construção de embarcações típicas em geral se baseiam na experiência e observação e não em uma teoria com bases científicas. Utiliza-se, portanto, métodos empíricos. Muitas vezes o construtor de embarcações típicas brasileiras recorre a um engenheiro naval para obter os documentos necessários para o registro da sua obra, já pronta. (BITTENCOURT, 2005, p. 11).

Uma das consequências da não regulamentação da profissão é que, de uma forma geral, os mestres acabam trabalhando em outras áreas para complementar a renda, e atuam como mestres carpinteiros de forma intermitente. A maioria deles trabalha formalmente como pescador, e tem nesse ofício a segurança jurídica necessária para seu sustento. Todos os mestres entrevistados demonstram claramente a paixão pelo ofício, e disseram expressamente que atuariam integralmente como mestre carpinteiros navais, caso tivessem essa escolha.

No passado, já existiram intervenções do estado relacionadas ao ofício na Bahia, como no caso da Lei nº 8.899 de 2003 para registro dos mestres dos saberes e fazeres, através da concessão de alguns diplomas aos mestres carpinteiros em 2004, e do tombamento do saveiro “Sombra da Lua” em 2012 pelo IPHAN, mas na prática essas ações surtiram pouco efeito para quem de fato vive do ofício. Uma das razões mais repetidas para a não disponibilização de seus dados pessoais pelos mestres foi que apesar das ações citadas terem gerado leis ou documentos oficiais, eles nunca receberam nenhum retorno legal ou financeiro.

Segundo o Art. 11 da Lei nº 8.899 de 2003 “O registro no Livro dos Mestres dos Saberes e Fazeres resultará, para a pessoa natural registrada, nos seguintes direitos [...] II - percepção de auxílio financeiro a ser pago mensalmente, pelo Estado da Bahia, no valor correspondente a 01 (um) salário-mínimo”. Todos os mestres entrevistados tinham relação direta com alguém que recebeu esse reconhecimento (pai ou mestre), ou o próprio entrevistado o tinha recebido, mas informaram que o auxílio financeiro nunca foi pago. Além disso, um dos entrevistados que recebeu o diploma solicitou ajuda com objetivo de revogação do documento para que ele pudesse ser enquadrado em outra profissão, por achar que o diploma de mestre de saberes e fazeres trazia problemas legais.

Segundo o Gerente de Pesquisa e Legislação do IPAC, entre 2007 e 2011, Mateus Torres Barbosa, a Lei nº 8.899 tem problemas estruturais que inviabilizam a sua aplicação. Por conta dessa situação o funcionário buscava a substituição da Lei por outra mais alinhada com a

realidade. Segundo Barbosa, entre outros problemas, a falta de indicação de um fundo onde seria retirada a verba destinada ao pagamento dos mestres, e a falta de um limite para a quantidade máxima de mestres contemplados com os benefícios simultaneamente, dificultavam a aplicação da lei. Ainda segundo Barbosa, existem leis em outros estados que abordam o tema de forma mais eficiente, viabilizando a destinação dos recursos voltados para a salvaguarda do patrimônio imaterial, entre esses estados estão: Ceará, Alagoas, Paraíba, Pernambuco e Rio Grande do Norte.

## A CONJUNTURA DO OFÍCIO

Apesar da sua importância técnica e cultural, o ofício só conseguiu se desenvolver nos últimos anos através da informalidade. Por um lado, esse caráter possibilitou a sobrevivência dessas atividades em um ambiente extremamente burocratizado, que não contemplava a aplicação da cultura de projeto e construção naval presente em comunidades ribeirinhas. Por outro lado, essas atividades deixaram de receber o reconhecimento necessário para a sua aplicação, aumentando cada vez mais o abismo entre a teoria e a prática, e isolando cada vez mais a cultura náutica tradicional em locais onde a ação do estado era pouco eficaz.

### Importância

Apesar da falta de registros sobre o tema no Brasil, na prática, os mestres carpinteiros navais continuavam a trabalhar informalmente. O engenheiro norte americano John Patrick Sarsfield veio para Bahia, contratado pela Columbus Foundation, em busca de profissionais capazes de construir as réplicas das naus *Pinta* e *Niña*, e encontrou o que procurava. Segundo a Fundação, Sarsfield escolheu Valença, na Bahia, por três razões:

[...] construtores navais usavam o *Mediterranean Whole Molding* em conjunto com progressões geométricas geradas mecanicamente, conhecidas como graminhos, técnicas que podiam ser semelhantes ou idênticas às usadas pelos construtores de navios da época dos descobrimentos. Em segundo lugar, os construtores navais usavam ferramentas e métodos tradicionais de construção. Por último, as florestas tropicais da Bahia forneceram uma Fonte para as várias madeiras, em formato natural, necessárias para construir um grande navio de madeira. (CARREL, 1992, p. 281, tradução nossa)<sup>22</sup>.

Por essas razões foram construídas em Valença duas réplicas (Figura 34), uma em 1991 e outra em 2005, que funcionaram perfeitamente e foram navegando até os Estados Unidos. Segundo o website da Fundação (COLUMBUS FOUNDATION, 2022, p. 1, tradução nossa)<sup>23</sup>, “[...] viajamos em média 10 meses por ano para 30 a 40 locais diferentes nos Estados Unidos. Viajamos pela Costa do Golfo, pela Costa Leste, pelos Grandes Lagos e pelo Sistema Fluvial Centro-Oeste.”

As técnicas citadas por Sarsfield são repassadas de forma oral, dos mestres carpinteiros navais para seus discípulos, em comunidades ribeirinhas espalhadas pela Bahia. Essas são as técnicas de projeto e construção de embarcações “tradicionais” (ou “típicas” como se referem alguns autores) que não são ensinadas nas instituições formais de ensino. Esse descolamento entre o tradicional e o formal deu origem a situações semelhantes às descritas por Bittencourt (2005, p.

<sup>22</sup> Original: *shipwrights were using Mediterranean Whole Moulding in conjunction with mechanically generated geometric progressions known as graminhos, techniques that may be similar or identical to those used by the builders of discovery period ships. Secondly, shipwrights were using traditional tools and construction methods; and finally, the tropical forests of Bahia provided a source for the various naturally-shaped timbers necessary to build a large wooden ship.*

<sup>23</sup> Original: *We travel an average 10 months out of the year to 30 to 40 different locations around the United States. We travel the Gulf Coast, the East Coast, the Great Lakes, and the Midwestern River System.*

11), onde o construtor naval realiza o projeto e a construção integralmente na informalidade e precisa recorrer a um engenheiro naval apenas para regulamentar o processo.

Figura 34 - Naus construídas em Valença – BA, réplicas das usadas por Colombo



Fonte: David Grimmel, 2011.

Apesar dos conhecimentos necessários para construção de embarcações típicas não serem repassados hoje pelo sistema formal de ensino (escolas e universidades), eles são complexos e eficazes. Uma prova disso foi a dificuldade em se construir a réplica da nau Capitânia<sup>24</sup> nos anos 2000. A construção da réplica foi feita com o objetivo de comemorar os 500 anos do descobrimento do Brasil, mas a execução teve como resultado uma embarcação incapaz de navegar.

Segundo o Jornal Diário do Grande ABC (2000), a obra custou cerca de R\$ 3,85 milhões dos quais pelo menos R\$ 2,5 milhões vieram do governo. Ainda segundo o jornal, os responsáveis foram chamados para dar explicações sobre o caso. Passados nove anos, a réplica foi incorporada pela Marinha do Brasil e se tornou espaço para exposições no Rio de Janeiro como mostrado na Figura 35.

Os mestres carpinteiros navais são citados com frequência nas reportagens que falam sobre as réplicas construídas pela Columbus Foundation, e são citados como essenciais no processo. Apesar disso, no caso da nau do descobrimento, os mestres não são citados em nenhum momento nas reportagens que falaram sobre o caso. Se por um lado os especialistas

<sup>24</sup> Réplica da nau do descobrimento construída para comemoração dos 500 anos do Brasil.

estrangeiros, como Sarsfield, dão indícios de que o sucesso da produção das embarcações dependia dos mestres construtores baianos, por outro, a presença dos mesmos mestres talvez pudesse ter feito diferença na construção da réplica brasileira.

Figura 35 - Reportagem sobre a Nau Capitânia

## Marinha abre mostra sobre navegadores com réplica da nau do Descobrimento

Após fracassar na festa dos 500 anos, Nau Capitânia vira atração na Baía. Espaço Cultural da Marinha inaugura duas exposições nesta quarta (2).

Do G1, no Rio



Réplica da embarcação usada por Pedro Álvares Cabral (Foto: Divulgação/ Marinha)

A Nau Capitânia, réplica da embarcação usada por Pedro Álvares Cabral no descobrimento do Brasil, encontrou destino no Espaço Cultural da Marinha, no Centro do Rio.

A partir desta quarta-feira (2), o espaço abre a embarcação para visitação pública, com uma exposição sobre a vida a bordo no final do século XV e início do XVI, chamada "Modelo de Nau dos Descobrimentos".

As informações são da Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.

### Nau Capitânia

A Nau Capitânia foi construída para as comemorações dos 500 anos do descobrimento do Brasil, mas, por uma sucessão de falhas técnicas, o percurso que a embarcação deveria fazer de Salvador até Porto Seguro, durante as festividades, fracassou.

### Exposição "O Brasil, a França e o Mar"

Também nesta quarta, será inaugurada, no mesmo lugar, a exposição "O Brasil, a França e o Mar", como parte das comemorações do Ano da França no Brasil.

Fonte: Jornal G1, 2009.

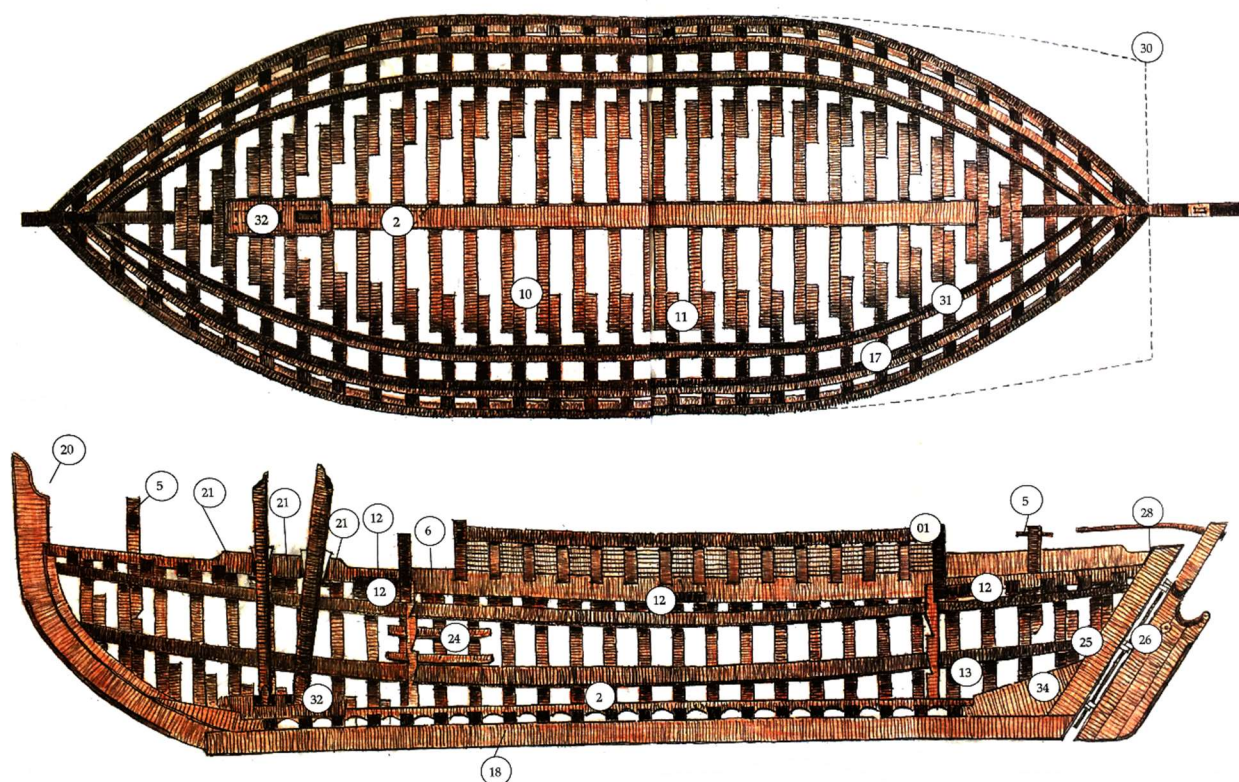
## Situação atual

A complexidade das técnicas de construção típicas encontradas na Bahia atraiu pesquisadores brasileiros e estrangeiros, entre eles Lev Smarcevski, John Patrick Sarsfield e Filipe Castro, e, segundo Smarcevski (1996, p. 38), os conhecimentos dos mestres nessa área são tão amplos quanto pulverizados. Na sua busca em entender construção de saveiros e o uso do graminho, Smarcevski se debruçou sobre as técnicas utilizadas por um dos mestres:

O mais completo graminho que possuímos nos foi dado e explicado por João Bezerra, da cidade de Taperoá, e pelo seu auxiliar, o amigo Constantino. Ambos mestres da construção naval e detentores de um imenso cabedal de conhecimentos, alguns dos quais tentamos registrar e transmitir neste livro. (SMARCEVSKI, 1996, p. 38).

A partir dessa documentação ele escreveu o livro "Graminho, a Alma do Saveiro", uma das referências mais ricas graficamente sobre a construção dos saveiros da Bahia, e frequentemente citada pelos pesquisadores que o sucederam. Através de desenhos e ábacos ele descreveu a construção dos saveiros e o uso do graminho, como é possível ver na Figura 36.

Figura 36 - Representação gráfica da estrutura do saveiro



Fonte: Smarcevski, 1996.

- |                        |                           |                        |                          |
|------------------------|---------------------------|------------------------|--------------------------|
| 1. Cumeeira            | 10. Caverna               | 19. Roda de proa       | 28. Cachola              |
| 2. Sobre-quilha        | 11. Braço de caverna      | 20. Capelo             | 29. Cana de leme         |
| 3. Cobertura do Tijupá | 12. Banco (vau reforçado) | 21. Tamborete          | 30. Projeção popa aberta |
| 4. Farca               | 13. Pé de carneiro        | 22. Mastros            | 31. Serreta              |
| 5. Cabeço              | 14. Boeira                | 23. Cunha do mastro    | 32. Boçarda              |
| 6. Boca de escotilha   | 15. Vau (lata)            | 24. Cunho de amarração | 33. Taboado              |
| 7. Tabica              | 16. Corrimão              | 25. Cadastre           | 34. Chapus               |
| 8. Contra-cinta        | 17. Dormente              | 26. Porta do leme      |                          |
| 9. Cinta               | 18. Quilha                | 27. Mareca             |                          |

Na mesma busca, Sarsfield e Castro vieram para Bahia estudar essas técnicas típicas de projeto e construção das embarcações de madeira. Castro identificou diversas similaridades entre as técnicas utilizadas no século XVI e as técnicas utilizadas pelos mestres carpinteiros navais na Bahia:

Tal como nos documentos portugueses, este graminho foi feito utilizando uma construção geométrica conhecida no século XVI como método da besta (*crossbow*), equivalente à *mezzaluna* italiana do século XV, descrita no manuscrito de Trombetta [...] (CASTRO, 2015, p. 416, tradução nossa)<sup>25</sup>.

<sup>25</sup> Original: *As in Portuguese documents, this graminho was made using a geometric construction known in the 16th century as método da besta (crossbow), the equivalent of the 15th century Italian mezzaluna, described in the Trombetta manuscript.*

Ainda segundo Castro, a complexidade e quantidade de técnicas utilizadas pelos mestres carpinteiros navais na Baía de Todos os Santos, e em áreas próximas, merecem um estudo mais aprofundado e podem revelar importantes descobertas.

Nossa visita preliminar a Valença, e à área da Baía de Todos os Santos, mostrou que há uma comunidade ativa de construtores navais tradicionais na região, e que seu trabalho merece maior atenção. Mostrou também que embora este estudo piloto tenha revelado uma rica diversidade de métodos individuais e assinatura de construção, o uso de moldes, graminhos e nervuras ainda é generalizado, indicando uma tradição enraizada na área. (CASTRO, 2015, p. 421, tradução nossa)<sup>26</sup>.

## Reconhecimento

Existiu no passado uma mobilização para que houvesse o reconhecimento, tanto do patrimônio material, como do patrimônio imaterial, relacionado aos mestres carpinteiros navais na Bahia. Entre os exemplos é possível citar, em 2004, a concessão de diplomas a alguns mestres carpinteiros navais pelo governo do estado (Figura 37). Além disso, ocorreu o tombamento do saveiro “Sombra da Lua”, através da portaria nº 75 de 19 de junho de 2012. Apesar disso, não foram produzidos na época nenhuma descrição dos conhecimentos técnicos dos mestres carpinteiros navais, tampouco o cadastro da geometria da embarcação tombada.

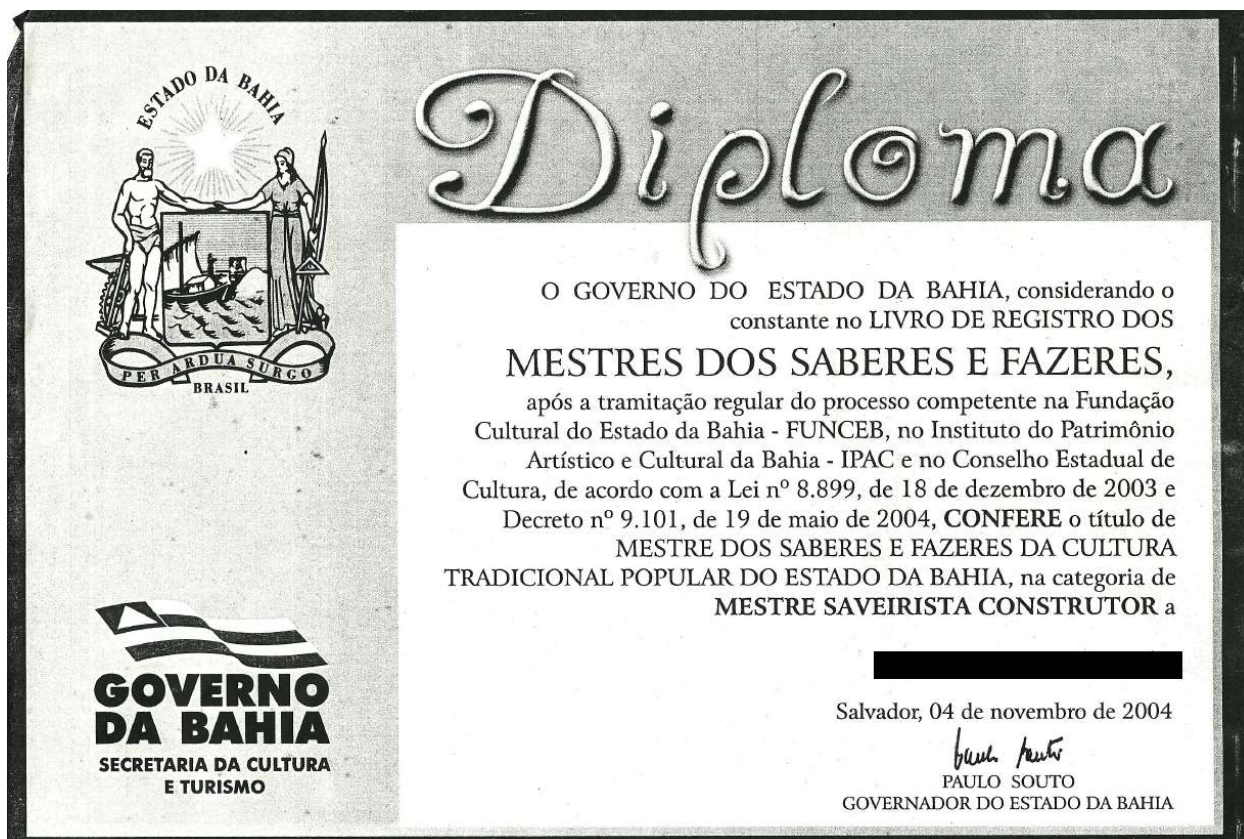
Mesmo com esses movimentos, segundo relatos de integrantes da Associação Viva Saveiro, em 2010, alguns saveiros saíram do rio Paraguaçu, na Baía de Todos os Santos, carregados de areia para construção civil e foram abordados pela Marinha do Brasil. Nessa ocasião nenhum saveiro de vela de içar tinha documentos para as embarcações, e muitos mestres saveiristas também não possuíam habilitação. Por conta dessa situação - para que não fossem apreendidas as embarcações - os oficiais da Marinha mandaram os mestres regressarem para o porto de origem.

Essa situação era comum pois o projeto e construção dessas embarcações eram feitos informalmente, pela falta de reconhecimento técnico dos mestres carpinteiros navais por parte do estado. Após esse evento, a associação se mobilizou e, juntamente com a Marinha do Brasil, concederam a documentação para as embarcações através da indicação da sua importância cultural. A Figura 38 mostra o momento em que a associação (representada por David Hermida, à esquerda) concedia os documentos das embarcações aos mestres saveiristas (representados por mestre Nute, à direita). Foram concedidos os documentos a vários saveiristas nessa ocasião.

---

<sup>26</sup> Original: *Our preliminary visit to Valença and the Baía de Todos os Santos area has shown that there is an active community of traditional shipbuilders in the region, and that their work deserves further attention. It has also shown that although this pilot study revealed a rich diversity of individual methods and construction signature, the use of moulds, graminhos and ribbands is still generalized, indicating an entrenched tradition in the area.*

Figura 37 - Diploma de Mestre Saveirista Construtor



Fonte: Associação Viva Saveiro, 2004.

Figura 38 - Entrega de documentos aos mestres saveiristas



Fonte: Associação Viva Saveiro, 2010.

Apesar dessa resolução pontual, não foi criado nenhum mecanismo através do qual o mestre carpinteiro naval adquirisse algum direito ou reconhecimento para exercer o seu ofício. Por essa razão, a situação informal continuou a mesma, como já citada por Bittencourt (2005, p. 11), onde o construtor naval precisa do engenheiro apenas para adquirir documentos após a obra já pronta.

Além disso, existe uma diferença relevante na comparação entre o ofício de mestre carpinteiro naval e os outros ofícios que podem ser enquadrados como patrimônio: a execução do ofício de mestre carpinteiro abrange um campo que, no Brasil, requer a presunção de responsabilidade técnica regulada através de ARTs (Anotação de Responsabilidade Técnica) ou RRTs (Registro de Responsabilidade Técnica). Através desses documentos o responsável técnico de um serviço assume a responsabilidade por um ocasional erro técnico que acarrete falhas no uso e funcionamento do objeto construído.

A ART é o documento que define, para os efeitos legais, os responsáveis técnicos pelo desenvolvimento de atividade técnica no âmbito das profissões abrangidas pelo Sistema Confea/Crea. A Lei nº 6.496/77 estabeleceu sua obrigatoriedade em todo contrato para execução de obra ou prestação de serviço de Engenharia, Agronomia, Geologia, Geografia e Meteorologia, bem como para o desempenho de cargo ou função para a qual sejam necessários habilitação legal e conhecimentos técnicos nas profissões abrangidas pelo Sistema Confea/Crea. [...] Para a sociedade, a ART serve como um instrumento de defesa, pois formaliza o compromisso do profissional com a qualidade dos serviços prestados. [...] A ausência do registro da ART sujeita o profissional ou a empresa à multa e a demais cominações legais. (CONSELHO FEDERAL DE ENGENHARIA E AGRONOMIA, 2022).

Por conta dessa situação, a tarefa de se regulamentar e fiscalizar uma atividade que não foi transmitida por um sistema formal de ensino se torna difícil, pois os procedimentos de projeto, execução e uso das embarcações produzidas não seguem os parâmetros definidos por normas e limites sancionados pelos órgãos de controle vigentes. Mesmo que em alguns casos esses procedimentos tenham um caráter apenas formal, em outros pode estar diretamente ligado a riscos de segurança de pessoas que utilizam essas embarcações. Resumindo, nesse caso o processo é dificultado pelo risco que a atividade pode ocasionalmente acarretar a outras pessoas.

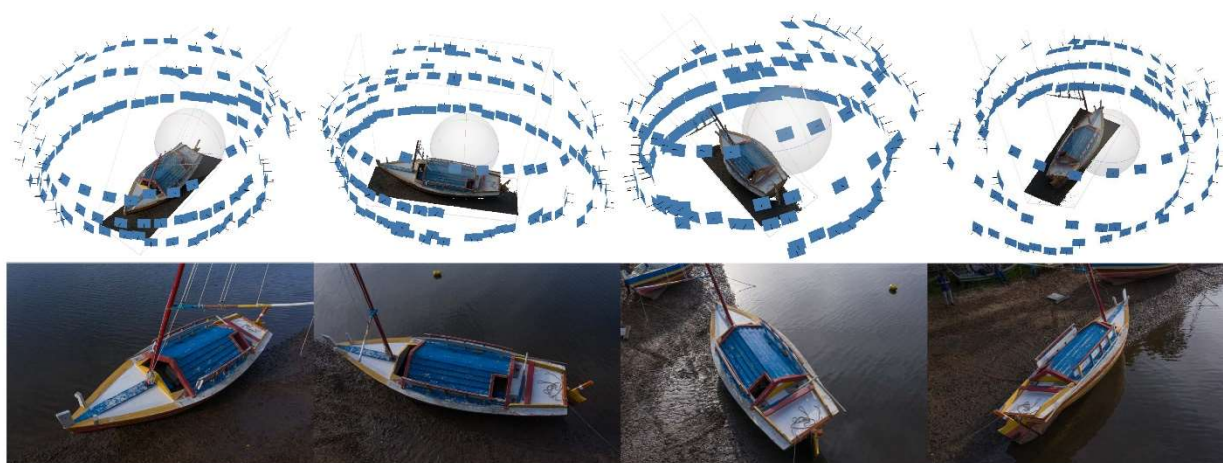
Nesse sentido, ações que proporcionem o cadastro e a análise das embarcações construídas por um profissional formalmente habilitado podem ser uma solução mais simples para resolver temporariamente o problema relacionado ao descompasso entre a metodologia de produção de embarcações tradicionais e a legislação vigente.

Em 2018, foi criado o Projeto Içar, com o objetivo de cadastrar tanto as embarcações quanto as técnicas de projeto utilizadas pelos mestres carpinteiros navais. Nessa ocasião foi cadastrado o saveiro “15 de agosto” utilizando as técnicas da Fotogrametria (Figura 39), o que serviu para fazer o levantamento da geometria da embarcação.

Para solucionar alguns parâmetros não identificados, como a curvatura do casco, foi feito o levantamento fotogramétrico de uma embarcação, adotando o método *Dense Stereo Matching* (DSM). Esse processo permite reproduzir o modelo

geométrico de uma embarcação através da engenharia reversa empregando fotografias para produzir uma nuvem de pontos (*pointcloud*) da embarcação. (BASTOS, 2018, p. 5)

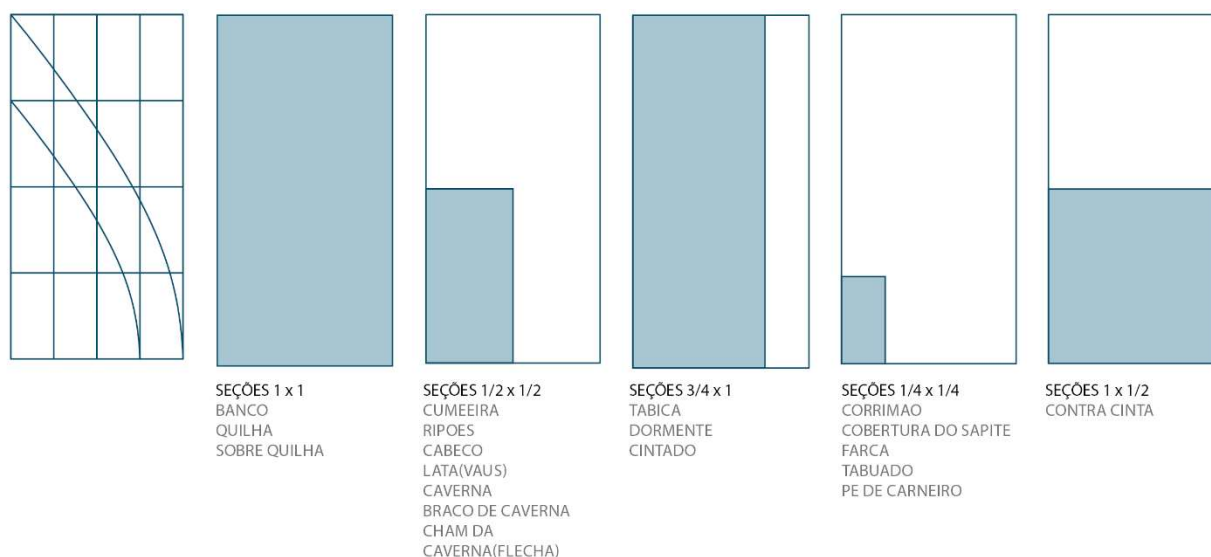
Figura 39 – Alinhamento imagens para fotogrametria



Fonte: Bastos, 2020.

Além disso, para cadastrar as técnicas de projeto, foi criado um algoritmo computacional que utilizava os dados já contidos em literatura, como as relações obtidas pelo graminho (Figura 40), acrescidos aos parâmetros levantados em campo, como o cadastro da geometria e informações obtidas com os mestres.

Figura 40 – Relações geométricas do graminho utilizadas no modelo computacional



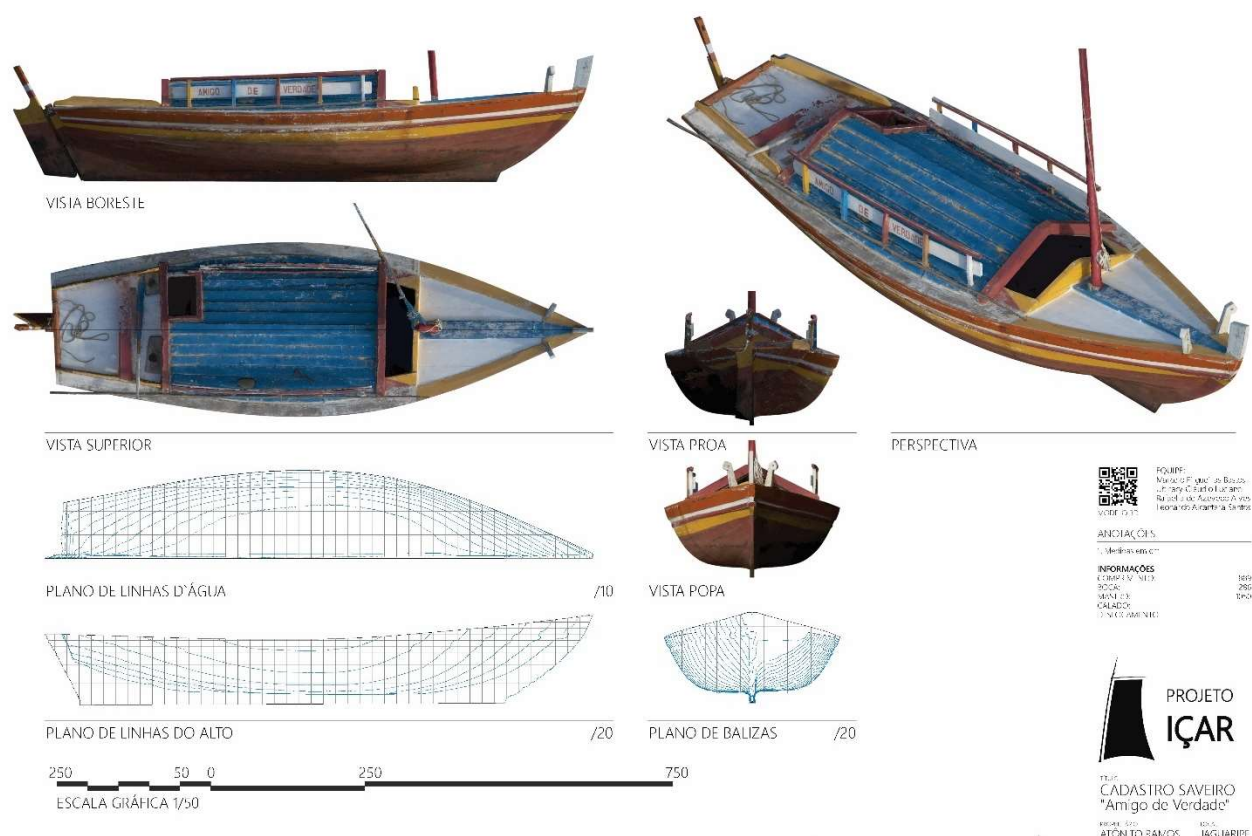
Fonte: Bastos, 2018

Em 2019, o projeto Içar buscou registros técnicos dos saveiros de vela de içar junto com a Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha do Brasil (DPHDM), no Rio de Janeiro, mas não foi possível encontrar registros da arquitetura das embarcações. Nesse momento foi firmado o apoio com a diretoria tendo em vista a falta de registros das embarcações tradicionais levantadas:

Com esse trabalho é possível promover a preservação desses conhecimentos em processo de desaparecimento [...]. Este projeto preenche uma lacuna existente nos registros arquivísticos históricos nacionais sobre as técnicas transcritas que permitem o estabelecimento de parâmetros de projeto e seus reflexos no estudo do patrimônio naval brasileiro e desenvolvimento da consciência marítima. (ANEXO D, MATHIAS, 2019)

Posteriormente, foram realizados os cadastros da geometria de mais quatro saveiros de vela de içar, um deles representado na Figura 41, que serviram para conhecer melhor as embarcações produzidas, mas que ainda deixavam lacunas com relação às técnicas de projeto utilizadas pelos mestres carpinteiros navais. O trabalho de Bastos soma-se à documentação feita por Smarcevski, Sarsfield e Castro, mas nem todos esses trabalhos juntos conseguem descrever por completo as técnicas de projeto utilizadas pelos mestres carpinteiros navais na construção dos saveiros de vela de içar, e esse é apenas um dos tipos de embarcações produzidas pelos mestres.

Figura 41 - Cadastro saveiro "Amigo de Verdade"



Fonte: Bastos, 2021.

Parte dos parâmetros de projeto utilizados pelos mestres pode ser encontrada no graminho (Figura 40), mas não é claro como o projeto é definido em sua totalidade. Os mestres utilizam uma série de procedimentos e ábacos que poderiam ser mais bem estudados na prática, durante a construção de uma embarcação partindo do início, mas hoje a construção de uma embarcação típica partindo do zero é rara. Na maior parte das vezes, quando indagados sobre os procedimentos de projeto, os mestres dão um relato parecido com o trecho a seguir (2022, p.

75), “[...] tudo já vem na mente da gente, tá na mente e não sai. Pediu um barco, só é falar, a gente não tem planta, não tem nada. O cara pede aí a gente vai e faz, e dá tudo certo”.

Os mestres, por diversas vezes, ficam responsáveis por construir embarcações de madeira sem que lhes seja apresentado um projeto, apenas são indicados alguns parâmetros como comprimento, capacidade de pessoas e, a partir disso, o mestre define as proporções e o plano de linha da embarcação, sem sequer desenhar uma planta ou um corte, como no caso citado na p. 100. O processo de projeto é físico, realizado no local, mas como essas técnicas não são reconhecidas formalmente, os mestres ficam reféns de um sistema que não garante o desenvolvimento de um projeto alinhado com as normas vigentes (já que o engenheiro naval apenas assina, mas não projeta nem acompanha a execução), nem reconhece as técnicas tradicionais como algo relevante, deixando os mestres com a seguinte sensação:

“como a gente não estudou, não tem um diploma, não vai pra frente. Às vezes vai fazer um serviço do cara que estudou [...] e quem ganha o dinheiro é eles, não é a gente, mas é a vida. É assim mesmo” (MESTRE CARPINTEIRO, 2022, p. 100).

### **Embarcações de carga**

Além de se pensar na atividade direta do ofício de mestre carpinteiro naval, é preciso considerar ainda a utilização dos produtos produzidos pelos mestres, para que as atividades realizadas sejam viáveis também financeiramente. A utilização de embarcações tradicionais para o transporte de carga já existia antes do desenvolvimento rodoviário (Figura 42 e Figura 43), mas a falta de continuidade imposta pelas decisões do Estado inviabilizaram a utilização dessas rotas, prejudicando, por exemplo, o transporte de cerâmicas artesanais para a Feira de São Joaquim. Segundo a Associação Viva Saveiro, a última rota de saveiro de vela de içar (encerrada em 2011) foi feita para Feira de São Joaquim e contava com duas embarcações: o saveiro “É da Vida” e o “Sombra da Lua”. Essa rota foi encerrada após a última reforma da feira, mas pode ser reativada, sendo necessária apenas a recomposição da estrutura de logística.

O transporte de cargas na cabotagem e na navegação interior é considerado alternativa importante para o fluxo de produtos no Brasil, especialmente pelas dimensões continentais do território. Recentemente, com o aumento dos incentivos à redução das emissões de gases de efeito estufa, o transporte de cargas em embarcações com menores índices de emissão estão sendo cada vez mais priorizados em detrimento do uso de combustíveis fósseis convencionais (LAGOUVARDOU, 2020, p.18).

Se por um lado, existem variados tipos de combustíveis e técnicas disponíveis para o transporte de cargas na cabotagem, por outro existem diversas tecnologias já dominadas, e em curso, que tem potencial de serem aproveitadas para este fim, como o caso da propulsão a vela típica dos saveiros. Tais embarcações já têm forma e função destinadas ao transporte de cargas e podem

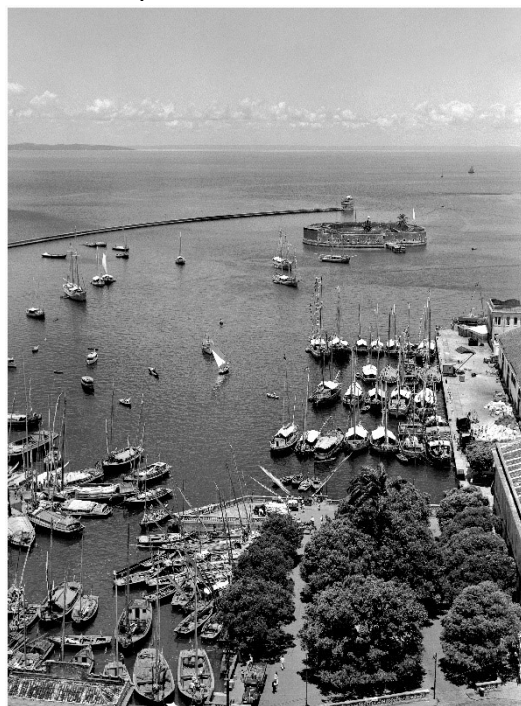
ser empregadas para este fim com um mínimo de adequação de infraestrutura portuária para permitir seu uso.

Figura 42 – Abastecimento de carga no Mercado Modelo



Fonte: Voltaire Fraga<sup>27</sup>, 1940.

Figura 43 – Saveiros atracados na rampa do Mercado Modelo



Fonte: Voltaire Fraga, 1940.

Em um estudo em andamento realizado por uma parceria entre o Projeto Içar e a Companhia Nacional de Abastecimento (CONAB), foi verificada a possibilidade de substituição do caminhão pelo saveiro no transporte de alimentos através do Programa Alimenta Brasil, na modalidade Compra com Doação Simultânea. Nesse estudo, foi simulada a utilização de um saveiro para o transporte de produtos como: banana da terra, batata doce, beiju, biscoito de goma, farinha de mandioca, farinha de tapioca, inhame, laranja, limão e/ou aipim. A simulação foi feita com base em uma rota executada entre Maragogipe e Salvador, com previsão de descarga na feira de São Joaquim. O valor do frete utilizando caminhão foi em torno de 440,00 R\$/tonelada, enquanto com o saveiro poderia chegar até a 200 R\$/tonelada. Para fins especulativos, se consideramos o transporte de 20 toneladas semanais (aproximadamente duas viagens por semana), teríamos uma economia anual aproximada de R\$ 230.400,00.

Outra tendência de mercado que as embarcações típicas podem atender é o nicho de produtos sustentáveis. Em uma simulação realizada pelo Projeto Içar em que foi substituído um caminhão por um saveiro de vela de içar de mesma capacidade de carga (10 toneladas), considerando os seguintes valores de 2022: diesel a R\$ 7,56; o consumo médio do caminhão de 3,30 km/litro; uma rota diária de 250 km; uma frequência mensal de 21 dias no mês; e o preço do crédito de carbono a R\$ 479,16, teríamos R\$ 144.327,27 de economia em combustível e R\$ 24.414,99 em

<sup>27</sup> Imagens de Voltaire Fraga cedidas pela Galeria Alban.

créditos de carbono, totalizando um crédito de R\$ 168.742,29 por ano por embarcação. Para essa simulação foi considerado o transporte de cargas com origem e destino em locais que contenham portos, como no caso das cerâmicas artesanais e produtos de agricultura familiar produzidos às margens da Baía de Todos os Santos.

Além disso, a propulsão a vela torna as embarcações tradicionais um importante ativo no transporte sem emissão de carbono, um importante nicho que vem se valorizando a cada dia. Diversas iniciativas, sobretudo na Europa e nos Estados Unidos, já empregam embarcações a vela tradicionais para transportar produtos em rotas de baixo custo, de forma a sensibilizar a comunidade tanto para a conservação das embarcações quanto para a importância do transporte de mercadorias com baixa emissão de carbono, conforme mostram os exemplos a seguir (Figura 44 e Figura 45). Tais exemplos podem ser aplicados localmente, seguindo o mesmo princípio, utilizando as embarcações típicas baianas: a restauração das embarcações tradicionais adaptando-as às necessidades vigentes, agregando assim um valor adicional aos produtos transportados, que beneficiaria tanto os transportadores quanto os produtores, movimentando toda a cadeia produtiva.

Figura 44 – Escuna a vela Vega



Fonte: Sail Cargo, 2022

Vega é uma escuna à vela de carga de três mastros e de aparelhagem quadrada. Ela carrega a história da vela nórdica em seu núcleo - e é construída com padrões modernos exigentes - sob o olhar atento do construtor naval Egil Bergström. [...] O Vega pode ser operado com uma tripulação de 14 pessoas

com capacidade para quatro passageiros. (SAIL CARGO, 2022, tradução nossa).<sup>28</sup>

Outro exemplo é o caso do veleiro *Tres Hombres* que vem atuando no transporte de carga e foi citado pela reportagem do jornal The Guardian intitulada “‘É um pouco de utopia’: o sonho de substituir navios porta-contêineres por veleiros” (2022, p. 1, tradução nossa):

Figura 45 - Veleiro de carga *Tres Hombres*



Fonte: Fairtransport, 2022

Um modelo era a empresa holandesa chamada Fairtransport. Foi fundado por três marinheiros holandeses em 2007, que compraram um velho caça-minas da Segunda Guerra Mundial parcialmente afundado por € 3.000 e conseguiram arrecadar € 500.000 para reformá-lo como um veleiro de carga. Demorou um pouco para começar, mas a Fairtransport agora tem dois navios, que transportam cargas através do Atlântico e pelas costas da Europa. É um negócio de nicho e os custos são altos: seus clientes são principalmente comerciantes de alimentos orgânicos, cujos clientes exigem produtos sustentáveis transportados de forma ambientalmente responsável. (THE GUARDIAN, 2022, tradução nossa, p. 1).<sup>29</sup>

<sup>28</sup> Original: *Vega is a three-masted, square-rigged cargo sailing schooner. She carries the history of Nordic sailing at her core - and is built to exacting modern standards - under the watchful eye of ship-builder Egil Bergström. [...] Vega can be operated with a crew of 14 with the capacity for four passengers.*

<sup>29</sup> Original: *One model was a Dutch company called Fairtransport. It was founded by three Dutch sailors in 2007, who bought an old, partially sunk second world war minesweeper for €3,000 and managed to raise*

Rotas de cargas transportadas a vela (sobretudo na Baía de Todos os Santos com a utilização dos saveiros a vela) são recursos preponderantes para a manutenção das embarcações e preservação do saber dos mestres carpinteiros, uma vez que beneficiaria diferentes setores envolvidos e proveria sustentabilidade aos produtos transportados, às rotas, e ao comércio empreendido em função do emprego dessas embarcações em sua função original.

Produtos como café, chocolate, vinhos, e outras cargas de alto valor agregado (SCHWOERER, 2021, p. 1) produzidas e transportadas na Bahia podem chegar ao consumidor de forma mais sustentável, subsidiando as melhorias de infraestrutura portuária, de comércio, além das próprias embarcações e seus mestres carpinteiros.

### Embarcações para passeio

Figura 46 – Réplica da nau *Niña*, feita em Valença na Bahia, encomendada pela Columbus Foundation, 1991



Fonte: David Grimmel, 2011.

Com relação à sustentabilidade da construção de embarcações tradicionais, existem valores incomensuráveis que, por si só, já justificam a manutenção da tradição, mas existem outros fáceis de quantificar, e que demonstram a viabilidade financeira, caso a legislação não

---

*€500,000 to refurbish her as a cargo sailing boat. It took a while to get going, but Fairtransport now has two ships, which carry freight across the Atlantic and around the coasts of Europe. It's a niche business and costs are high: their clients are mostly organic food traders whose customers demand sustainable produce transported in an environmentally responsible way.*

impossibilite a realização desse serviço. Um exemplo na área do turismo foi a construção das réplicas das naus de Colombo em 1991 e 2005, em Valença. Em 2000, nove anos após a construção da primeira réplica (Figura 46), o Engenheiro inglês, Ralph Nicholson, deu uma entrevista para o Jornal Diário do grande ABC dizendo que o custo da réplica da *Niña* foi de US\$ 400 mil, "mas esse valor já se pagou quatro vezes" (ou seja, totalmente pago em aproximadamente 2 anos).

Com relação ao transporte de pessoas nas embarcações típicas, em Salvador, como os saveiros de vela de içar, existem algumas restrições legais. Nos documentos, os saveiros são predominantemente classificados como embarcações de carga apenas e, normalmente, têm restrições para pessoas embarcadas. Foram analisados os documentos de nove saveiros de vela de içar, entre cinco e treze metros de comprimento, e a média de pessoas embarcadas é de apenas três por embarcação. Essa característica no documento restringe o transporte de passageiros. Por um lado, as demandas para a inclusão de passageiros no documento dependem apenas de ajustes simples na embarcação, mas por outro, essas mudanças são difíceis de providenciar por conta da complexa conjuntura de desregulamentação das embarcações tradicionais.

No passado, as embarcações tradicionais a vela carregavam muitas pessoas e não era incomum encontrar dezenas de passageiros em uma única embarcação. Essa situação acontecia com frequência, principalmente durante datas festivas, como mostrado nas Figura 47 a Figura 49.

Figura 47 – Saída da Procissão de Nosso Senhor dos Navegantes



Fonte: Marcel Gautherot, 1950.

Figura 48 – Embarcações na Procissão de Nosso Senhor dos Navegantes



Fonte: Marcel Gautherot, 1950.

Figura 49 – Navegação durante Procissão de Nosso Senhor dos Navegantes



Fonte: Marcel Gautherot<sup>30</sup>, 1950.

## Festas Populares

Figura 50 - Galeota “Gratidão do Povo” faz o translado de Bom Jesus dos Navegantes



Fonte: Muller Nunes, 2022

As embarcações tradicionais também são elementos importantes durante as festas populares, entre elas estão a festa de Bom Jesus dos Navegantes, a festa de Iemanjá e outras em vias de

<sup>30</sup> Imagens de Marcel Gautherot cedidas pelo Instituto Moreira Salles

extinção. A festa de Bom Jesus dos Navegantes, por exemplo, tem “o ápice das celebrações [...] no dia 1º de janeiro, quando acontece a procissão marítima de Bom Jesus dos Navegantes. A festa é uma das mais tradicionais da devoção baiana e integra o calendário de festas populares do estado”, segundo o jornal G1 (2022, p. 1). A celebração é uma tradição secular do povo baiano e o trajeto marítimo é feito pela galeota “Gratidão do Povo” (Figura 50).

Segundo Montalvão (2019, p. 1), “Há dúvidas sobre a data em que começou a ser realizado este cortejo religioso na cidade. Os indícios são de que já acontecia no século 18 [...], mas sabe-se que a imagem foi trazida ao Brasil no ano de 1750 por marinheiros portugueses”. As embarcações tradicionais são parte significativa do cortejo, como mostrado na Figura 51 de 1950, e o desaparecimento dos mestres carpinteiros navais torna cada vez mais difícil a manutenção dessas embarcações.

Figura 51 – Procissão de Nosso Senhor dos Navegantes, galeota Gratidão do Povo



Fonte: Marcel Gautherot, 1950.

Outra comemoração que se enquadra nesse processo é o Dois de fevereiro. Segundo Tavares (1944 p. 79), “a procissão encaminha-se lentamente para o local onde está atracado o ‘saveiro’ no Rio Vermelho”, mostrado na **Error! Not a valid bookmark self-reference..** A festa popular reúne pessoas de diversas crenças, etnias e classes sociais em um cortejo plural e muito representativo da cultura baiana, onde o barco Rio Vermelho é utilizado na entrega dos presentes no mar.

Desciam as crianças e nenhuma alegria maior do semblante das crianças do povo, quando seus pais, seus avós lhes transmitem nesta lição sem artifício, nem requintes, numa expressão simples e de uma poderosa arte, o segredo de perpetuar a grandeza das festas baianas [...]. São pretos, morenos e brancos. Ricos, médios e pobres. (TAVARES, 1944, p.79)

As embarcações tradicionais estão intimamente ligadas à expressão da cultura popular, e se mostram repetidas vezes como elementos importantes nessas festas e rituais. Apesar dos mestres carpinteiros não indicarem uma interferência direta desses processos na construção e no projeto, a utilização dos barcos nesses ambientes mostra como as embarcações e a expressão da cultura estão indissociavelmente ligados.

Figura 52 – Notícia sobre a festa de Iemanjá



Fonte: Odorico Tavares, 1944.

## RETIRADA DE MADEIRA

A regulamentação da retirada de madeiras no Brasil começou a acontecer para privilegiar a construção naval, mas com o passar do tempo a razão para controle dessa retirada passou a acontecer por outros motivos, até o ponto em que se tornou muito difícil a extração de peças para a construção tradicional, que precisa, muitas vezes, de cortes com características muito específicas, não contemplados pela legislação vigente. A retirada da madeira é uma questão a ser aprofundada pois, apesar de já terem sido realizados acordos técnicos visando a utilização de madeiras, inclusive apreendidas, para a utilização em embarcações tradicionais, aparentemente a utilização desses instrumentos não foi eficaz.

### Registros do passado

No século XVI tanto Lavanha quanto Oliveira descrevem de forma profunda as técnicas de corte, tratamento e aplicação das madeiras. Lavanha dedica um capítulo inteiro da sua obra ao corte das madeiras principais para as naus, intitulado “Do tempo com que se devem cortar as madeiras” (ESTEVES, 2011, p. 143), e outro tratando das madeiras secundárias (ESTEVES, 2011, p. 149). Já Oliveira reserva um capítulo às melhores madeiras para a construção das naus (OLIVEIRA, 1991, p. 63), e outro com foco exclusivo no corte (OLIVEIRA, 1991, p. 68).

Os relatos dos mestres entrevistados se assemelham com as orientações escritas por Lavanha e Oliveira, e a quantidade de informações recolhidas sobre esse tema poderia ser motivação para um trabalho inteiro dedicado apenas a esse assunto. Entre as definições abordadas tanto pelos mestres, como pelos autores, estão a densidade, elasticidade e resistência da madeira, assim como a interferência do clima, da lua, e das estações do ano, tanto na retirada, quanto no tratamento das peças.

### Restrições legais

Mesmo com o notável acúmulo de conhecimento dos materiais por parte dos mestres, o problema de retirada das madeiras persiste, pois, as restrições legais têm base na destruição indiscriminada de espécies nativas. O curioso, entretanto, é que estas restrições de corte vieram justamente para a manutenção das reservas para uso da construção naval:

No tempo do Brasil Colônia, as madeiras destinadas à estratégica construção naval eram protegidas por lei, ou “ordenações do reino”, e por decretos dos governadores. Até o início do século 19, convém lembrar, todos os navios eram de madeira, e praticamente todo o transporte de cargas e pessoas era fluvial. (GONZAGA, 2006, p. 39).

Segundo Gonzaga (2006, p. 39), a necessidade de proteção do corte das madeiras tinha como objetivo a sua reserva para construção naval e buscava “[...] proteger as melhores da demanda avassaladora no campo civil para a construção de moradias, paliçadas, pontes e outros usos

menos importantes na época.” O autor complementa que a falta de respeito a essas leis gerou consequências graves:

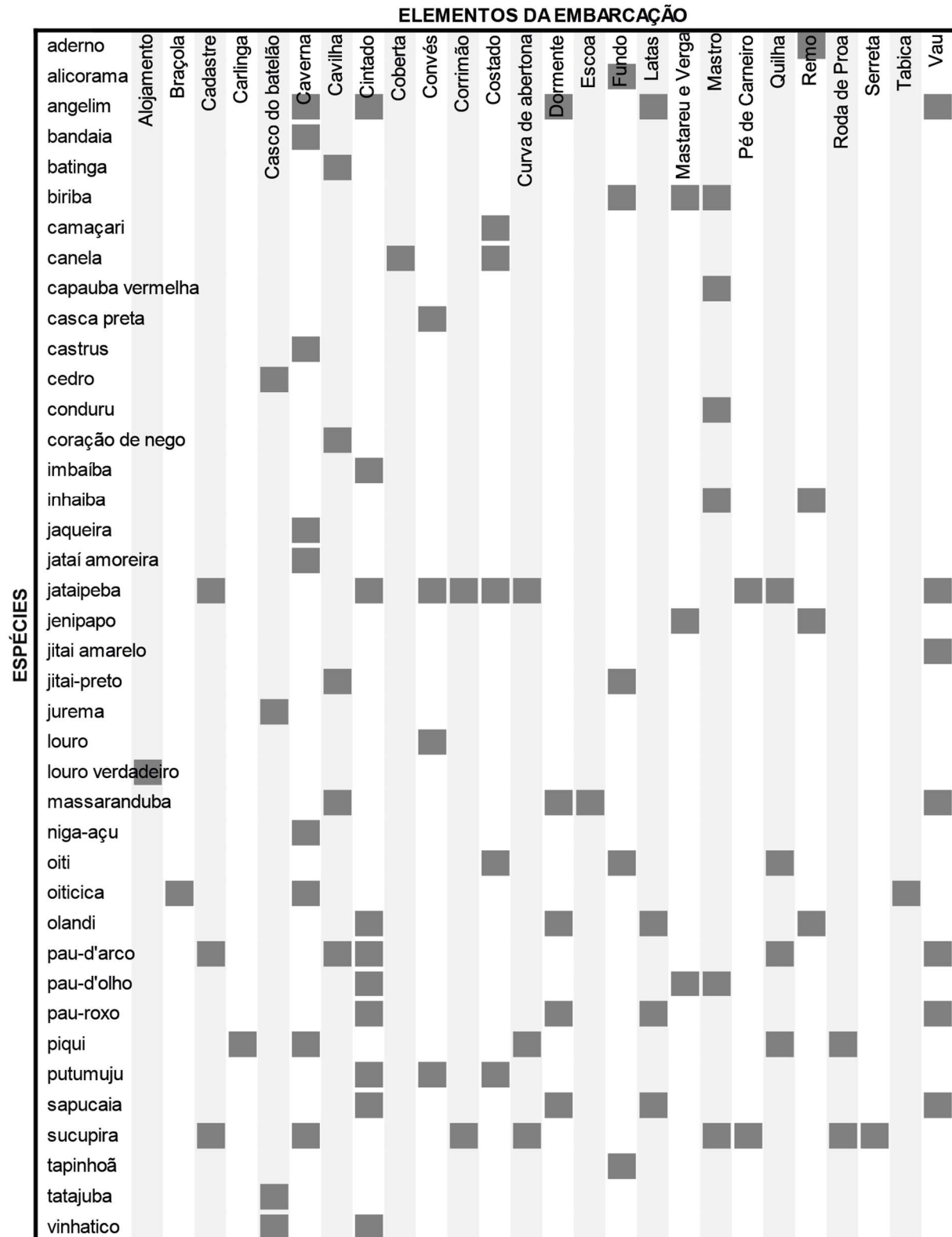
“Resultou assim que as mais resistentes, duráveis (por natureza) e estáveis foram classificadas como ‘de lei’, indicadas por estaleiros e arsenais. Infelizmente [...] essas madeiras passaram a ser exigidas não apenas na construção naval, mas também na construção de palácios, igrejas, casas de nobres etc., com a quase extinção de algumas espécies. (GONZAGA, 2006, p. 39).

A utilização de madeiras, que são a principal matéria-prima para os mestres carpinteiros, sofre significativa influência tanto política quanto financeira. No campo político, a falta de regulamentação da profissão, unida à ausência de um programa de utilização de madeiras especiais, inviabiliza a utilização das madeiras tradicionais aplicadas às embarcações típicas, como era feito no passado (Figura 53).

Hoje os mestres trabalham com poucas espécies (segundo eles quase exclusivamente a jaqueira) o que diminui a eficiência das embarcações. Além disso, com o tratamento inadequado das peças, ocorre a redução da durabilidade dos barcos construídos, como citado no relato de um dos mestres entrevistados.

A madeira, no passado, [...] tinha que ficar primeiro na água salgada pra matar o bicho [...] ia usar, era dois, três meses depois. Vinha verde, ficava ali na água salgada, aí já envolvia lama nela pelo tempo, aí quando botamos pra cima, que eu lavava ela toda, começava a preparar pra fazer peça. Aquela madeira tinha uma durabilidade muito melhor. Até mesmo porque você via os barcos do passado, tinha barco que crenava e só ia fazer uma nova, oito, dez, quinze anos depois. Hoje o barco que passou cinco anos sem fazer crena demorou muito. (Mestre Carpinteiro, 2022)

Figura 53 – Espécies de madeira por aplicação em embarcações tradicionais



Fonte: Smarcevski adaptado, 1996.

## Possíveis parcerias

Dessa forma, apesar das restrições legais terem o objetivo inicial de reserva para a construção naval, com o passar do tempo os mestres carpinteiros começaram a ser impactados pelas restrições de acesso às madeiras mais apropriadas para construção naval por conta da maciça destruição ambiental.

Apesar dessa restrição, já existiram ações conjuntas com a participação dos órgãos de controle objetivando salvaguardar o patrimônio naval brasileiro, o que mostra a viabilidade de parcerias no desenvolvimento de projetos futuros com o mesmo objetivo.

Entre essas ações estão:

- o acordo técnico firmado entre o Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade (ICMBio) e o Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN) em 2008 (Anexo A) buscando desenvolver ações integradas na operacionalização do “Projeto Barcos do Brasil”;
- o acordo de cooperação técnica firmado entre o Ministério da Cultura (MinC), Ministério do Meio Ambiente (MMA), Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN), Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (IBAMA) e Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade (ICMBio), em 2009 (Anexo B) com foco na recuperação do patrimônio cultural brasileiro.

## A RELEVÂNCIA ESTÉTICA

A lista de obras relacionadas com as embarcações tradicionais é extensa. Por vezes os mestres carpinteiros navais e suas obras são protagonistas, por outras são coadjuvantes. Elas estão na literatura, música, pintura, fotografia e no cinema, provando o quão enraizado este saber e os seus desdobramentos estão no imaginário e cultura populares.

Entre os autores que retrataram os construtores navais, e suas obras, estão:

### Na fotografia:

- Bruno Furrer;
- Pierre Verger;
- Nilton Souza;
- Lenio Fraga;
- Marcel Gautherot;

### No cinema:

- Guido Araújo;
- Ângela Machado;
- Bhig Villas Boas;
- Sérgio Machado;

### No desenho e na pintura:

- Lev Smarcevski;
- Aldo Bonadei;
- Floriano Teixeira;
- Carybé;
- Bernard Bout;
- Mendonça Filho;
- Carlos Bastos;
- Calazans Neto;
- Diógenes Rebouças;

### Na literatura e na música:

- Milton Nascimento;
- Jorge Amado;
- Cid Teixeira;
- Vasconcelos Maia;
- Luiza Tavares;
- Arlindo Ramos;
- Florentino Souza;

A seguir serão mostrados alguns exemplos de obras relacionadas ao tema em cada campo:

### Literatura

#### MAR MORTO

O vento arrancou a vela do saveiro e levou-a para o cais como uma notícia trágica. O bojo das águas se elevou, as ondas bateram nas pedras do cais. As canoas do porto da Lenha se agitavam e os canoeiros resolveram não voltar naquela noite para as cidadezinhas do Recôncavo. A vela do saveiro naufragado caiu no quebra-mar e então se apagaram as lanternas de todos os saveiros. Mulheres rezaram a oração de defuntos, os olhos dos homens se estenderam para o mar. (AMADO, 1936, p.19)

#### CAIS

Para quem quer se soltar  
Invento o cais  
Invento mais que a solidão me dá  
Invento Lua nova a clarear  
  
Invento o amor  
E sei a dor de me lançar  
  
Eu queria ser feliz  
Invento o mar  
Invento em mim o sonhador  
  
Para quem quer me seguir  
Eu quero mais  
Tenho o caminho do que sempre quis  
E um Saveiro pronto pra partir  
  
Invento o cais  
E sei a vez de me lançar  
(Milton Nascimento/ Ronaldo Bastos)

### Música

#### SAVEIRO

Nem bem a noite terminou  
Vão os saveiros para o mar  
Levam no dia que amanhece  
As mesmas esperanças  
Do dia que passou  
  
Quantos partiram de manhã  
Quem sabe quantos vão voltar  
Só quando o sol descansar  
E se os ventos deixarem  
Os barcos vão chegar  
Quantas histórias pra contar  
  
Em cada vela que aparece  
Um canto de alegria  
De quem venceu o mar  
(Dori Caymmi)

## Fotografia

Figura 54 – Fotografia de Lenio Braga



Fonte: Lenio Braga

Figura 56 – Fotografia de Voltaire Fraga



Fonte: Galeria Alban

Figura 55 – Fotografia de Nilton Souza



Fonte: Nilton Souza

Figura 57 – Foto de Marcel Gautherot



Fonte: Instituto Moreira Salles

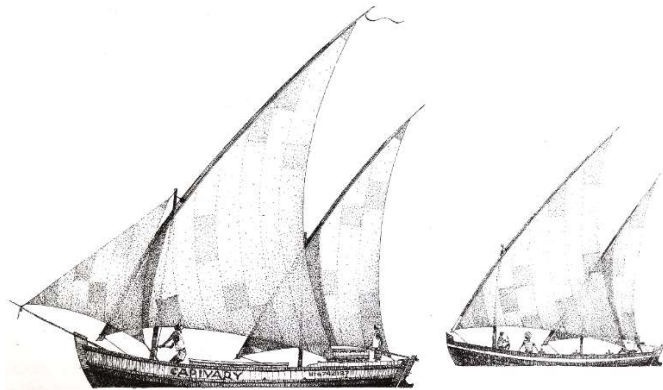
## Pintura e desenho

Figura 58 – Porto, de Carybé



Fonte: Instituto Carybé

Figura 59 – Lev Smarcevski



Fonte: Smarcevski, 1996

## Cinema

Figura 60 - Documentário A Morte das Velas do Recôncavo



### A Morte das Velas do Recôncavo

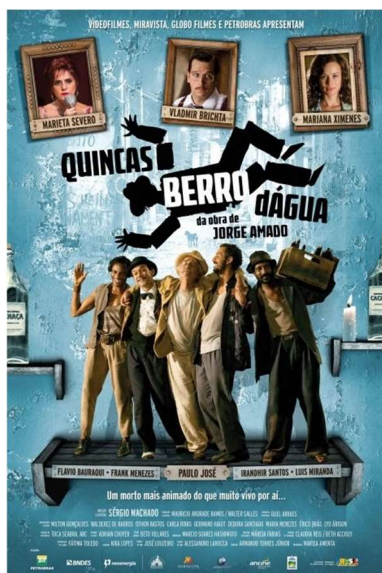
dirigido por: **Guido Araújo**

1976 / 23 min / Colorido / 16 mm  
ampliado para 35mm

Fonte: Farkas, 2022

Sinopse: O desaparecimento do saveiro, a mais típica embarcação à vela da Bahia de Todos os Santos, que durante séculos constituiu destacado componente plástico ou estético do paisagismo baiano, além de desempenhar uma importante função econômica, trazendo das ilhas e cidades do recôncavo o peixe, as frutas e verduras necessários ao abastecimento das feiras da capital.

Figura 61 – Comédia Quincas Berro D'água



Fonte: Amanda Aouad, 2010

Sinopse: Funcionário público cansado da vida que leva, Quincas resolve deixar a família de lado e cair na farrá como se não houvesse amanhã. Anos depois, quando seus parentes o encontram morto, eles pretendem apagar o histórico boêmio do sujeito e lhe dar um enterro digno. Mas, seus amigos decidem levá-lo para curtir uma última festança.

Figura 62 - Documentário Feito Torto pra Ficar Direito



Fonte: Nilson Villas Boas, 2015

Sinopse: Grande parte do patrimônio naval da humanidade está representada nos barcos tradicionais brasileiros, mais do que em qualquer outro país do planeta. Feito Torto pra Ficar Direito revela o saber naval de nossos mestres carpinteiros anônimos e apresenta seus estaleiros artesanais e as comunidades originais onde este saber foi passado de geração para geração, em contraponto ao drama de uma atividade condenada a extinção.

## AÇÕES DE SALVAGUARDA

Apesar da complexidade do tema, é interessante separar o ofício em duas esferas para melhor compreensão do ambiente em que está inserido: a esfera técnica, que abrangeria os aspectos legais necessários para a execução das atividades profissionais; e a esfera cultural, que englobaria a importância social do ofício que pode ser enquadrado como patrimônio imaterial. De uma forma geral, a esfera técnica obriga os mestres a exercerem o seu ofício informalmente, enquanto a esfera cultural pode agregar o valor social para o ofício. Apesar da esfera cultural poder alavancar o ofício, sem a esfera técnica resolvida os mestres dificilmente se beneficiarão no processo, já que necessitarão continuar exercendo sua atividade informalmente.

Resumidamente, a atividade do mestre carpinteiro naval esbarra em três pontos técnicos principais: **a realização do projeto de embarcações típicas; a construção de embarcações em geral; e a retirada de madeira para produção das embarcações.** Nesse contexto é importante frisar a importância de mecanismos como o reconhecimento do patrimônio, mas a experiência histórica deixou clara a sua insuficiência, se não forem feitas ações práticas que incluam os mestres com o objetivo de salvar o bem, e resolvam os entraves para a plena atuação no ofício, formalmente.

Na prática, até existem brechas legais que podem ser exploradas para o desenvolvimento de ações de salvaguarda, mas essas alternativas geram custos mais altos, condições desvantajosas de trabalho, e normalmente estão associadas à falta de valorização dos mestres carpinteiros navais. No decorrer do trabalho foram mostradas ações realizadas no passado, mas que acabaram tendo pouco impacto prático no dia a dia dos mestres.

## Catálogo Público de Embarcações Tradicionais Típicas

Uma alternativa para evitar o desaparecimento do ofício seria o cadastro detalhado das embarcações tradicionais existentes, uma ação direcionada para a realização do cadastro detalhado das embarcações típicas em conjunto com a análise de um engenheiro naval. Seria possível realizar um projeto padrão para cada tipo de embarcação, identificados os parâmetros que não atendem as normas e práticas vigentes - por um profissional formalmente habilitado - e a proposição de alterações para que o projeto atenda a essas verificações.

Figura 63 – Reforma Saveiro



Fonte: Associação Viva Saveiro, 2008.

Essa ação pode ser realizada por pesquisadores ou profissionais habilitados. Cada cadastro analisado - e as adequações propostas - devem ser assinados pelo profissional habilitado para que o projeto possa ser replicado pelos mestres carpinteiros navais (Figura 63). Esse catálogo pode ficar disponível para que os mestres consigam reproduzir esses projetos a partir da demanda. Essa medida não resolve a regulamentação, mas permite tanto a manutenção das embarcações já construídas, como permite a replicação das embarcações cadastradas.

Como cada projeto do catálogo seria analisado e assinado por um engenheiro naval, esse projeto serviria ainda para produção de embarcações semelhantes, sem a necessidade de submissão

posterior a outro profissional, evitando a análise individualizada de cada embarcação. O material pode compor um documento disponibilizado pelos órgãos oficiais, ou instituições que promovam o tema, onde os mestres carpinteiros navais teriam acesso ao catálogo e as suas atualizações. Esses catálogos podem ficar disponíveis virtualmente e fisicamente.

Esse catálogo pode ser atualizado colaborativamente por pesquisadores e outros atores sociais da área que tenham interesse em realizar esse trabalho por motivações de pesquisa ou profissional. Os mestres carpinteiros poderiam, dessa forma, reproduzir esse projeto sempre que houvesse a demanda por uma embarcação nova, diminuindo assim os custos associados a análise de embarcações sem projeto, como acontece hoje.

## Comissão de Regulamentação de Projeto e Construção de Embarcações

A regulamentação do ofício do mestre carpinteiro naval, na área de projeto, necessita de cuidados pois essa atividade interfere tanto na segurança de passageiros como de mercadorias. Apesar da competência técnica dos mestres na produção das embarcações, existem fatores de segurança e normas que os mestres não conhecem por não terem tido acesso à educação formal.

Desse modo, é importante a definição de regras a serem aplicadas quando as embarcações forem concebidas pelos mestres, além da definição dos limites legais e técnicos para essa aplicação. Na área da construção o mestre carpinteiro acaba refém do engenheiro naval porque ele é o único que pode desenvolver projetos de embarcações no Brasil. Como geralmente os engenheiros navais não atuam na área de projeto e construção de embarcações típicas tradicionais, esse tipo de embarcação acaba sendo feito predominantemente de forma irregular e registrado de forma inadequada. Essa mudança irá evitar que aconteçam situações em que embarcações que historicamente carregam toneladas de carga, e dezenas de passageiros, estejam habilitadas a transportar apenas duas pessoas, como mostrado na Figura 64.

Figura 64 – Inscrição de saveiro de vela de içar

REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL AUTORIDADE MARÍTIMA BRASILEIRA Capitania dos Portos da Bahia TÍTULO DE INSCRIÇÃO DE EMBARCAÇÃO			
NÚMERO DE INSCRIÇÃO		DATA DE INSCRIÇÃO 03/04/1979	
NOME DA EMBARCAÇÃO			
QTD. DE TRIPULANTES 1	QTD. DE PASSAGEIROS 1	VALIDADE 06/01/2016	
Nº 1º MOTOR	Nº 2º MOTOR	POTÊNCIA TOTAL (HP)	VIA
*****	*****	*****	3
Nº 3º MOTOR	Nº 4º MOTOR	TIPO DE PROPULSÃO	
*****	*****	Vela	
TIPO DA EMBARCAÇÃO		ATIVIDADE / SERVIÇO	
Saveiro		Transporte de Carga	
ARQUEAÇÃO BRUTA		ÁREA DE NAVEGAÇÃO	
15,80		Navegação Interior	
CALADO	BOCA	TPB	
LEVE: 0,60	CARREGADO: 0,70	4,00 *****	
HIPOTECADA: NÃO			
CREDOR HIPOTECÁRIO			
*****			
OUTRAS OBSERVAÇÕES			
INTERIOR TIPO I.01(UM)MAC.			
PROPRIETÁRIO			
NOME: *****			
CPF/CNPJ: *****			
ENDEREÇO: *****			
NÚMERO: *****		COMPLEMENTO: *****	
BAIRRO: *****		CEP: *****	
CIDADE: SALVADOR		ESTADO: BA	
CO-PROPRIETÁRIO			
NOME: *****			
CPF/CNPJ: *****			
ENDEREÇO: *****			
NÚMERO: *****		COMPLEMENTO: *****	
BAIRRO: *****		CEP: *****	
CIDADE: SALVADOR		ESTADO: BA	
CARACTERÍSTICAS DO CASCO			
CONSTRUTOR: *****			
ANO DE CONSTRUÇÃO: 1977		*****	
COMPRIMENTO TOTAL: 12,50		*****	
MAT. CONSTRUÇÃO CASCO: Madeira		*****	
NÚMERO DE SÉRIE DO CASCO/CHASSI: *****		*****	
06 de janeiro de			
FERNANDA MESQUITA BARBOSA			
Primeiro-Tenente(T)			
Encarregada da Divisão de Cadastro			
Carimbo e Assinatura do Capitão dos Portos, Delegado, Agente ou			
funcionário autorizado			

Fonte: Capitania dos Portos da Bahia, 2011.

Para que o reconhecimento no âmbito do projeto ocorra, seria ideal a formação uma comissão executiva multidisciplinar composta por representantes das seguintes instituições: **Mestres**

**Carpinteiros Navais; Engenheiros Navais; Marinha do Brasil; CREA.** Também seria importante a definição de parâmetros claros, e específicos, restringindo limites para a execução desses projetos tradicionais. É importante deixar claro que os mestres demonstram a compreensão da importância dos engenheiros navais no processo de projeto e construção naval, mas essa comissão tem o objetivo de definir diretrizes para casos especiais que não são contemplados pela legislação vigente.

## Comissão de Regulamentação para Retirada de Madeira

Em muitos casos os mestres podem adquirir os materiais para produção das embarcações em madeiras, mas no caso de peças com curvas (Figura 65), ou com propriedades mecânicas específicas, a aquisição desses materiais é mais difícil.

A questão da retirada de madeiras pode ser resolvida através de acordos técnicos realizados com os órgãos de controle como o ICMBio e o IBAMA. Uma das opções é a criação de áreas de replantio de espécies utilizadas, onde o órgão de controle definiria as relações de quantidade entre a retirada e o replantio das espécies. Um grande ativo dessas soluções é que os mestres têm um amplo domínio com relação tanto às propriedades das espécies utilizadas, como do ambiente propício para o seu crescimento, e poderiam ser um importante reforço na proteção ambiental do país.

Para a resolução definitiva desse problema poderia ser criada uma comissão composta por representantes das seguintes instituições: **Mestres Carpinteiros Navais; Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade (ICMBio); Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (IBAMA); Ministério do Meio Ambiente (MMA); Ministério da Cultura (MinC).**

Figura 65 – Construção de embarcações em Valença em 1983



Fonte: Richard Barker, 1983.

## Construção de um estaleiro escola

Outra ação proposta é a construção de um Estaleiro Escola em Salvador, onde os mestres possam tanto exercer suas atividades profissionais como repassar os conhecimentos tradicionais. Além dessas atividades, o centro poderia facilitar projetos em andamento como a construção, exibição e comercialização de réplicas, além de servir de apoio para os mestres das áreas próximas da Baía de Todos os Santos que usassem a Feira de São Joaquim como ponto de distribuição de mercadorias. Um caso similar que teve sucesso foi o Estaleiro Escola do Maranhão que:

Ao longo desses 15 anos, o Estaleiro Escola já formou milhares de pessoas e contribuiu para que mestres carpinteiros, pintores e mecânicos formados e que trabalham na produção artesanal de embarcações, entre outros profissionais, pudessem ter suas vidas transformadas por meio dos cursos ofertados. Além do curso de Construção de Embarcações Artesanais, o espaço também oferece os cursos de Educação Ambiental, Biojoias, Reaproveitamento de Madeiras, entre outros cursos. (GOVERNO DO MARANHÃO, 2021, p. 1).

Inicialmente foi encontrado um ambiente no Maranhão, similar a Salvador onde, segundo Andrés, (2018, p. 237) “[...] a pesquisa, revelou o aspecto desalentador em que todo o conhecimento tradicional se encontrava desde então. [...] os velhos mestres carpinteiros navais, revelaram desanimo e abatimento. Desmotivados a encorajar seus filhos a seguirem um ofício que lhes houvera dado tanto sacrifício e quase nada de recompensa.” Ainda segundo o autor, foram realizadas as seguintes ações:

O primeiro passo foi publicar um livro que fosse, ao mesmo tempo, atraente, técnico e didático [...]. O segundo [...] 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. (ANDRÉS, 2018, p. 237).

A iniciativa de sucesso culminou na inauguração do centro em 2006, com ações do Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID), Programa Nacional de Desenvolvimento e Estruturação do Turismo (PRODETUR), Governo do Estado, Ministério da Ciência e Tecnologia, tendo como seguintes objetivos:

Assegurar a perpetuação dos conhecimentos tradicionais da arte de construção artesanal de embarcações de madeira [...]; 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. (ANDRÉS, 2018, p. 239)

Um possível local para a realização de um estaleiro escola seria a área do antigo Forte da Jequitaia, como é possível ver na Figura 66 e Figura 67. O forte configura uma ótima localização pelos seguintes motivos: o local é abrigado de ventos; fácil acesso para embarcações; próximo à potencial área de carga e descarga de materiais pelas embarcações tradicionais (Feira de São Joaquim); área contém edifício de valor histórico alinhado com a importância e propósito das embarcações tradicionais;

Figura 66 – Entorno do Forte da Jequitaia



Fonte: Bastos, 2022.

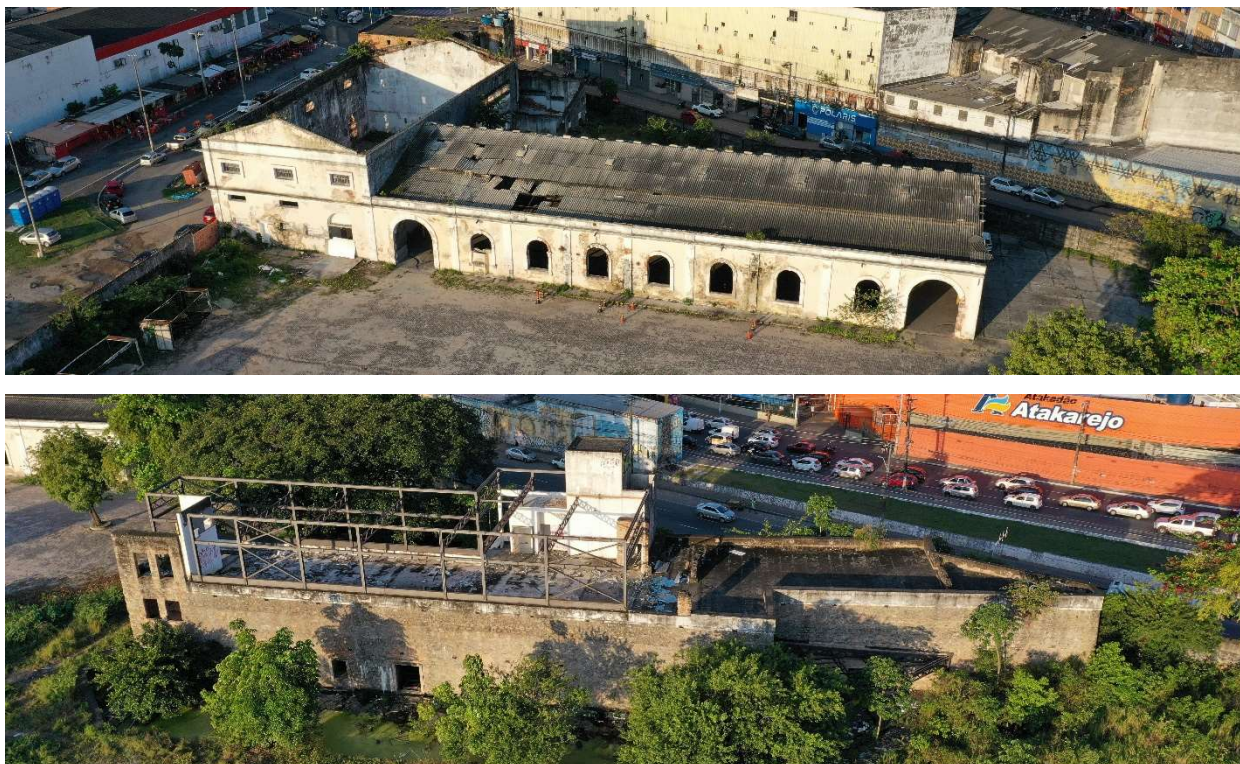
Figura 67 – Área do Forte da Jequitaia



Fonte: Bastos, 2022.

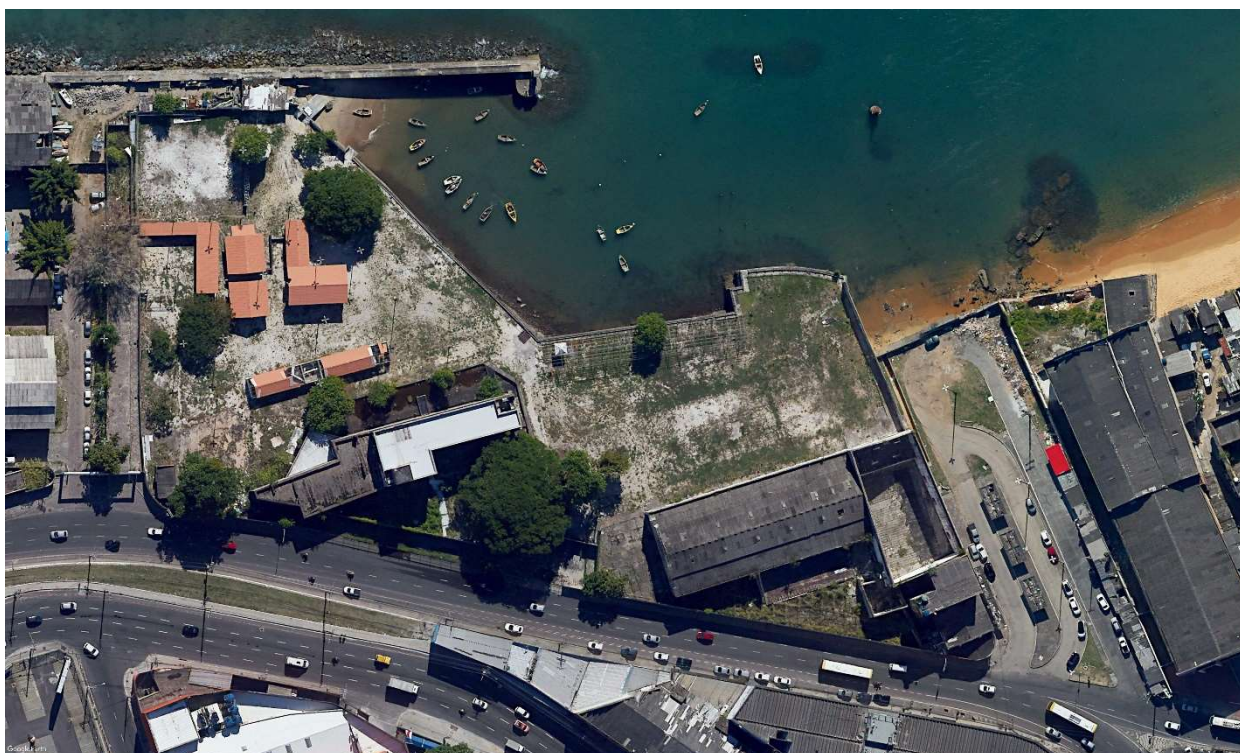
O local fica em uma área de posse do Estado onde próximo funcionam uma série de galpões voltados para a construção de embarcações a quase duas décadas. Também existe na área uma colônia de pescadores com aproximadamente 40 pessoas que, segundo eles, ocupam a área por aproximadamente 20 anos. O local também conta com uma brigada de bombeiros voluntária responsável por resgate, apreensão e treinamento de cães. Atualmente o forte encontra-se abandonado (Figura 68) gerando insegurança para toda a proximidade. As atividades que já ocorrem no local poderiam ter uma relação de reciprocidade com a proposta do estaleiro escola.

Figura 68 – Edifícios na área do Forte da Jequitaia



Fonte: Bastos, 2022.

Figura 69 – Imagem aérea do Forte da Jequitaia



Fonte: Google Earth, 2022.

O entorno do local proposto conta com diversos fatores positivos. Primeiro, a localidade é próxima a uma grande feira capaz de servir de carga e descarga para as embarcações

tradicionais. Segundo, porque está próxima à área que já conta com uma infraestrutura para construção e reparo de embarcações. Terceiro, porque o projeto poderia absorver a comunidade de pescadores existente no local. Quarto, porque fica em área próxima de onde já acontecem aulas universitárias e de nível técnico. E último, está alinhado com o propósito dos cursos oferecidos pelo corpo de bombeiros já implantado próximo ao local.

A reforma e construção de embarcações tradicionais próximo à Feira de São Joaquim fortalece a infraestrutura para manutenção da tradição naval soteropolitana, cria o ambiente propício para a utilização das embarcações tradicionais na Bahia, e pode atrair recursos de diferentes secretarias e órgãos do governo municipal, estadual e federal.

## Centro de redistribuição de materiais

No passado os mestres utilizavam madeiras que tinham diferentes propriedades mecânicas a fim de construir embarcações com maior durabilidade e eficiência, aplicando cada espécie direcionada às demandas que cada parte da embarcação requiritava. Esse processo demandava uma variedade de espécies muito mais ampla, e um tempo de tratamento significativamente mais longo. Em uma embarcação, por exemplo, é possível utilizar espécies mais densas abaixo da linha d'água, para aumentar a estabilidade da embarcação, ou com maior módulo de elasticidade em peças que podem ser submetidas a maiores deformações.

O importante é que já existiram acordos técnicos entre os órgãos ambientais e os órgãos de patrimônio com o objetivo de doar madeiras apreendidas pela Polícia Federal para a construção de embarcações tradicionais, por exemplo. O problema foi que a burocracia associada ao processo se mostrou muito morosa, ao ponto de, quando os trâmites legais e logísticos eram finalizados, as madeiras já não estavam mais adequadas para uso. Relatos como esses foram feitos tanto por integrantes da associação Viva Saveiro, como por mestres que trabalharam em embarcações de caráter cultural.

Uma solução para isso seria criar um espaço adequado para recebimento e distribuição de madeiras apreendidas direcionado à construção de embarcações tradicionais com um rito burocrático já resolvido no acordo técnico firmado. Como a demanda para esse tipo de serviço é pequena, observando o baixo volume de serviços realizados pelos mestres, esse centro de distribuição poderia se unir a outros fins semelhantes para justificar a utilização de um espaço como esse, como o reuso de materiais para construção civil.

A indústria da construção está entre as maiores responsáveis pelo aquecimento global, e a poluição do meio ambiente de modo mais amplo. A obsolescência de edifícios é parcialmente culpada: feitas para durar centenas de anos, a maioria das construções são demolidas antes de completar trinta. [...]

Conceitualmente, o reaproveitamento de elementos se divide em duas vertentes: o reuso (*détournement* em francês), quando a função do elemento no novo edifício não é idêntica à anterior, e o reemprego (*reemploi*) que implica uma manutenção da função. O reemprego é um objeto mais interessante para políticas públicas já que pode ser normatizado de modo mais claro (as possibilidades do reuso são quase sempre criativas). (ALBAN, 2022, p.3)

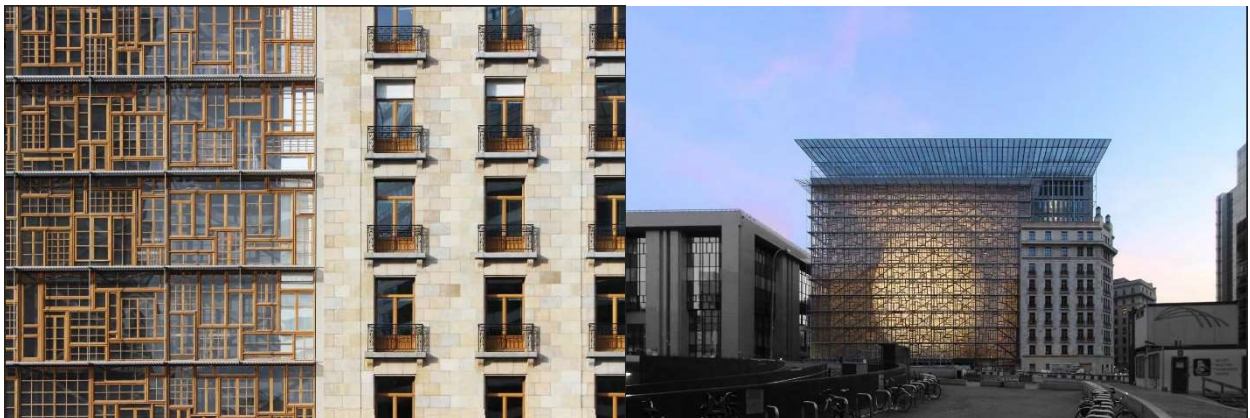
Já existem empresas voltadas para a reutilização de materiais recolhidos de obras de construção civil desmontadas ou demolidas, inclusive em Salvador, como a Arquivo. Elas fazem o recolhimento, armazenamento e venda desses materiais de reuso com o objetivo de propiciar um ambiente mais sustentável e redução do volume de descarte de materiais ainda com potencial de aplicação. Exemplos como esses podem ser encontrados ao redor de todo o mundo através de iniciativas de sucesso.

Rotor Deconstruction. Fundado em 2014 [...], a empresa belga realiza a desmontagem, restauração e revenda de elementos arquitetônicos provenientes de demolições e reformar de edifícios [...]. Vencedores do prêmio global de

arquitetura sustentável da UNESCO, em 2015 [...], Rotor fornece consultorias para escritórios de arquitetura, trabalha com advogados por um conjunto de leis que permitam o reemprego de elementos no ambiente altamente normativo da Europa, Publica pesquisas sobre o mercado existente de elementos de desconstrução, presta consultoria a escritórios de arquitetura e, finalmente, lida com a desmontagem de elementos de arquitetura, renovação e retorno ao mercado dos mesmos (impedindo diariamente a produção de centenas de toneladas de resíduos). Atualmente, Rotor Deconstruction ocupa um terreno de 5000m<sup>2</sup> (metade dos quais descobertos) no centro de Bruxelas que utiliza como depósito e loja. (ALBAN, 2022, p.9)

Um acordo técnico que já direcione as madeiras apreendidas, em um perímetro delimitado, para um local que faça a gestão imediata de materiais de reuso pode reduzir o tempo do processo burocrático e facilitar o processo logístico simultaneamente, uma vez que essas empresas já têm a prática, além dos meios de transporte e dos funcionários, necessários para o deslocamento de materiais semelhantes. Esse sistema também ajuda na catalogação dos materiais e no rastreamento do destino dessas madeiras, facilitando muito o acompanhamento transparente dos resultados alcançados posteriormente.

Figura 70- Conselho da União Europeia



Fonte: ALBAN, 2022

A fachada do edifício anexo (Figura 70) a uma preexistência, projeto do escritório Samyn and Partners, utilizou mais de 3000 janelas e portas recolhidas dos mais diversos cantos da União Europeia pela empresa Antiekbouw, especializada no ramo. O projeto demonstra a possibilidade do reemprego em projetos de grande escala e com um padrão técnico-logístico elevado. (ALBAN, 2022, p.12)

## **Centro de distribuição de cargas**

Um centro de distribuição de mercadorias transportadas pelas embarcações típicas tradicionais pode resolver o problema criado com a destruição dos pontos de apoio logísticos destinados às embarcações de transporte de mercadorias. Esse ponto poderia receber materiais e realizar a distribuição de mercadorias oriundas das cidades ao redor da Baía de Todos os Santos.

Essa estrutura seria importante pois viabilizaria o direcionamento das mercadorias em menor escala, papel ocupado no passado pelas grandes feiras e trapiches. É importante lembrar que a destruição da estrutura logística aquaviária não aconteceu por um desenvolvimento de uma alternativa financeiramente mais vantajosa, e sim por uma escolha política financiada por subsídios, o que tornou, por muitos anos, a opção rodoviária mais vantajosa do que a aquaviária.

Financeiramente, as opções de transporte de mercadorias utilizando embarcações típicas tradicionais podem ser vantajosas tanto pelo custo dos combustíveis como pela valorização global dos veículos sem emissão de carbono. A dificuldade principal que pode existir é a escalabilidade desse processo, já que esse transporte muitas vezes deixa de ser vantajoso quando os pontos de abastecimento se afastam do mar. Porém, existe um amplo espectro de mercado a ser explorado antes desse limitador ser alcançado, quando analisamos a extensão da Baía de Todos os Santos e a quantidade de cidades que foram criadas e desenvolvidas sustentadas por esse tipo de serviço.

No estudo realizado entre o Projeto Içar e a CONAB já foram apontadas rotas vantajosas financeiramente onde as embarcações tradicionais poderiam realizar a substituição de caminhões, mas a destruição dos pontos de apoio logísticos tem dificultado o recomeço dos trabalhos.

## CONCLUSÃO

Entre o século XVI e o século XXI, a construção naval, em especial na Bahia, sofreu mudanças estruturais, impactando de forma significativa a transmissão de conhecimentos reconhecidos no passado. A regulamentação das profissões vigente foi realizada apenas no século passado, mas parte dos conhecimentos tradicionais foi negligenciada, obrigando os detentores desses saberes a trabalhar na clandestinidade a fim de manter a tradição viva. Entretanto, uma parte das técnicas ainda continua a ser repassada de forma oral em algumas comunidades ribeirinhas do estado e do município. O reconhecimento formal desses profissionais não existe no campo técnico (apesar do reconhecimento cultural), de forma que, a maioria deles, trabalha na informalidade e sem segurança jurídica que dê amparo a sua atuação. Além disso, existem casos em que especialistas estrangeiros reconhecem e legitimam esses saberes, buscando utilizá-los no desenvolvimento dos seus próprios projetos.

A relevância de Salvador nesse processo é incontestável. Mesmo que o desenvolvimento rodoviário possa ter afastado as embarcações da capital, ela ainda ocupa um local de destaque nesse ambiente. As embarcações mais complexas identificadas foram o Saveiro de Vela de Içar (encontrado em cidades às margens da Baía de Todos os Santos) e as réplicas da Pinta e da Niña (encontradas nos Estados Unidos da América). Apesar dessas embarcações não serem predominantemente avistadas em Salvador, foi identificada uma alta concentração de mestres carpinteiros navais na capital. Inclusive, a maior parte dos mestres e discípulos citados como atores na reforma e construção dessas embarcações moraram (ou ainda moram) na cidade durante parte considerável de sua vida profissional ativa.

Ficou claro durante o desenvolvimento deste trabalho o mérito associado ao reconhecimento do ofício de mestre carpinteiro naval. O ofício já teve caráter formal no passado e existe no Brasil desde a colonização do país, acontecendo de forma semelhante à aplicada atualmente. Além disso, o reconhecimento cultural já aconteceu no passado, tanto do ofício em si, com o diploma concedido pelo IPAC, FUNCEB, Conselho de Cultura e Governo do Estado da Bahia, quanto do produto produzido pelos mestres, como o tombamento do saveiro “Sombra da Lua”. Soma-se ao respaldo local, o reconhecimento técnico na comunidade internacional que já atraiu projetistas, construtores e estudiosos a Bahia para estudar e utilizar as técnicas dominadas pelos mestres, entre eles John Patrick Sarsfield, Ralph Nicholson e Filipe Castro, gerando importantes resultados, como as réplicas da Pinta e da Niña utilizada por Colombo.

Fica explícito também que as ações de salvaguarda podem ser aplicadas pelo Município, Estado ou Governo Federal através de ações viáveis que já foram testadas e validadas tanto no Brasil como em outros países, entre elas o Estaleiro Escola do Maranhão; a construção de réplicas para passeios turísticos da Columbus Foundation; a construção e reparação de embarcações para transporte de cargas a vela sem emissão de carbono - a exemplo das empresas

Fairtransport e Sail Cargo - e considerando, sobretudo, as rotas tradicionais dos saveiros que podem ser reativadas. Além disso, é possível que a iniciativa privada também invista na manutenção desse ofício, sendo necessário apenas a sua regulamentação, ou que os órgãos competentes definam uma forma de atuação viável dentro da legislação vigente.

Por fim, o ofício tem caráter legítimo, complexo, e já reconhecido tanto nacional, como internacionalmente, e as ações mais urgentes são duas: a definição de uma alternativa viável para sua execução plena; e a estruturação de um ambiente jurídico em que os produtos gerados possam ser utilizados de forma regular. Essas ações permitirão que tanto o governo como a iniciativa privada possam desenvolver projetos alinhados com as expectativas dos mestres e dos gestores das iniciativas escolhidas, permitindo a construção de projetos sustentáveis e que salvaguardem o patrimônio naval soteropolitano.

## ENTREVISTAS E QUESTIONÁRIOS

### Mestres Carpinteiros Navais

#### MESTRE MIRANDA

- |   |   |
|---|---|
| 1. <b>Nome:</b> Antônio Miranda Silva Filho | 6. <b>Local de trabalho:</b> Ilha de Maré |
| 2. <b>Apelido:</b> Miranda                  | 7. <b>Profissão:</b> Carpinteiro Naval    |
| 3. <b>Nascimento:</b> 27/07/1955, 67 anos   | 8. <b>Curso na área:</b> nenhum           |
| 4. <b>Local nascimento:</b> Gamboa do Morro | 9. <b>Escolaridade:</b> 5ª serie primário |
| 5. <b>Local residência:</b> Ilha de Maré    | 10. <b>Idade que iniciou:</b> 14 anos     |

#### MESTRE NEM

- |  |  |
|--|--|
| 1. <b>Nome:</b> Luiz Antônio Santos da Silva | 6. <b>Local de trabalho:</b> Ilha de Maré      |
| 2. <b>Apelido:</b> Nem                       | 7. <b>Profissão:</b> Pescador                  |
| 3. <b>Nascimento:</b> 27/12/1962, 60 anos    | 8. <b>Escolaridade:</b> Fundamental incompleto |
| 4. <b>Local de nascimento:</b> Maragogipe    | 9. <b>Cursos:</b> nenhum                       |
| 5. <b>Local de residência:</b> Ilha de Maré  | 10. <b>Idade quando iniciou:</b> 21 anos       |

#### MESTRE GITANI

- |   |   |
|---|---|
| 1. <b>Nome:</b> Gitani Welington da Conceição | 6. <b>Local de trabalho:</b> Variado      |
| 2. <b>Apelido:</b> Diabão                     | 7. <b>Profissão:</b> Carpinteiro Naval    |
| 3. <b>Idade:</b> 23/03/1964, 58 anos          | 8. <b>Escolaridade:</b> 4ª serie primário |
| 4. <b>Local de nascimento:</b> Maragogipe     | 9. <b>Cursos:</b> nenhum                  |
| 5. <b>Local de residência:</b> Suburbana      | 10. <b>Idade quando iniciou:</b> 8 anos   |

#### MESTRE [sob sigilo]

- |                                       |  |
|---------------------------------------|--|
| 1. <b>Nome:</b> [sob sigilo]          | 6. <b>Local de trabalho:</b> Lobato            |
| 2. <b>Apelido:</b> [sob sigilo]       | 7. <b>Profissão:</b> Pescador                  |
| 3. <b>Idade:</b> 1965, 57 anos        | 8. <b>Escolaridade:</b> Fundamental incompleto |
| 4. <b>Local de nascimento:</b> Camamu | 9. <b>Cursos:</b> nenhum                       |
| 5. <b>Local de residência:</b> Lobato | 10. <b>Idade quando iniciou:</b> 8 anos        |

#### MESTRE [sob sigilo]

- |   |   |
|---|---|
| 1. <b>Nome:</b> [sob sigilo]              | 6. <b>Local de trabalho:</b> Lobato       |
| 2. <b>Apelido:</b> [sob sigilo]           | 7. <b>Profissão:</b> Pescador             |
| 3. <b>Nascimento:</b> 27/09/1968, 54 anos | 8. <b>Escolaridade:</b> 4ª serie primário |
| 4. <b>Local nascimento:</b> Camamu        | 9. <b>Cursos:</b> nenhum;                 |
| 5. <b>Local de residência:</b> Ribeira    | 10. <b>Idade quando iniciou:</b> 10 anos  |

## Transcrição das entrevistas

Como citado anteriormente, a desregulamentação da profissão e a falta de amparo concedida aos mestres criou um ambiente hostil para a realização do ofício. Um dos desdobramentos desse cenário é o receio, por parte dos mestres, de que a caracterização das práticas do ofício possa gerar prejuízos financeiros e legais, já que a atividade acontece às margens das definições normativas. Esse cenário inibe os mestres a repassar algumas informações, e divulgar certas práticas, já que enquanto a fiscalização é certa o amparo é raro. Por conta desse contexto, um dos mestres solicitou que as respostas não fossem divulgadas e outros três solicitaram que as respostas fossem usadas de forma anônima, por isso as respostas serão transcritas sem a indicação do interlocutor. Além disso, pelo bem da verossimilhança e integridade do discurso, a transcrição decidiu manter as marcas de oralidade nas respostas dos mestres. Entre os mestres temos: um integrante da equipe que construiu a réplica da *Niña* para Columbus Foundation em 1991; um mestre reconhecido como Mestre Saveirista e Construtor pelo IPAC em 2004; e três discípulos e filhos de mestres reconhecidos também pelo IPAC como Mestres Saveiristas e Construtores em 2004.

### RESPOSTAS DOS MESTRES

#### PERGUNTA 1: Descrição do ofício:

**RESPOSTA 1.1:** O mestre carpinteiro, eu acho que tudo já vem na mente da gente, tá na mente e não sai. Pediu um barco, só é falar, a gente não tem planta, não tem nada. O cara pede aí, a gente vai e faz, e dá tudo certo. Aquela primeira caravela<sup>31</sup> em Valença, eu trabalhei nela também, a *Niña*. Na frente estava um rapaz gringo, John<sup>32</sup>, que morreu no acidente de carro. A gente trabalhava com ele na época. Tinham três mestres e dois ajudantes. Era eu, Tenório (que é mestre também e tem um estaleiro lá em Valença) e outro rapaz que chama Zé Horácio, mas o apelido dele é Zé Bural, e John coordenava.

**RESPOSTA 1.2:** No meu ver, o que caracteriza o mestre carpinteiro, em primeiro ponto, ele tem que ter curiosidade, se ele não for curioso ninguém vai aprender nada. Você faz o primeiro barco, o segundo você quer fazer melhor, aí vai se empolgando e ao mesmo tempo vai aprendendo. Aí o terceiro você já quer fazer melhor porque barco é uma peça única, e cada peça única que você constrói só vê algum defeito quando ele está pronto. Aí no próximo “eu já vou eliminar isso aqui”, e aí você, no dia a dia, acaba gostando da profissão. Você vai aprender mais, e cada dia que passa, você vai ficando, aquilo vai se enraizando. Só tem a gostar e só tem a aprender. O mestre carpinteiro para mim é isso.

---

<sup>31</sup> Réplica da embarcação de Colombo realizada em 1991

<sup>32</sup> John Patrick Sarsfield

**RESPOSTA 1.3:** O mestre carpinteiro, se for como eu, trabalha na parte grossa da embarcação. São as madeiras mais pesadas, mais trabalhosas, a estrutura. Ele só não vai no acabamento. As embarcações são todas forradas por dentro, algumas não usam mais fórmica, mas fórmica é detalhezinho. Isso já é do serviço do marceneiro, já é um serviço mais fino. Ele não mete mão porque ele tá acostumado no grosso, mas ele sabe dizer se tá certo ou se tá errado. Geralmente eu faço sem planta, a maioria dos carpinteiros fazem sem planta, porque a maioria nem sabe ler. Você diz como você quer a embarcação: “Eu quero tipo um saveiro” aí já sei o que você quer. Eu gosto da profissão, tudo que eu tenho foi através dela: criei meus filhos, tenho algum patrimoniozinho, foi tudo da minha profissão. Nunca achei quem me ajudasse, tudo que tenho fui eu mesmo que corri atrás. Então, foi o que eu aprendi e até hoje eu trabalho nela porque eu não sei fazer outra coisa. Mas se fosse com a cabeça que eu tenho hoje, aprenderia uma outra profissão mais leve. Meus filhos trabalharam aqui algumas vezes comigo, mas isso aqui não é trabalho de gente, trabalha muito, muito duro. Então vá estudar e vá procurar fazer outra coisa.

**RESPOSTA 1.4:** O mestre carpinteiro, eu acho que ele é uma mola propulsora no mar. Porque sem a gente não vai navegar. Tem que ter a mão de obra do carpinteiro pra construir aquele barco que vai fazer várias atividades: vai carregar, tem barco que trabalha em apoio portuário, pega cabo de navio, leva pra terra pra jogar, pra amarrar os navio, tem embarcação que dá apoio botando pedra nos porto, areia, outros já traz carga pra Salvador, outros sai pra pescar. O carpinteiro constrói o barco, o pescador paga a mão de obra pra fazer o barco, ele sai lá pra fora pra arranjar o pão de cada dia dele. Através dele que a gente arranja o meu. Se não tiver barco não ganha nada.

Essa Nau Capitânia mesmo, será que a gente aqui, um bocado de carpinteiro bom em Valença, Boipeba, Cajuíba, tudo carpinteiro bom, profissional, será que a gente não fazia? A gente faz um saveiro desse a pano. Meu mestre fazia um saveiro de vinte, trinta tonelada. Não é ter conhecimento não? Pergunta se algum saveiro desse por peso já foi pro fundo? Nunca foi. Mas hoje pra gente trabalhar, a gente vai lá, faz no fundo do quintal, constrói o barco, paga não sei quanto lá ao engenheiro naval, uma baba boa pra poder o engenheiro dar o aval dele, fazer tudo pra você registrar um barco. Quando a gente mesmo como carpinteiro naval, a gente tem capacidade de fazer, a gente já sabe.

Eu mesmo quando eu vou fazer um barco a coisa que eu mais penso é estabilidade no casco, então ele vai ter estrutura embaixo. Se você trabalha com barco fundo de telha (a gente chama fundo de telha um barco que tem largura por cima, e não tem fundo) ele fica um barco doido, quando ele pega peso ele fica doido, que ele não tem estrutura embaixo, ele só vai ter uma estabilidade quando você bota uma carga, carrega pra ele botar o bojo todo dentro d'água, os canto de cima, ele vai ter apoio porque tá apoiado dentro da água, mas quando ele tá sem carga ele fica doido. Se você botar um pano ele se joga todo de lado. Pelo menos quando eu estava

aprendendo a profissão, isso é o que meu mestre mais falava, então até hoje eu carrego isso comigo, se eu tiver de construir um barco hoje, graças ao meu bom Deus, eu sei como fazer.

## **PERGUNTA 2: Diferenças entre o ofício hoje e quando aprendeu:**

**RESPOSTA 2.1:** Naquela época era tudo difícil porque não existia máquina. Eu cheguei a ver até algumas máquinas de furar, mas meu pai era tão arcaico que só acreditava na ferramenta manual. Quando ele foi saindo do estaleiro que a gente foi comprando máquinas. A gente só trabalhava de machado, enxó de duas mãos, enxó de mão, serrotão pra serrar tora... Hoje ele tem motosserra, tem uma máquina por nome de desengrosso, que ela abre qualquer madeira, tem desempeno, tem plaina manual, elétrica, tem máquina de furar quase que de todo tipo, de várias bitolas. Hoje temos serra fita, no passado era tudo feito na mão, quando a gente ia fazer uma madeira na volta, quando não podia ser feito no machado, por exemplo, era uma prancha larga pra reaproveitar, a gente usava serra de volta que era tipo uma serra fita manual, aí você ia serrando e ia girando que a lâmina dela era uma polegada de largura, ia girando pra você já serrar o braço quase pronto, pra depois só você passar o enxó por dentro, embarçar e colocar no lugar. Hoje você faz uma peça dessa, vamos dizer, em duas horas, e no passado você levava dois dias porque você não tinha a facilidade que tem hoje.

Primeiro você não tinha energia, não tinha como ter máquina. Hoje até tem locais que não tem propriamente energia, o cara já tem o luxo de ter um motosserra, tem a gasolina, muitos hoje tem até elétrico. A gente tem elétrico também, mas quase que nem usa, a gente usa mais a gasolina, porque o elétrico não tem muita aceleração, a gasolina desloca mais, corta mais. Então, a gente usa mais o elétrico. Já pensou naquele tempo? Meu pai contava que pegava um touro grosso pra desfiar. Quando não dava pro serrotão entrar, tinha que furar todo no trado, marcava uma linha, batia uma linha de giz, aí de cinco em cinco centímetros eu dava um furo até embaixo. Imagine, pra depois vir no machado picotando, picotando, picotando. Depois virava esse pau pra picotar do outro lado todinho, aí quando abriu vinha com uma cunha de ferro, já tinha as cunha de ferro, botava de um lado e do outro e no meio vinha batendo marreta, nós três, batendo, batendo, batendo. Aí, quando ele abria essa boca, virava a tora de novo, fazia todo o procedimento pelo outro lado de novo. Quando você terminava um trabalho desse, ele dizia que tinha trabalho desse que levava até uma semana. Hoje você abriu um pau desse em um dia. Você alinhou ele todinho, pega o motosserra e pô, pô, pô. Você ainda escolhe a bitola que você quer botar as prancha, e como lascava, o que é que tinha que fazer? Tinha que fazer uma bitola maior pra depois você alinhar na bitola que ia ficar, porque você tinha que fazer o serviço todo no machado e na enxó. Aí tinha o desperdício de mão de obra, o desperdício de material e o tempo, tudo custa tempo, e no passado a mão de obra não era tão valorizada. Hoje já se torna mais valorizado que você faz o trabalho em menos tempo e acaba ganhando até mais. Porque também o custo do material elétrico, os equipamentos. Eu penso que hoje é melhor. No passado

que era melhor algumas coisas, que meu pai sempre falava, é que existia mais facilidade como pra madeira, mão de obra, menos burocracia que hoje você esbarra as vezes em uma coisa miúda que lá na frente a gente vê passar tanta coisa grande. Mas enfim a vida é assim.

**RESPOSTA 2.2:** Eu aprendi tudo manual: machado, enxó, trado pra furar. Tinha o mateiro que tirava madeira, mas era uma gente muito enrolada. O cara dizia assim: “venha receber o dinheiro, lá no porto tem tantas peças” e quando chegava lá não tinha nenhuma. Aí a gente levava o machado e ia de canoa em uma fazenda buscar essa madeira distante. Ia remando, não tinha motor na canoa, então, pra gente não vir vazio, tinha que trazer madeira pra trabalhar na embarcação. A gente caía dentro do mato e tirava a madeira. Era a madeira que eu mais ele podia carregar, não dependia de boi. A gente carregava essas madeiras até a canoa, botava o limite da canoa e levava pra trabalhar no outro dia. Hoje ficou bem melhor, você trabalha menos e faz o serviço mais acabado. E tinha madeira que a gente não conseguia nem colocar em um estaleiro, dependia de gente. Um cintado de um barco, por exemplo, a gente não tinha como suspender e botar em um jirau<sup>33</sup>, em uma altura pra gente ficar no serrote de duas pessoas, uma em cima e outra embaixo. Então a gente atravessava uns paus, e cavava uma leira do tamanho do pau todo, pra um ficar lá sentado. No caso, era eu que tinha a coluna nova. Eu que ficava lá sentado e meu pai lavrava ela, preparava ela. Então, a gente já deixava toda feita no machado, o bloco, dividia no meio e depois quem arrastava aquele pau era um boi, porque também não tinha como carregar. Ou tinha que trazer um bocado de homem, e aí ia ser até mais caro do que contratar um boi.

**RESPOSTA 2.3:** Antes era tudo no machado, serrotão, a gente lavrava a peça já toda a forma de braço, lavrado no machado, riscava. Tinha um cavalete parecendo um V. Nós botava com dois homem um serrotão, um serrote de uns dois metros de tamanho. Era um lá é outro cá. A gente aprendeu assim. Hoje tem motosserra, facilita tudo hoje. Abrir cintado de dez, quinze metros, dentro do mato, botar em cima, lavar no machado, fazer o varal. Um em cima e outro embaixo serrando. Mas a gente aprendemos. Hoje é mais fácil, motosserra facilitou tudo. Tem máquina de furar que não existia, era tudo no trado, tudo na mão. Hoje tem tudo: lixadeira, pra cortar tem a Makita, a lixadeirazinha pequena pra cortar um parafuso, um ferro. Antes era tudo na mão, tudo na serra, mas é assim mesmo. Foi bom que naquele tempo todos que entrou pra aprender, aprendeu. Aprendeu e não ficou nesse mundo que nós estamos hoje, mundo feio, ninguém quer nada, só essa vida do que não presta. Hoje nem os pais procura trazer um filho pra aprender a profissão.

**RESPOSTA 2.4:** Quando eu aprendi a profissão tinha mais trabalho. Mesmo que estava na defasagem, mas tinha mais saveiro a pano. Maragogipe pra Feira ainda estava intacta. Tinha

---

<sup>33</sup> Estrutura de madeira armada que, ligada a uma árvore bem grande, serve para facilitar o seu corte em pedaços menores

trinta e poucos saveiro, hoje não tem um. Eu vim embora porque eu não tinha trabalho em Maragogipe. Hoje mesmo, algumas pessoas ainda estão passando dificuldade, vendendo o que tem, pra manter o barco. Um barco sem reforma dá trinta ano. Você faz uma reforma da vinte e cinco, vinte e seis ano. Agora mesmo fiz um serviço recente, tem uns sete, oito meses. Eu fui fazer o serviço, em abril, trocar a proa que o vento arrancou, arrancou o mastro, então aquela proa só daqui a quinze, vinte ano. Toda na Sucupira, toda nova, zero. A busarda do meu saveiro tem trinta e poucos anos e está ali intacta ainda, se eu quiser botar no saveiro ainda boto no lugar, os cabeça está aqui, mas ainda está boa a madeira.

**PERGUNTA 3: Como, quando e porque aprendeu o ofício:**

**RESPOSTA 3.1:** A gente já nasceu trabalhando praticamente. Não tinha como não escolher. Você vai gostando porque você vai fazer no dia a dia. Não tinha muito lazer. Não saía muito. O lazer da gente era brincar de fazer barquinho, essas coisas, e tomar banho de maré. Meu pai, pra limpar o estaleiro, e ocupar o tempo da gente, botava pra gente catar até os cavaco, catava os cavaco e dividia em três monte, o grande, o médio e o pequenininho. Para ocupar o tempo da gente, a criação foi essa. Não tem como não estar no estaleiro, crescia ali. Com dez eu comecei e com doze anos eu já era carpinteiro. Agora, o primeiro barco que eu fiz sozinho foi com quinze anos. Aí meu pai já não me ensinou mais nada. Ele dizia: “faça por você mesmo. Eu só vou olhar depois”.

A gente aprendeu na prática. Todo carpinteiro naval, na área naval, ele aprende na prática. Ele pode ir até pra teoria depois, mas primeiro ele passa pela prática, porque se ele for pra teoria e depois ele vier pra prática, ele não vai fazer nada. Nenhum. Você tira pelo engenheiro naval. Se ele for engenheiro naval e ele não vier pra prática, pra pegar a prática, ele vai ficar só riscando, riscando, sem saber pra onde ele vai. Se o cara mandou ele riscar, pode acabar nem riscando, ele vai depender do desenhista. Se ele não tiver um bom desenhista pra captar todas as medidas certinhas vai acabar furando.

**RESPOSTA 3.2:** Eu fui obrigado a aprender porque meu pai é muito ignorante, ele não incentivou a gente a estudar. Se a gente não gostava de estudar, ele levava pra trabalhar. Ele estava doido que chegasse o tempo que eu estudasse pela noite, porque tinha que ter idade certa pra estudar de noite, pra gente trabalhar o dia todo. Eu acho que foi depois dos quinze anos. Com dezessete anos eu já era um profissional. Não tinha força porque era um menino, mas tinha sabedoria. Então às vezes eu preparava a peça, mas tinha que ter o auxílio de um adulto pra me ajudar a pegar aquele peso, me ajudar a botar uma peça pesada no lugar, mas a sabedoria era minha. Então, quando eu completei os dezoito anos, vim embora pra Salvador. Aí comecei a trabalhar. Não tinha um traquejo de trabalhar com escuna, que na verdade lá só tinha saveiro. Então eu vim pra Salvador e já comecei a ver o os macetes. Vi que não era tão diferente assim, aí já fui aprendendo. Na época eu tinha que trabalhar pros outros, porque ninguém me conhecia, só

davam trabalho a quem era conhecido. Depois eu fui sendo conhecido e hoje me procuram, me indicam. Em Salvador, comecei a trabalhar com o Alírio, irmão de Alípio. Tinha também o mestre Paulino, que era sócio com meu pai na época no interior. Depois Paulino veio embora pra Salvador, montou o estaleiro, e depois eu vim e fiquei trabalhando com ele. Depois o serviço ficou fraco e apareceu um tal de Pascoal, que era marceneiro, não era carpinteiro. Ele começou a fazer serviço de uns barcos, mas ele só fazia serviço de marcenaria, o estrutural ele não sabia. Então, como o serviço de Paulino ficou fraco, eu já fui trabalhar com Pascoal, reformar esses barcos, já em noventa, noventa e dois. Aí os caras gostaram de mim, me chamou pra trabalhar empregado na empresa. Eu trabalhei seis anos nessa empresa, a única vez que eu trabalhei fichado como carpinteiro. Fiquei três anos, depois não quis mais ficar e saí. Depois me chamaram de novo, fiquei mais três anos, mas fiz um outro tipo de acerto. Quando tinha um serviço maior eu acertava as empreitadas, mas continuava recebendo aquele salário que nós tínhamos combinado.

**RESPOSTA 3.3:** Profissão é bonita. Meu tio era pedreiro, mandou eu escolher: ou era pedreiro, ou pescador, ou essa profissão de carpinteiro. Aí eu preferi ir pra carpintaria. Profissão boa, qualquer lugar que a gente for trabalhar, não falta trabalho. Pouco ou muito, a gente sempre tem alguma coisa. Trabalhei aqui, de lá da Gamboa mudou pra Paripe, e nós viemos tudo com o mestre. O pai era Zezinho Galo, depois ele faleceu e ficou Vavá, o filho. Vavá ainda é vivo, mora na Gamboa. Eu fui pro estaleiro de Valtinho quando eu vim de Rondônia, foi quando começou a caravela.

Eu comecei a aprender no estaleiro, tinha que ir pro estaleiro. Eu ia de manhã, de tarde e estudava pela noite. Ia pra lá, aprender, e ficava lá ajudando. Pegando a ferramenta pro mestre, segurando a peça, não sabia fazer nada ainda. Era lavar fonte pro mestre, lavar a casa, tudo isso fazia. Levar carro de lenha pra casa do mestre. Comecei com catorze, dezoito comecei a ganhar, dezenove já era carpinteiro. Com uns vinte anos eu já tinha aprendido. Porque quando a pessoa faz um barco já está prático. O cara que não tiver prático não faz um barco. Tem muitos que trabalham, mas não tem todas as manha do serviço. Tem medo até de pegar um serviço grande. Mestre é o cara que assume a responsabilidade, que pega o serviço pra terminar.

Eu aprendi e daí saí pra trabalhar, já fui pra Valença, aí vim pra (...) vim pra Salvador, de Salvador fui pro Rio, do Rio fui pra Porto Velho. Em Rondônia, lá no Rio Madeira, fiz uma escuna. E daí voltei pra Valença de novo, e de Valença vim pra Salvador. E estou aqui até hoje, daí tô há vinte e poucos anos já. Eu fui pra Rondônia, levei lá uns sete, seis anos. O Reitor da Universidade lá de Porto Velho veio pra Valença, me pegou, acertou comigo e eu fui. Ele queria uma escuna dessa aqui da Bahia mesmo. Eu fui e fiz uma escuna dessa lá em Porto Velho. Lá pro rio Madeira.

**RESPOSTA 3.4:** Quando eu entrei já tinha família, inclusive tinha duas famílias. Aí entrei pra aprender como ajudante, mas eu fui uma pessoa que sempre tive interesse em aprender. Então

entrei com aquele foco de aprender, que era a maneira de ganhar mais. Carpinteiro naval é mais valorizado de que carpinteiro civil. Uma diária de carpinteiro naval hoje por baixo é trezentos reais, foi por isso que veio meu interesse de aprender.

Antes de eu trabalhar no Estaleiro eu reformei um barco de um amigo. Eu disse assim: “eu não sei” e ele disse: “a gente vai fazer esse negócio”. Eu não sabia nem pegar no machado, mesmo assim eu reformei esse barco. Só que na hora de eu botar as tábuas, um camarada meu chamado Louro, foi que me incentivou na época de ajeitar o barco de finado Amaro: “vai aprender essa profissão de carpinteiro naval que só tem Dego”, aí terminou que Dego era meu mestre. Aí eu tive interesse pra chegar até Dego, que eu não tinha conhecimento com ele, aí foi através de um amigo meu que já faleceu, Louro: “eu tenho um menino lá que é inteligente, você não quer botar ele pra trabalhar?” Aí que ele me chamou, tinha um bocado de serviço, estava com uns quatro trabalhos.

Aí ele foi me ensinando, eu não sabia nada, tomei muita cabada de machado. A maioria dos carpinteiros hoje não sabe nem o que é machado porque hoje a coisa é mais moderna. E eu que antigamente, quando trabalhei, não tinha plaina elétrica. Hoje eu tenho plaina elétrica, hoje eu tenho lixadeira, furadeira. Antes tudo era no trado. Até hoje uso o trado. Trado ficou escasso achar um trado agora é coisa difícil, quando você acha não é do bom. Aí tem lugar que você vai trabalhar e num tem energia, você vai trabalhar como? Você vai furar, mas ainda tem alguns trados das antigas que eu conservo, uso pra na hora que precisa eu fazer.

Eu tive um grande interesse em aprender a profissão, porque aquilo ali era minha chave pra sair do buraco. Hoje eu sou conhecido mundialmente, internacionalmente, porque é da minha profissão. Não é porque de mim, em si, é porque da minha profissão. Hoje várias pessoas de fora, já veio gringo, alemão, não sei o que. Inclusive, na época eu tive muita ajuda de uma pessoa muito importante pra mim. Pedro Boca, me ajudou muito. Ele foi uma pessoa que, hoje se tenho um livro, foi incentivo de seu Pedro. Eu tenho revista, tudo foi ele que me levou. Me representou. Eu sou muito grato a ele.

#### **PERGUNTA 4: História e períodos importantes:**

**RESPOSTA 4.1:** Rapaz, eu considero todos importantes, como o meu pai dizia: “a vida é uma benção, enquanto a gente tá vivo, a vida é importante”. Porque dificuldade você passa hoje, passa amanhã, de vez em quando você vai ter que passar. Melhor é quando a gente é mais novo, quando a gente atinge uma certa idade ela vai ficando mais difícil. A questão do trabalho hoje é um pouco menos de procura. Mas hoje também eu não posso fazer tudo. Quando a gente tem um trabalho maior pega pessoas pra trabalhar. Eu com vinte anos, dezoito anos, até trinta anos, eu caia igual um bicho debaixo do barco. Mas hoje não tem como. Até mesmo porque a coluna já dói, o pé está fraturado, e daqui pra frente já vou me limitar mais em algumas coisas, e daí em diante ainda mais, com a idade.

O que eu posso contar é da minha história, de meu pai, meu avô. Meu pai aprendeu com meu avô. Meu avô virou carpinteiro, porque ele era marinheiro, só que ele tem uma namorada que comprou um saveiro e deu a ele. Ela era filha de um fazendeiro que tinha dinheiro e não gostava do namoro dela com o meu avô, mas ela comprou esse saveiro e deu a ele pra ajudar. O povo gostava dele, e o saveiro precisou de obra, e ele não tinha como fazer a obra. Foi quando ele partiu pra dentro, ele mesmo foi aprender e foi fazendo. Com a convivência que ele tinha de estaleiro, andando em barco, já conhecia muitos carpinteiros, o pessoal dizia: “mete a mão, faz o seu negócio mesmo que você sabe fazer”. E ele foi fazendo, fazendo, fazendo e acabou que... foi tanto que quando ele casou com minha vó, que constituiu a família dele, ele já tinha largado a profissão de marinheiro, já virou carpinteiro, aí já era construtor. Aí meu pai aprendeu, meus tios aprenderam, e ele ficou passando o bastão. Aí nós aprendemos também, eu e os meus irmãos. Enfim, a profissão de carpinteiro é afinidade, você vai crescendo ali, é como se fosse um brinquedo que você só tem um, mas brinca você, brinca seus filhos, aí você vai passando a bola, futuramente pra seus netos. Aquele menino que não tem muito brinquedo ele guarda. Aí quando já não serve mais pra ele já dá ao outro, e o aprendizado que vai passando. E a vida é assim.

**RESPOSTA 4.2:** A época importante pra mim foi quando cheguei aqui. Se você não fosse conhecido ninguém lhe dava trabalho. Tinha que lhe conhecer, conhecer o seu trabalho. Então quando vim pra cá já vim trabalhando, fiquei aqui um bocado de tempo. Aí um começou a um me chamar, outro me chamar, e foram vendo que eu sabia, e aí já um já vai passando pro outro. Hoje eu tenho um nome na praça, mas foi aos poucos mostrando que eu sabia, me indicando.

Até pra Aleixo Belov eu fiz serviço. Na época ele tinha dois barcos de madeira no estaleiro. Ele comprou esses dois barcos, por sinal eram saveiros, saveiro de carga. Você vê a forma dele já estava transformada em um saveirão, mas que foi um saveiro de carga. Ele sempre me dizia: “eu vou acabar com esse barco de madeira”, ele ficava brincando, “você não vai ficar ganhando dinheiro aqui não, aprenda a soldar”. Aí terminou e só tem rebocador agora.

Mestre carpinteiro foi sempre assim, um aprendeu com o outro, o mestre aprendeu com os mestres então ninguém foi na escola aprender. Houve um tempo que tinha muita embarcação, lá mesmo, quando era menino, tinha saveiro de uma ponta a outra do cais e meu pai viveu disso também. Depois que fizeram as estradas. Nós sabemos que quando começou as escunas já estavam fazendo as estradas, então já começou a sumir o saveiro. Muita gente pegava o casco pronto barato. Sem trabalho o barco perdeu o valor, aí pegavam o casco e transformavam em escuna.

**RESPOSTA 4.3:** Antigamente a gente ia aprender e não ganhava nada. Só depois comecei ganhar alguma coisa, todos os meus colega, que é mais velho do que eu, estava trabalhando e já estava ganhando. Um dia eu tava entabuada uma lancha um amigo meu lá mesmo, de uns oito metros, aí eu fiz: “deixa eu fazer essa tábua aí”. Aí eu fui, fasquilei a tábua, risquei, tudo no

machado, não tinha nada de motosserra, machado, com a sutazinha, depois passei a plaina, passei enxó, socavei, quando botou no lugar, de primeira. O mestre quando viu, no outro dia já, falou lá pro pessoal que eu ia ganhar igual como os que já estavam ganhando. Daí a gente pegava força de vontade, e só vai pra frente. A gente nunca para de aprender. Sempre tem mais uma coisinha, aí a gente vai aprendendo. Eu tinha na faixa de uns dezoito anos. Eu fiquei de ajudante, aí quando eu comecei tinha uns dezenove anos eu comecei ganhar igual a carpinteiro. Na minha profissão é bom. Por quê aí que eu vou, trabalho onde eu acho um trabalho que me dá uma vantagem, aí eu vou, faço serviço. Eu já fui até fui até lá perto de Sergipe fazer um serviço pra um cara ali no Conde. Fui lá, fiz o serviço, voltei pra aqui de novo e estou aqui. Pra mim tudo está bom graças a Deus.

**RESPOSTA 4.4:** Uma época que marcou foi quando teve umas reformas nos saveiros. Veio um pessoal de Brasília, inclusive eu levei até em Maragogipe pra fazer esse serviço do Garboso. Meu mestre pegou o trabalho e depois veio uma pessoa que começou reformar esse negócio do saveiro. Eram pequenos reparos, até dez mil. Aí foi a época que reformou um bocado. Meu mestre pegou alguns. Eu que tava aqui, peguei até menos. Peguei, acho que, foi três saveiros, se eu não me engano. Eu fiz três serviços, ou foi quatro. Aí veio depois o barco de Joquinha, fez todo. O “Sempre Feliz”... Hoje está no estaleiro parado, tendo dificuldade pra poder aprontar, ele é louco por esse barco. Ele disse que não queria morrer pra ver esse barco se acabar. Ele chega ali e fica com o olho cheio de água de vê o barco, já foi no banco tomar empréstimo, mas não consegue que ele está com oitenta e poucos anos. Aí está meio complicado.

#### **PERGUNTA 5: Etapas de construção de embarcações:**

**RESPOSTA 5.1:** Primeiro você tem que ter uma quilha, depois você tem que ter o rodado de proa, e os corais, os dois corais, de polpa e de proa. Aí vem o espelho de polpa. Começa por aí, quando você tem uma quilha estirada, um rodado em pé, com coral na polpa, o espelho de polpa e o cadastre, você já tem o formato da embarcação. Aí você começa a montar as cavernas, as casa de caverna, vai armar tudo em terra. Prega um no outro, nivela, vai nivelando. Uma caverna e dois braço, já tudo pregado. Aí já joga as armadora, umas tiras de madeira que a gente prega de lado da proa, o guia. Aí depois de encher a embarcação toda com as madeira devida, de fora a fora, aí vem o cintado. Aí já modelou a embarcação. Aí vem os cabeços. Aí a gente fura as tabica, entra nos cabeços, senta ela e pronto. Aí depois vem o corrimão, vem as lata que já é uma peça estrutural do convés. Ela tem um lombo no meio, uma barriga, que é pra água correr. Aí depois vem os vaus, que são umas lata menor. Aí depois vem a braçola da cabine. Aí vem a escotilha do motor. Aí por último o tabuado. Aí depois você vem tabuando ele todo. Aí vem com as farca.

A gente faz tudo no graminho. A gente risca pra fazer uma embarcação no chão. O graminho é a metade de uma caverna e uma forma de um braço. A caverna já é o que pega no centro. Então,

a forma da caverna, que compõe um graminho, é a metade de uma caverna. Dali você faz as doze peças de madeira, porque nas doze já pega as caverna de pé. As do meio são as cavernas mestras. No meio pega duas, que são as mestras, elas são duas casas de madeira dobrada. A gente arma o barco doze casas de madeira. Do meio pra frente os braços é quem pega na frente. Já do meio pra trás já é os braços que fica pela parte de trás. A meia-lua do graminho a gente divide e é dali que a gente tira o sutamento. Aquela meia-lua significa o contorno da embarcação, o contorno do braço. Caverna não tem contorno, caverna é certa. De certo meio pra frente, certo meio pra trás as cavernas já têm pé. Ele já vai modelando. Já vai fechando na frente, na entrada de água, e no fundo, na saída de água. O lugar mais largo é no centro. O centro do barco é no meio da quilha. Na quilha você bota o lado da curva pra cima. O lombo que a gente chama aquela curvatura, aquela barriga, vamos assim dizer. Então, aquela barriga a gente bota pra cima, porque o barco tem dois esgotador, um na polpa e outro na proa. Essa água não se junta no meio porque ela corre pra cá ou corre pra lá. O cintado também, se você botar a barriga dele pra baixo, quando chegar lá na ponta o cintado sobe, você não vai conseguir botar. Porque você botou aqui, a ponta encosta lá no chão, então, na proporção que você vai subindo você vai levantando ela, mas se precisar arriar ela reboja, e não tem bom que bote mais ela no lugar. Até a peça, se você não souber pegar do jeito certo, você não consegue botar ela. E quando vai enchendo o barco, de certo meio, onde pega o pé da caverna, você já usa aquela caverna, ao contrário, aquela forma de caverna. Então é o seguinte, quando chega pra frente você já usa ela ao contrário, essa parte já fica pra baixo.

**RESPOSTA 5.2:** Pra construir um barco primeiro é o cavername, quilha, rodado de proa, coral de popa, rodado de popa, arma tudo na quilha, aí entra na armadura pra encher a coroa, encher a polpa. Aí vem cinta, daí em diante, armar o barco todo por cima, prende o tabuado do lado, tabuado do outro, finaliza o saveiro. Mastro, casaca, ou tijupá como é mais falado, e coloca na água e vai navegar. Aí quando é motor modifica a característica do barco por cima, já abre escuna, saveiro de proa mais no estilo de motor. Mas em si as etapas de construção iniciamos todas iguais. É o primeiro passo. Quando o barco está cintado é que você decide se você vai fazer um Saveiro, se você vai fazer um barco de pesca, se você vai fazer uma escuna ou um saveiro de proa, que é um barco armado em cima como se fosse uma escuna, mas não tem back nem pau de giba nem mastro, é um mastrinho pequenininho só pra iluminação, as vezes quem gosta coloca uma vela, quem não gosta não coloca, motor mesmo, tocar pra trabalhar.

Saveiro eu nunca construí, quem construiu foi meu pai. Eu vi quando ele vinha fazendo a reforma aí eu ajudava. O chamado saveiro da Bahia eu nunca fiz nenhum. Fizemos escuna, vários barcos de pesca, essas lanchas de passageiro, que muda um pouco o estilo, mas a parte inicial é o básico de todos. Tanto do saveiro, como em uma lancha, como no barco de pesca, como uma escuna, o que modifica o mínimo, eu creio que de construção não altera nem cinco por cento de modelo pra modelo. Algumas coisas que a pessoa vai chegando um pouquinho pro lado, um

pouquinho pro outro, mas o básico é o rodado de proa, é cavername, criar a primeira estrutura do barco, daí em diante que você vai seguindo o que realmente vai ser criador do barco.

**RESPOSTA 5.3:** Tendo o material você vai dizer: “eu quero, eu quero assim”. Normalmente você diz o comprimento, aí a gente já sabe quanto é de boca. O certo do barco que eu aprendi é três por um. Aí quando passa de dezesseis, dezessete metros, já vai controlando mais a boca. Dez metros de comprimento já bota três e meio de boca, porque é três, seis, nove tem mais um, três e meio de boca acho que é um barco seguro. Aí quinze metros é cinco, cinco de boca. Aí a gente vai procurar armar ele. Fazer as peças tudo da armação, tudo por fora pra depois vim encaixar a quilha, pau condutor, roda de proa, espelho... Depende o tamanho do barco, se um barco for de quinze metros a gente arma com dez casas de madeira. Bota tudo pra depois vim com as armadoras, terminar de encher, cintar, e por aí vai. Cintou e aí já vem, na tábuia, botar bordo, encabeçar. Aí vai tabica, faz corrimão, convés, enlatar tudo. Aí vem o mastro, se for de motor, bota o motor. Vela eu não faço, tem que mandar fazer. Tem as pessoas que sabe fazer a vela. Mas com motor a gente vai. Bota o motor no lugar, faz tudo. Senta o motor, coloca o mastro.

**RESPOSTA 5.4:** Primeiro você vai armar a quilha, roda de proa, se for pra motor, pau condutor, carro, e aí vai. Você vai tirar a metragem toda pra tirar a medida do carro de popa e a roda. Aí depois vem pelas madeiras miúdas. As caverna pra você armar, número um, número dois, até a cinco. Aí você vai fazer sua matemática e vai armando. Bota no lugar, bota as serreta, que é os gabarito. E aí tanto faz, ou começa do meio pra frente, ou do meio pra trás. Se for dois profissionais, um começar pela proa e outro começa pela polpa. Adianta mais. Quando é um profissional só, a gente faz. Gabarita, bota num lugar, apruma tudo, e ai estronca tudo, nivela tudo, e aí faz a estrutura do barco. Depois que faz a estrutura tem que armar toda a entabuação, cintar primeiro, e depois entabuação. Depois vai resolver se vai fazer convés, boca aberta... Boca Aberta é pra carga, aí já tem que botar banco de meia, tem que curvar tudo, as curvas que é os L, botar contra banco de polpa, contra banco de proa, busarda, tamborete, tudo.

Se for saveiro de tijupá é mesma coisa, você vai construir o saveiro e depois você vai fazer a casaria que é o tijupá. O tijupá é uma coisa de grande importância, nem todo mundo sabe fazer aquilo. Né pra qualquer um não. Porque você tem que saber dar o transpasso das tábuia. Tem que ficar casado uma com a outra, igual telha no telhado, que é pra quando a água cair não descer pra dentro do barco. Ali a gente faz e nem crena, e não entra água nenhuma. Porque de acordo com o transpaço e o corte fica parecendo um telhado, a água bate e escorre. Tem um bocado de carpinteiro, mas as vezes não é um carpinteiro pra fazer um tijupá de barco. Você pode fazer um tijupá, uma cobertura, mas tem que ficar original e nem todo mundo vai fazer pra ela ficar original. Aí depois bota o mastro, carangueja, botar os moitão, e aí preparar o pano pra poder bota tudo. Depois vai suspender a carangueja, botar na posição, que é pra tirar o painel pra fazer o pano. Nem todo mundo sabe fazer o pano. Os que aprendeu sabe, como Neto de

Memeuzinho sabe. O João Mirico, que é um cara das antigas, mas não tá fazendo mais. Xagaxa não tá enxergando, mas era o melhor paneiro que tinha lá. Tinha outro cara também que fazia, chamava Jon de Maragogipe, mas agora só tem lá em Coqueiro, só tem Neto. Eu não faço pano.

**PERGUNTA 6: Relação com o entorno:**

**RESPOSTA 6.1:** Nós não temos problema. Eu mesmo larguei de trabalhar com o motor a gasolina pra não fazer zoadá porque tem gente que vai dormir até mais tarde, aí a gente começa aqui oito horas. Se for por maré começa mais cedo, aí você está na beira da praia e começa o barulho. Agora, tem um pessoal do remo que não são satisfeitos com a gente trabalhar aqui. O pessoal tem essa praia aqui como se fosse deles. Já teve até algum que disse que a capitania deu isso aqui a eles. Se a Praia é da União como é que a Capitania vai dar praia a ninguém? Porque pensa que a gente é leigo. Sempre tem alguém que reclama, e sobretudo, se for uma coisa igual a resina, mas normalmente é pontual. Se fosse a motosserra que é o mais barulhento, mas o meu é elétrico, porque aqui vem as madeiras tudo praticamente beneficiada, não precisa de um motor potente pra fazer zoadá. Mas o calafate já acharam ruim. O calafate vai batendo aquela marreta no silêncio da manhã. Vai lá na casa da zorra essa zoadá. Aí já teve gente aí que já achou ruim, já falou alguma coisa. Normalmente porque é pela maré e tem que começar bem cedo. Quando é dentro da Marina aí não tem problema nenhum, o problema é aqui na praia. Aqui mesmo não gostam que bote barco aqui na linha onde eles remam.

**RESPOSTA 6.2:** É a melhor possível. Meu pai chegou ali em setenta, e a gente cresceu todo mundo ali. Eu me mudei vai fazer onze anos. Minha vida toda foi morando ali. A gente conhece a galera toda. Quando a gente chegou era tudo uma roça. Ali só tinha manga, goiaba e cana. A linha do trem, onde vai passar o VLT, e a parte de cima era tudo roçado. Eram vários pés de manga, jaca, cana, goiaba, tudo assim. Do estaleiro pra cima tem mais ou menos uns quarenta metros, então não empata muito.

**RESPOSTA 6.3:** Decente, tudo na boa. Já tô aqui há vinte anos. Moro aqui. Conheço todo mundo.

**RESPOSTA 6.4:** Graças a Deus eu sou um cara de boa. Só poucos dias que eu tive um problema com o vizinho porque do cheiro da resina, e eu até entendo o lado dele, que realmente quando a gente está aplicando a resina, é um cheiro forte quando vai catalisando. Quando ela enxuga não fica com mais cheiro. Mas na proporção que você despeja é um cheiro forte. E pra você inclusive é ruim. Você ficar cheirando isso o tempo todo.

Aqui também tem muita embarcação de pesca dos vizinhos, normalmente é mais barco sem convés, é mais canoa de fibra e todas elas, faz serviço: faz lastro, faz cobertura, essas coisa. Caixa de motor, às vezes tem algumas que não tem motor, a gente bota motor. Tudo isso a gente faz aqui.

## **PERGUNTA 7: Outros profissionais envolvidos:**

**RESPOSTA 7.1:** O marceneiro, calafate, pintor, mecânico, porque tem coisas é um mecânico que tem que fazer. A gente alinha o motor, bota entrada de refrigeração, que é uma entrada de água, mas tem as instalações hidráulicas para a refrigeração do motor e as ligações mecânicas também, que é a engrenagem. O eletricista também, que faz a instalação de todo o barco. Então, são vários profissionais: pintor, calafate, carpinteiro, marceneiro, eletricista, engenheiro. Eu leio alguma coisa de projeto, alguma pouca coisa, mas aí ele me explica o que ele quer e eu entendo.

**RESPOSTA 7.2:** São vários. Começando, primeiro entra o madeireiro, a pessoa que tira a madeira, ou mateiro. Aí vai pro estaleiro, o carpinteiro vai fazer conclusão do material todo. Aí tem que ter o ferreiro, porque o ferreiro faz cavilha, faz os pregos, faz tudo. Aí você já começa a trabalhar. Aí futuramente vem o calafate, quando bater tudo pronto, calafetá. Depois entra o pintor. No saveiro entra a pessoa que faz a confecção das velas, porque geralmente quem faz as velas são os próprios saveiristas, os donos de barco, até mesmo porque eles têm que saber costurar vela. Quando ele está navegando, pega um temporal, uma vela lasca, ele não tem ninguém pra costurar. Então ele tem que descer a vela, jogar em cima do tijupá e consertar mesmo, e a vida é assim. Quando muda pra motor, já entra outras coisas, entra mecânica.

**RESPOSTA 7.3:** Tem carpinteiro, ajudante, calafate. Calafate é depois que o serviço da carpintaria está pronto pra ele vir vedar o barco. Tem o pintor. Motor a gente bota o motor, senta o motor no barco. A parte de elétrica, tem que ter o eletricista, se precisar de mecânico entra o mecânico. Às vezes quando um motor está bom não precisa mecânico. A gente bota tudo no lugar, bota mangueira, tudo a gente coloca no lugar. Agora eu estou fazendo alguma coisa com fibra. Tem essa canoa ali que tudo foi eu que fiz de fibra, mas faço mais madeira. A gente faz barco, lancha, saveirozinho a vela, esses negócio. Escuna era o primeiro, depois lancha, escuna deu uma parada também. Ninguém está fabricando mais escuna. É reformando, é vendendo barato e se acabando. A maior parte dos barcos são barcos a motor.

**RESPOSTA 7.4:** Tem carpinteiro, calafate, paneiro. Paneiro é quem faz a vela e o calafate é o que crena, são bem poucos. Aí vai entrar o eletricista que é pra fazer a parte de eletricidade. O saveiro a pano não precisa de negócio de eletricidade não. Agora que uns saveiro a pano, tem que botar bateria, placa solar, que é pra poder carregar bateria, as vezes pra andar com alguma luz acesa, pra fazer algum sinal. Mas o mestre faz tudo, ele mesmo pinta. Outro profissional de antigamente era mateiro, que tirava madeira do machado. É um dos cara também que fazia parte de carpintaria naval, mas hoje são menos. Hoje a gente mesmo que vai lá, serra, em vez de comprar madeira na mão de alguém já serrada. Uma grande ajuda foi esse negócio de motosserra, a coisa anda. Antes a gente se acabava no machado pra lavar aquilo na mão grande, desperdiçava muito material, hoje desperdiça menos material.

## **PERGUNTA 8: Ferramentas, materiais e espaço de trabalho:**

**RESPOSTA 8.1:** Ferramenta tem enxó de uma mão. A gente não usa mais enxó de duas mãos pra cavar a tábua no lugar do braço. A gente faz o sucavo, que chama sucavar a tábua, com a própria motosserra. Bota a tábua em pé, presa no galhalho, e vai até o meio cavando. Depois a gente vira o lado dela e faz a mesma coisa. Então, é formão, pé de cabra, martelo, marreta (de vários tamanho) broca de todos os tipos (de um quarto que é de furar prego de cinco polegadas, até de mais de uma polegada, pra quilha, onde se usa os parafusos mais grosso na quilha, pra quando botar no picadeiro pra fazer serviço ela não torcer). Macaco, maçarico, compasso pra marcar, plaina, prego. Elétrico tem motosserra, plaina, furadeira, lixadeira, porque pra adiantar normalmente esses barcos é feito serviço aqui na praia mesmo. Aí a gente, pra adiantar, já usa a lixadeira pra cortar aqueles pregos pra não meter o pé de cabra pra arrancar, porque senão você vai perder muito tempo, aí você corta tudo.

Materiais tem madeira, fibra, prego, parafuso, cavilha, porca, cavilha, que você fura com a de três quarto, até o meio, e depois você fura com cinco oitavos (que já é menos do que três quarto) pra ela entrar apertado. O torno, que chama o torno d'água, a gente usa, por exemplo, porque tem lugar nas emendas da madeira que você tem que usar. Nas uniões de quilha, de coral, você tem que usar ela, porque o calafeto só tá nas duas beiradas, mas a água entra pela união. Pra trabalhar precisa de um espaço aberto. Qualquer lugar que possa fazer, a gente faz. E um lugar pra guardar ferramenta, um armariozinho, mas a gente faz a maioria aqui na praia.

**RESPOSTA 8.2:** O que se usa hoje é muito pouco do que se usava ano passado, porque no passado entrava com machado enxó, um serrote, uma serra de volta, formão, trincha. Trincha é um formão de ferro, porque cabo de madeira, quanto mais você batia, mais ele lascava. Aí fazia o formão de ferro porque geralmente já batia com a marretinha, porque naquela época não podia gastar muito formão porque não tinha muito como comprar. A dificuldade já eram mais. Hoje a gente tem motosserra, desengrosso, plaina elétrica, juntora, tico tico, máquinas de furar, martelo, enfim várias ferramentas.

A madeira mais fácil que tem pra se usar é a jaqueira. Porque da facilidade e a durabilidade é muito boa. Hoje a maioria das madeiras tudo vem da Mata Atlântica, aí você não pode usar porque é problema. Então a gente vai assimilando mais a jaqueira ela, até então, ainda é liberado usar. As outras coisas é a cavilha, que a gente compra geralmente de Valença, que lá já vem galvanizada, prego zincado, que prego de cobre hoje ninguém usa mais, que é muito caro. No passado usou muito prego de cobre que tem a durabilidade muito grande, mas o valor não compensa, então a gente usa prego zincado. Parafuso, quando a construção depende do parafuso a gente usa. A cola a gente já usa araldite, no calafeto usa estopa, quando não quer coloca a massa do passado que era pintar a costura com zarcão e vim com a massa de dendê.

Hoje a gente já tem a facilidade de usar o araldite pra emassar, ou o intertuf, que é a base de alcatrão. E pintura em si.

O local de trabalho, em primeiro lugar teria que ter apoio do governo, porque você monta um estaleirozinho pra trabalhar, aí esbarra numa burocracia. Aí essa burocracia lhe cobra muito e lhe restitui pouco. Ninguém lhe mostra uma linha de crédito pra que você possa fazer alguma coisa, então dificulta muito. É o que muita gente vai saindo da profissão e migrando pra outra coisa, como eu mesmo migrei pra pesca. Porque se a gente tivesse uma segurança, realmente eu nunca iria largar a profissão de carpinteiro. O que dificulta muito é isso. A gente tem que se preocupar no final da vida, quando a gente fica velho. Lá nós temos galpão, temos os quartos de ferramenta, tem muita área, tem que ter investimento. Investimento falta na verdade. Você tem mais dificuldade de resolver as burocracias do que com a própria construção. E sempre foi assim. Meu avô reclamava, meu pai reclamava, e a gente vai ficar reclamando.

**RESPOSTA 8.3:** É muita ferramenta. É formão, martelo, enxó, machado, motosserra, plaina é um bocado de ferramenta. Um bocado de máquina de furar, broca, é um bocado de broca. Ainda uso o trado de uma e meia pra furar o pau condutor. É um bocado de ferramenta, se a gente for fazer um serviço aí fora tem que levar uma caixa de ferramenta, muito peso. Material que a gente usa é madeira. Pregos, cavilha, prego zincado, cavilha zincada. A madeira que a gente usa mais é a jaqueira. Jaqueira, sucupira. Jetaipéba que tá difícil, mas ainda usa.

A gente depende de uma de uma estrutura, um galpão, pra gente trabalhar numa boa. Ferramenta eu tenho, tenho uma banca, bancada de serra. No mais é trabalho também, ter serviço pra gente fazer, que hoje também caiu muito o serviço de embarcação de madeira, aí fica difícil até pra gente trabalhar. Mas hoje o pessoal não quer fazer mais barco, quem tem é só reformando.

**RESPOSTA 8.4:** Material é madeira, ferro, prego, tinta pra queimar as madeira, pra pintar. Gasolina, solvente. No meu caso normalmente trabalhava mais com barco a pano, mas qualquer embarcação a gente faz. Saveiro de vela de içar é um tipo, escuna já é um tipo, barco de pesca já é um tipo. Tem o peneiro também que é barco de pesca e a pano. Tudo isso a gente faz.

Uma área boa é em um bom galpão, e a mente pra fazer o barco. Hoje a gente arma um saveiro ali dentro da maré, aí você perde tempo. Você vai chegar pra mim: “você vai me dar esse barco em que tempo?” Eu digo: “eu vou te dar em um ano, doze meses”. Em doze meses eu vou ter que conseguir madeira. Aí tá chovendo, eu não vou ter o barco armado no tempo. Eu vou ter que ter uma cobertura, um galpão. Principalmente hoje, que as coisas é mais fácil, fazer um galpão, ter uma rampa, ter um trilho. Se puder uma carretinha pra na hora que a gente chegar no galpão, depois do barco pronto, pra você suspender ele, botar em cima da carretinha, bota dentro d'água. Se alguém tiver de reformar nessa carretinha, bota a carretinha, prende o barco, reforma tudo dentro de um galpão, você não vai tomar chuva, você não vai tomar sol, madeira não vai

apodrecer, tudo é mais fácil. Pra fazer isso tem um custo, a gente pé de chinelo não tem condições de fazer, que não tem dinheiro. Num tá tendo dinheiro pra comer, que dirá pra fazer um serviço desse.

#### **PERGUNTA 9: Vestimentas, músicas e rituais:**

**RESPOSTA 9.1:** A vestimenta é roupa velha mesmo que a gente usa, roupa que não quer mais usar dentro de casa. Às vezes eu compro farda. Eu não uso bota porque aqui não presta usar bota na areia, vai encher de areia e vai terminar é ferindo o pé. Luva eu não tenho. Tem gente que usa, mas eu não tenho porque eu fui desde pequeno acostumado trabalhando na mão, sem usar luva. Então hoje se eu botar uma luva não acerto trabalhar, perco o tato. Aqui o nosso ritual é ficar só brincando um com o outro, pro dia ir passar mais rápido. Tem uns que se zanga, a gente para um pouquinho, depois começa tudo de novo.

**RESPOSTA 9.2:** Quando a gente vai fazer algum trabalho que é requisitado em algum lugar, geralmente compra farda: calça, umas botina e o guarda pó. Mas quando não, usa roupa normal mesmo: bermuda, camisa, boné pra proteger do sol. Geralmente a gente opta pela bermuda no estaleiro porque a gente trabalha na beira do mar, sempre tem alguma coisa pra fazer na água e se você tá de calça já dificulta bastante. Eu fiz muito trabalho na base<sup>34</sup>. Quando tinha serviço pra fazer em rebocador, trocar verdugo... Tinha um amigo meu que pegava trabalho lá e montava a equipe, aí eu ia pra lá, mas lá só entrava de calça, botina, e guarda pó até o punho, porque era procedimento da base naval. E de capacete, sem capacete, sem óculos, sem protetor auricular não podia entrar. Até porque lá eles têm o fiscal de área. O Inspetor de segurança não deixa trabalhar. A gente às vezes estava sem luva e quando ele chegava dizia: “coloca a luva porque você pode machucar o dedo”. A gente colocava a luva mas ela tira mais o tato do trabalho. Tem trabalho que requer tato, aí quando a gente tava em uma área mais interna, que não tinha muita visão, estava sem luva, mas quando vinha pra parte de fora tinha que colocar luva, se não tomava advertência, porque também era uma área militar.

Meu pai nunca passou pra gente nenhuma música, ritual ou reza. Ele sempre trabalhava da forma dele, mas ele dizia também que meu avô nunca passou isso pra ele. Agora algumas pessoas falam, porque depende muito de crença. Depende muito de crença eu acho. Mas em si, a profissão, não depende muita coisa disso.

**RESPOSTA 9.3:** Usa qualquer roupa. Não usa nada de proteção: nem capacete, nem bota. Quando eu vou começar o serviço só faço me benzer e pedir a Deus pro dia ser tranquilo. Não tem oração, a gente não faz não. O rádio é ele ali<sup>35</sup>, fazendo artesanato de balaio, ele é o dia todo falando.

---

<sup>34</sup> Base Naval de Aratu

<sup>35</sup> Falou apontando para um artesão junto do estaleiro

**RESPOSTA 9.4:** Roupa é qualquer uma que você dá: "eu tenho uma camisa ali, uma bermuda, uma calça" me dá, pronto, é isso aí. Bota só na hora que a gente compra pra ir pro mato. Hoje ainda trabalhei até com uma bota, tem vezes que o lugar ali está ruim de trabalhar, pra não pisar em falso, furar o pé, mas realmente eu trabalho só de sandália.

Ritual é chamar por Deus na hora que for pegar, que Deus dê um bom dia de trabalho, pra livrar do acidente, só isso aí.

**PERGUNTA 10: Como enxerga o futuro do ofício:**

**RESPOSTA 10.1:** Vai acabar. Meu pai me dizia, naquela época, ainda antes de ter dezoito anos, "vai acabar, porque não vai poder mais tirar madeira", e é isso mesmo que está acontecendo. E outra, porque a madeira está muito cara. O que não subiu muito foi a mão de obra, porque o material... aí o pessoal começa a chiar. Um camarada estava até dizendo: "a madeira não é mais como antigamente", mas a madeira continua sendo igual, só que a maneira de usar foi que mudou. Antigamente se tratava madeira, esperava o tempo certo de tirar ela. Hoje não, tira madeira do mato e bota no barco. Essa madeira não vai ter saúde. Hoje não é mais como antigamente, eu me lembro na época de meu pai, o cara ia encostar um barco pra fazer uma obra, e um ano antes já comprava madeira. Hoje, se o cara comprar um ano antes, se ele não tiver o lugar dele pra guardar, não vai encontrar nem a poeira da madeira, quanto mais o cavaco. Também, ninguém tem dinheiro pra isso, porque ficou tudo mais difícil.

**RESPOSTA 10.2:** Eu enxergo o ofício no futuro acabando. Lá em casa veio de meu avô, passou pra meu pai, e dele aprendeu só dois. As pessoas que estavam ligadas à gente foram saindo. Eu tenho um irmão que era carpinteiro, e hoje é torneiro mecânico. Ele com dezessete anos saiu, foi girar, e entrou na área metalúrgica, aí foi gostando, e hoje já tá aposentado. Porque carpinteiro não dá muita segurança. Se você tem aquela sorte de ganhar e empreender ali dentro, você até ganha um pouco mais, mas sorte não é pra todo mundo.

A pessoa começa a negociar: comprar, vender... Geralmente no estaleiro, hoje não, mas no passado, meu pai quando tinha bastante trabalho comprava estopa de quantidade. A gente estocava e vendia a estopa. O prego, por exemplo: ele estava fazendo o trabalho que ia precisar de duzentos quilos de prego, trabalho grande, aí quando ele ia fazer encomenda pedia trezentos, que ele mesmo já ia vendendo. Mas hoje eu não tenho trabalho com isso. Por isso que eu digo: futuramente eu estou vendo acabando. Até mesmo porque muita gente tá migrando pra fibra de vidro. E em matéria de preço é um pouco mais caro, mas a longo prazo é mais barato porque um barco de fibra que você constrói só vai ter manutenção e ajuste ao longo do tempo, e de madeira de dois em dois anos você tem que fazer manutenção dele em geral.

Só valia a pena como era construído no passado. A madeira no passado, que vinha do mato, não construía logo. Meu pai sempre trabalhou assim. Tinha que ficar primeiro na água salgada

pra matar o bicho. Aí aquela madeira, quando ia usar, era dois, três meses depois. Vinha verde, ficava ali na água salgada, aí já envolvia lama nela pelo tempo, aí quando botamos pra cima, que eu lavava ela toda, começava a preparar pra fazer peça. Aquela madeira tinha uma durabilidade muito melhor. Até mesmo porque você via os barcos do passado, tinha barco que crenava e só ia fazer uma nova, oito, dez, quinze anos depois. Hoje o barco que passou cinco anos sem fazer crena demorou muito. A estopa no passado, tirava a estopa, porque a estopa é feita da biriba. Aí primeiro cinturava a biriba embaixo pra ela começar a morrer, quando a casca ia secando é que o cara vinha bater. Batia de cima a baixo todinha. Tirava aquelas mantas e quando a estopa tirava do pau era já quase seca. Hoje o cara tira a estopa da biriba escorrendo água. Quando vai pesar o volume de dez quilos, com quinze dias, ela enxugando, só dá três quatro quilos, o resto foi a água que evaporou. Um material desse não tem mais tanta durabilidade.

**RESPOSTA 10.3:** No futuro, se não tiver alguém pra aprender, vai acabar. Vai acabar porque a gente já tá com a idade, a gente vai parar. Até os filho da gente... meu filho mesmo não quis aprender a profissão. Preferiu ser pedreiro. Trabalha de pedreiro, mas não quis aprender a profissão. Com tudo, achava tudo na mão aqui, se amanhã eu parasse, ele já pegava até a clientela minha, já ficava com ele, dando segmento, mas não quis não. Estou vendo que quando eu parar aqui vai fechar.

**RESPOSTA 10.4:** Pra mim no futuro não vai ter ninguém. Esqueça futuro. Por enquanto tem eu, tenho sessenta, eu vou mais aonde? Levar mais uns dias de vida, que eu não sei como vai ser daqui pra frente, o que vai acontecer, se eu vou tá bom, se eu vou tá com saúde. Você não acha hoje um carpinteiro de, por baixo, vinte e cinco ano de idade. Acho que não encontre não. Porque pelo menos aqui não tem. Os cara que tem hoje é acima de cinquenta, sessenta ano.

#### **PERGUNTA 11: Pontos positivos e negativos:**

**RESPOSTA 11.1:** É um trabalho que a gente ganha um dinheirinho. Tem uns que trabalham na minha profissão que não tem nada porque pegou tudo e gastou. É um trabalho que você vai ganhando aos poucos, então você também não pode fazer nada de vez, você tem que fazer aos poucos. Então, eu tenho umas casinhas de aluguel, eu tenho o meu carro, eu tenho a minha casa própria. Porque eu fui fazendo devagarzinho, não ganhei cem mil, duzentos mil pra chegar e fazer uma casa. Acertava as empreitadas com pedreiro, fazia um tanto, aí depois que estava toda pronta eu alugava aquela, aí começava a fazer outra. Por exemplo, se eu estiver com trabalho, eu já não uso aquele dinheiro das minhas casas pra gastar. Eu guardo, vou guardando pra fazer outra, porque eu pago meu INSS mas eu quero também, quando eu não aguentar mais, não baixar muito o padrão de vida. Pra também ter de onde tirar, não ter só o da aposentadoria. Mas tem gente que não pensa isso. Também é muito gratificante ser indicado pra outra pessoa: “tal pessoa mandou lhe procurar”. Então, eu acho que tem que mostrar mais empenho, mais

seriedade, porque alguém lhe indicou. Então, se esse alguém lhe indicou é porque você vale alguma coisa, tem que andar certo mais ainda.

Agora tem uns pontos ruins. A gente tá fazendo esse trabalho sempre sob pressão. É sempre cobrando pra terminar logo. Tem dias mesmo, eu já estou cansado e digo: “Oh meu Deus, será que eu tenho que ir mesmo?”, mas tem que ir. Tem dia que a coluna tudo dói. Eu levanto me segurando pelas paredes achando que eu não vou aguentar trabalhar. Mas o sangue vai esquentando, e a coragem também... tem que ter a coragem porque senão você não vem.

**RESPOSTA 11.2:** Eu vejo tudo como coisa boa, porque a minha infância foi boa, foi dentro do estaleiro, a gente brincava com todo mundo que trabalhava com meu pai, a gente era amigo de todo mundo, de novo a velho. Eu tinha oito, dez anos de idade lá dentro, tinha pessoas que trabalhavam com meu pai de setenta, oitenta anos de idade. E aí brincava com todo mundo, mas respeitava pela idade de todo mundo, e tem essa convivência que muita gente hoje não vai ter. Isso não tem preço pra mim. Tem horas que eu tô parado de noite deitado e fico lembrando das coisas e digo: “pô velho, que coisa boa a gente viveu” hoje você não vê isso. Eu tiro por meu filho. Por mais infância que ele venha a ter hoje, eu garanto que não vai ter a infância que eu tive. Até mesmo porque o menino hoje não pode ficar brincando na rua, não tem mais essa condição. No passado a gente tava aqui e o pai dizia: “fulano” e ele respondia: “eu tô aqui” e ele tava ali jogando uma bola, tava ali empinando uma raia, tava ali numa canoa querendo pescar um siri, fazendo qualquer coisa.

A profissão de carpinteiro foi pra mim... Só não foi tudo porque a profissão de carpinteiro é um pouco ingrata. Porque ela restitui pouco a você. Você se entrega e ela não lhe dá muito. É como meu pai sempre dizia: “meu filho, a gente tem que trabalhar e lembrar que a gente tem que fazer alguma outra coisa, porque a gente vai ficando velho, e velho a gente não vai poder trabalhar”. Foi por onde a gente foi criando barco de aluguel, tudo isso aí, porque senão a gente não tinha nem como se manter hoje. Eu estou com esse pé quebrado a três meses. Se eu não tivesse um barco que trabalha, alugando, como era pra mim? Fica complicado. Porque fonte de renda pra alguém lhe ajudar não tem. Tive que fazer tudo isso aqui particular. Por que aí pro SUS pra esperar lá quanto? hoje não libera, tem que ir pra regulação, tem que ir não sei pra onde, aqui não está atendendo, vai lá não sei pra onde. Enfim, a vida é assim. Negativo pra mim só que eu perdi meu pai, que era a maior estrutura que eu tinha. Quando eu perdi ele me desmotivou mais ainda. Chegou ao ponto quase do estaleiro parar. Depois que a gente foi retomando de novo, porque a vida segue. A vida não pode parar.

**RESPOSTA 11.3:** No ofício, pra mim, tudo está bom, tudo é bom. Nessa carpintaria tudo é bom. O que a gente faz com amor, tudo se torna se torna bem, tudo fica bem. Trabalha com vontade. Eu não tenho nada que reclamar. A dificuldade hoje é que não tem serviço. Quando chega é um

serviço, uma reformazinha, é negócio pequeno. Mas não tem um trabalho bom pra gente ganhar dinheiro, não existe mais, não está existindo mais.

**RESPOSTA 11.4:** Eu aprendi a profissão, mas tem hora que até me chateia. Porque a gente tem grandes decepções na profissão. Às vezes você pega um cliente bom, às vezes você pega cliente ruim, que não te valoriza. Você vai fazer um trabalho, dá um pau da porra pra terminar o serviço do cara, e o cara não te dá valor, quer pagar preço de banana, desvaloriza você. Isso chateia, você levanta cedo pra botar barco. Carpinteiro dá um pau da porra, é peso o tempo todo. A minha perna fica cheia de varizes o tempo todo, você fica o dia todo em pé. Normalmente eu saio de manhã, as vezes tomo um menor, as vezes como pão, às vezes não como. Tem dia que não desce um. Tomo menor, eu vou pra lá e fico até não sei que hora. Você termina de trabalhar e vai ver o dono: “tal dia bota o dinheiro”, dá uma parte só, aí você se chateia. Meu mestre, hoje, quando vai fazer uma entrevista com ele, ele não quer fazer porque a gente não é valorizado.

Um bocado já teve aqui pra tirar proveito da gente, de mim e dos outros carpinteiros, tanto que tem muitos que se você chegar pra dar uma entrevista não vai dar: “Hoje eu quero os direitos autorais” por que faz livro, faz revista, vende, e a gente tem o que? Nada. O cara veio aqui, eu ensinei como é que risca o graminho, fez um bocado e saiu vendendo. Eu ganhei o que? Ganho nada com isso. O governo diz que vai fazer isso, que vai fazer aquilo... Até hoje só vi ficar no papel. As pessoas hoje fica veaco em você chamar pra fazer alguma coisa. Meu mestre ficou decepcionado porque ele ficou velho, um salário mínimo, verba de uma aposentadoria. Um cara que fez não sei quantos barco, reformou vários e vários barco. O mestre que eles mais se referem hoje.

Hoje de manhã conversei até com Deus aqui nesse sofá: “Meu Deus, será que eu vou ficar velho, meu pai, eu vou ficar nisso a vida toda?” Eu não tenho uma vida digna. E o que é uma vida digna? Eu vou ficar o tempo todo só trabalho? O que eu ganho não dá nem pra eu me manter com minha família. Eu não tenho direito de ganhar um dinheiro pra eu me manter, a minha família. Minha mãe tá com oitenta e pouco. Então, isso me decepciona na minha profissão. Tem hora que eu digo “me aposentar, jogar pra cima”. Ir embora pra minha cidade, chega lá pra viver do meu salário. Pegar esse barco, vender, botar ele pra trabalhar. Meu plano é botar ele pra trabalhar em alguma empresa como apoio portuário. Porque se você pega um barco desse e vai investir pra pano, e bota lá pra carregar pedra, você vai morrer de fome.

**PERGUNTA 12: O que poderia mudar para ajudar o ofício:**

**RESPOSTA 12.1:** Eu não me queixo de serviço porque, graças a Deus, aparece muito. Até minha mulher estava me dizendo outro dia: “por que que você não arruma uma equipe?” e cadê essa equipe? Então, eu procuro trabalhar com seriedade, fazer o melhor possível porque não vai agradar todo mundo, mas pelo menos lhe agradou porque você deu o seu melhor.

O governo não vai ligar pra um negócio desse de construção naval. Aqui mesmo tem época que a prefeitura vem perseguir porque a gente bota uma madeira ali e tem um pessoal que não gosta. Aí a prefeitura vem, manda a gente tirar o barco até da praia. Só que nós sabemos como é aqui, nossa Bahia, nosso Brasil, então não briga com ninguém. Né pra tirar? Então tira tudo. Tira tudo e bota lá pra fora. Dois três dias a gente bota de novo, que sabe que ninguém vai vir aqui tão cedo de novo, mas tem essa perseguição. Porque eles podiam dizer: “Arruma um representante pra vocês. Nós vamos disponibilizar essa parte aqui pra vocês. Se você sair daqui o bicho vai pegar pra você, você vai pagar multa, você vai preso.”, aí tudo bem, mas não dá nenhuma opção.

O cara chegou aqui no outro dia levando um barco bom. Pegou um barco, era até de um padre, furou a polpa e o guincho arrastou. Aí depois tem que pagar imposto, ele pagou pra tirar o barco de lá. Aí o cara da prefeitura diz: “tem que levar pro estaleiro”, mas não é todo mundo que pode levar o barco pra estaleiro. Aí continua tudo do mesmo de jeito, tudo faz de conta. O que não estudou faz como eu, dá ao que estudou pra dar assinatura dele, vai pra capitania, legaliza e pronto. E fica tudo como antes. O barco hoje que passou de cinco metros tem que dar pro engenheiro. Pra legalizar um barco de dez metros, por baixo aí, é três mil que você vai gastar. E se for um maior chega até dez mil, quinze mil. E aí tem as exigências. O cara só faz assinar. E você ainda tem que jogar na mão do despachante, porque se você mesmo for resolver, você não vai resolver nunca, vai ficar andando pra lá e pra cá o ano todo.

**RESPOSTA 12.2:** Eu penso que se houvesse incentivo da prefeitura, estadual, ou até federal, eles poderiam criar uma forma que ajudaria aqui. Tirava uma criança da rua, ajudaria que essa criança futuramente ia ser um profissional, ia gerar trabalho e ia gerar uma cadeia que ia girando a economia. Não vai girar muito, mas já ajuda, porque esse pouquinho, um dia, tendência a crescer. Pode ser que hoje construa uma, pode ser que de uma construa dez, e aí depois construa trinta. E a tendência, eu penso, é de girar. Podia ser montado umas escolas. Vai ter aquele cara que não tem paciência de ensinar, mas outros vão ensinar com todo prazer. A vida é assim.

**RESPOSTA 12.3:** Se Deus mandasse serviço pra gente, viu? Alguém pra dizer: “Tem uns dez barco pra fazer, vamos espalhar aí”. Bota um aqui, um em Nem e sair espalhando, um pra cada um. Aí era gostoso. Todo mundo ia ficar satisfeito. No mínimo, se tivesse um barco novo por ano já dava pra manter o estaleiro, pra ficar vivo. Porque a gente fazendo um barco, se tem dois ou três carpinteiros, sempre vem um que tem um serviço, chega a ser um trabalho de três, quatro dias, uma semana. Essa escuna que eu fui fazer lá, o cara é reitor, tem muito conhecimento lá. Fui lá depois, quando a escuna estava quase pronta, já entaboada, com cabine. Aí trouxe um engenheiro naval, acho que foi um negócio da capitania. Veio me perguntar: “Cadê a planta desse?”, eu digo: “Rapaz a planta está aqui na minha cabeça”, ele disse: “Como é rapaz?”. Não acreditou que eu tinha feito. Aí o reitor disse: “A planta tá na cabeça do homem aí rapaz, não

tem nada de planta, eu não dei nada, eu só disse a ele que eu queria uma escuna de tal tamanho e pronto”. Mas é o tipo da coisa, como a gente não estudou, não tem um diploma, não vai pra frente. As vezes vai fazer um serviço do cara que estudou, que tem o diploma, ele pega um da gente pra fazer, e quem ganha o dinheiro é eles, não é a gente, mas é a vida, é assim mesmo.

**RESPOSTA 12.4:** Isso depende de algum órgão que venha fazer algo pra não deixar o saveiro acabar. Aí vai ter trabalho pra várias pessoas, não é pra mim só. Tem que ter uma fonte de renda. Qualquer lugar que pudesse botar o saveiro pra trabalhar, fazer atividade. As vezes depende de barco pra carregar pedra, brita ali no Corredor da Vitória, ali por baixo. Contrata barco de fora como esse barco meu de convés pra pegar material pedra, areia, brita... fica em cima do convés do barco. Então no caso, uma obra daquela, podia os saveiro a pano descarregar material direto da pedreira. Não precisava o cara comprar o material, botar em cima do barco, O saveiro já pode vir de Maragogipe carregado, chega ali, encosta na beirada, joga as pedras dentro d'água, os caras ia trabalhar. Aí o que que acontece lá hoje? O cara descarrega a caçamba numa marina, carrega o barco pra levar pra lá.

## **Ex-Diretor do Comitê Náutico da Sociedade Brasileira de Engenharia Naval**

Luiz Felipe Guaycuru/ Engenheiro Naval/ Especialista em Segurança do Trabalho/ Mestre em Geografia/ Doutorando em Embarcações de Carga a Vela

**PERGUNTA 01: Qual o papel do Engenheiro Naval no processo de projeto, construção e utilização de embarcações no Brasil?**

**RESPOSTA 01:** O engenheiro naval é o profissional formado e habilitado legal e tecnicamente para projetar e supervisionar a construção de embarcações no Brasil. O foco da formação tem sido, desde o primeiro curso, em embarcações de grande porte, mas o profissional é o responsável por qualquer tipo de embarcação.

**PERGUNTA 02: Quais os profissionais habilitados para projetar e construir embarcações no Brasil?**

**RESPOSTA 02:** O profissional habilitado para exercer a prática do projeto de embarcações é o engenheiro naval, que deve assinar a responsabilidade técnica pelo projeto. Contudo, o engenheiro naval não é o profissional habilitado para a construção em si, mas sim por sua supervisão/coordenação, quando lhe couber. Essa última responsabilidade também pode caber ao tecnólogo de construção naval em algum nível.

**PERGUNTA 03: Quais as etapas obrigatórias para se construir uma embarcação, partindo do zero, no Brasil?**

**RESPOSTA 03:** Não existe um padrão de etapas a se seguir, legalmente. Em termos técnicos, a metodologia de construção pode variar grandemente, dependendo de uma série de fatores, como capacidade do estaleiro, desembolso da obra, tipo de embarcação etc. Sempre a nível global, não somente local.

**PERGUNTA 04: Quais as análises necessárias para se aprovar o projeto de uma embarcação?**

**RESPOSTA 04:** Tecnicamente falando, a aprovação do projeto de uma embarcação por um engenheiro naval somente pode ser feita mediante supervisão ao longo do processo, e culminando na emissão do atestado de responsabilidade técnica ao fim do trabalho. As análises vão depender das características e finalidades de cada embarcação, cabendo ao engenheiro naval a decisão de qual análises realizar caso a caso.

**PERGUNTA 05: Quais técnicas tradicionais de projeto e construção são ensinadas no curso de Engenharia Naval?**

**RESPOSTA 05:** O curso atual de Engenharia Naval e Oceânica na UFRJ não prevê em seu sumário nenhuma técnica tradicional de projeto e construção de embarcações.

**PERGUNTA 06: É ensinado história das técnicas de projeto no curso de Engenharia Naval?**

**RESPOSTA 06:** Em certa medida faz-se necessário entender a história do processo que culminou na técnica ensinada no curso, mas não se trata de parte fundamental do curso, que é muito mais teórico do que prático.

**PERGUNTA 07: Por que não existe o curso de Arquitetura Naval no Brasil?**

**RESPOSTA 07:** O CREA entende que o Engenheiro Naval detém o conhecimento para projetar e coordenar a construção de embarcações, de modo que não existe o equivalente à figura do Arquiteto Civil para o Engenheiro Naval e tal distinção não é feita no setor. A Arquitetura Naval é uma disciplina teórica do curso de Engenharia Naval que aborda o estudo e a descrição da geometria da embarcação. Tal disciplina não se trata necessariamente da expressão gráfica da embarcação – apesar de incluir a produção essencialmente do plano de linhas – mas também de todos os cálculos associados à hidrostática (estudo da flutuação estática) e da estabilidade (estudo das perturbações à flutuação) necessárias à concepção geométrica da embarcação.

**PERGUNTA 08: Quais as etapas para se tornar um projetista de embarcações no Brasil?**

**RESPOSTA 08:** Legalmente, o indivíduo deve formar-se em Engenharia Naval, em qualquer uma das oito instituições atualmente credenciadas para ministrar esse curso no país, devendo formar-se para então obter o registro em seu CREA/CONFEA e poder exercer a profissão.

**PERGUNTA 09: Quais as etapas para se tornar um construtor de embarcações no Brasil?**

**RESPOSTA 09:** O construtor deve estar habilitado tecnicamente para construir embarcações sob a coordenação de um engenheiro naval. Dessa forma, um estaleiro de qualquer porte poderá fazê-lo, contanto que haja responsabilização técnica do engenheiro naval.

**PERGUNTA 10: Qual a sua visão com relação aos mestres carpinteiros navais que não possuem um reconhecimento formal apesar de exercer a atividade de projeto e construção de embarcações tradicionais?**

**RESPOSTA 10:** Pessoalmente, acho que o ofício do mestre carpinteiro naval deveria ser reconhecido e preservado de modo a preservar também as técnicas por eles usadas e, assim, difundi-las também para os cursos técnicos, de tecnologia e engenharia naval, além de outras áreas, como o lazer, turismo, cultura etc.

**PERGUNTA 11: O que um engenheiro naval precisaria para se responsabilizar tecnicamente por uma embarcação já construída através de um processo não normatizado?**

**RESPOSTA 11:** O engenheiro naval precisa gerar um Atestado de Responsabilidade Técnica, ART, no CREA, para atestar que se responsabiliza tecnicamente por essa embarcação, mas precisa atestar que acompanhou a obra de construção ou qualquer alteração e é impedido de

responsabilizar-se por obra que não tenha sido acompanhada por ele próprio em nome de terceiros.

**PERGUNTA 12:** Quais as análises deveriam ser realizadas para regularizar uma embarcação já em funcionamento que foi produzida através de métodos tradicionais não normatizados? Podemos citar como exemplo o Saveiro “Sombra da Lua”, tombado pelo IPHAN, construído em 1977, com 12,5 m de comprimento, destinado a transporte de carga.

**RESPOSTA 12:** As análises podem diferir grandemente, a depender de uma série de fatores, mas podem ser minimamente citadas análises básicas necessárias a qualquer embarcação, como: análise de integridade do casco, teste de inclinação, avaliação de máquinas e equipamentos, ciência de documentação e histórico da embarcação e estado geral de conservação. As análises devem ser sempre realizadas in loco, de forma a prover o máximo de evidências físicas possíveis antes e após qualquer intervenção/ alteração da embarcação sobre a qual o engenheiro vá se responsabilizar.

## **Ex-Diretor IPHAN**

Dalmo Vieira Filho/ Arquiteto Urbanista/ Mestre em Conservação e Restauro

### **PERGUNTA 01: Breve descrição da formação e trajetória:**

**RESPOSTA 01:** Formado em arquitetura e Urbanismo pela UFPR, em 1980. Depois, Especialização no CECRE – UFBA, em 1981/1982. O contato e depois o interesse pelo patrimônio Naval decorreu da decisão de meu pai de passar a morar na Praia da Armação do Itapocorói, município de Penha. Essa antiga armação de baleias ainda é dos lugares com maior número das afamadas “baleeiras de Santa Catarina”, havia também canoas em profusão, tanto bordadas quanto de borda lisa. Festas e tradições se preservavam (ainda há reminiscências) e a grande capacidade de navegar, pescar e reparar as embarcações chamou a minha atenção.

### **PERGUNTA 02: Qual a importância dos barcos típicos tradicionais?**

**RESPOSTA 02:** Abaixo transcrevemos parte de um artigo que celebra um feito das vigilangas, um dos barcos tradicionais do Pará, sugerindo que o reconhecimento da qualidade e do valor desses barcos ensejasse investimentos na indústria náutica do Pará. O mesmo se poderia dizer do universo que compõe o patrimônio naval brasileiro, um dos mais variados e numerosos do planeta, e em torno do qual ainda encontram subsistência digna muitas dezenas de milhares de brasileiros.

### **PERGUNTA 03: Qual a importância dos barcos típicos tradicionais baianos?**

**RESPOSTA 03:** Os saveiros e as canoas baianas estão entre os barcos tradicionais mais importantes do planeta. Desempenham também um papel relevante na vida e no trabalho de muitos milhares de pescadores e construtores de barcos na Bahia, o estado com o maior litoral do Brasil. Pensamos que os barcos tradicionais são parte indissolúvel da Bahia e a ameaça de desaparecimento que paira sobre eles se constitui em verdadeira calamidade para a cultura e também para a economia da Bahia.

### **PERGUNTA 04: Qual a relevância de Salvador no processo de projeto e construção das embarcações tradicionais?**

**RESPOSTA 04:** Como capital e cidade marítima, Salvador teria muito a ganhar com a valorização do patrimônio naval da Bahia. Passeios de barcos pela orla, comércio de produtos transportados por saveiros na orla do Mercado Modelo, regatas, fundos de conservação de barcos tradicionais, bolsas de reconhecimento de trabalhos desempenhados (já é lei na Bahia)<sup>36</sup>, seriam algumas das medidas cabíveis.

---

<sup>36</sup> O comentário se refere a lei 8.899 que, segundo funcionários do IPAC, Mestres Carpinteiros e Associações ligadas aos saveiros, nunca foi executada.

**PERGUNTA 05: Quais as ações de salvaguarda do patrimônio náutico mais eficazes implantadas até hoje no Brasil?**

**RESPOSTA 05:** As associações particulares formadas por entusiastas do patrimônio naval, que criaram alternativas concretas de sensibilização, restauração de barcos, amparos aos seus agentes etc. Falta muitíssimo por fazer, na verdade, nunca se precisou tanto de medidas eficazes e a tarefa só poderá ser desempenhada se ao menos alguns setores da área pública se somarem aos esforços dos abnegados que persistem lutando pela causa.

**PERGUNTA 06: Quais as suas recomendações para salvaguarda do ofício e das embarcações?**

**RESPOSTA 06:** O fundamental é manter a cadeia de saberes em atividade. Para que uma embarcação tradicional se mantenha íntegra, é preciso que o acesso à matéria prima seja viável, não só para o casco, mas para o leme, a cana do leme, o mastro, a retranca, os remos etc. Depois, deve haver construtores em atividade, além de quem faça ou repare as velas, o calafate, o pintor... como fecho, mas sendo a base que deve ser capaz de manter a demanda, é indispensável que quem usa a embarcação possa sustentá-la e manter a cadeia produtiva. Então, sempre será necessário criar um ambiente econômico e social onde a embarcação e seu universo se insiram. A cultura, a educação, o lazer e o turismo são opções, mas o transporte e a pesca, sempre que possível, serão as alternativas mais viáveis. É preciso criatividade e senso de oportunidade, além de muita persistência.

**PERGUNTA 07: Qual a importância dos órgãos públicos no processo de salvaguarda do patrimônio?**

**RESPOSTA 07:** Seria vital que desempenhassem suas atribuições e se incumbissem de suas responsabilidades. Há uma enorme deficiência em compreender que os processos tradicionais são trunfos, e não obstáculos ao desenvolvimento.

**PERGUNTA 08: Breve descrição do Projeto Barcos do Brasil:**

**RESPOSTA 08:** A ideia foi reunir entidades com atribuições ou responsabilidades que pudessem interferir em favor do patrimônio dos construtores e usuários dos barcos de trabalho do Brasil. O objetivo era, assim, congregar esforços e empreender ações em defesa do patrimônio naval. Muitas dessas ações se realizaram, como inventários, restauros de barcos, compra de embarcações para o Museu do Mar, realização de seminários e exposições e ações concretas de defesa dos proprietários de embarcações diante de situações que ameaçavam as atividades que os barcos exerciam. Exemplos o embargo da retirada de areia do Rio Paraguaçu, na Bahia, por parte dos Saveiros. Ou a acusação de trabalho infantil por parte dos construtores de barcos de Elesbão, no Amapá.

**PERGUNTA 09: Qual as dificuldades encontradas durante a execução do projeto Barcos do Brasil?**

**RESPOSTA 09:** A falta de compreensão da significância do patrimônio naval e a possibilidade concreta de protegê-lo e valorizá-lo, inserindo-o em processos verdadeiros de desenvolvimento integrado. Embora em muitos casos tenham perdido a sua função tradicional, ou a capacidade de atuar segundo formas tradicionais, é perfeitamente possível criar novos papéis e funções para essas embarcações.

**PERGUNTA 10: Quais as realizações do projeto Barcos de Brasil?**

**RESPOSTA 10:** Monitoramento de embarcações, exposições itinerantes, seminários nacionais de patrimônio naval, pesquisa sobre as condições atuais do uso da madeira em embarcações tradicionais no Brasil, criação de unidades regionais do Museu Nacional do Mar e aquisição de embarcações tradicionais, oficinas de modelismo naval, construção e reconstrução de barcos tradicionais, inventário do patrimônio naval brasileiro, conservação e restauração de barcos tradicionais e promoção social de seus construtores e tripulantes.

**PERGUNTA 11: Quais as etapas de implantação do Museu do Mar de São Francisco do Sul?**

**RESPOSTA 11:** Levamos oito anos entre encontrar uma fórmula de adquirir o imóvel e depois montar a exposição provisória, pesquisar o patrimônio naval e finalmente adquirir várias das embarcações mais importantes. Atualizar a expografia foi outra das tarefas difíceis e demoradas. Sobretudo, foi preciso muita persistência para viabilizar o museu.

**PERGUNTA 12: O que foi necessário para se implantar o Museu do Mar de São Francisco do Sul?**

**RESPOSTA 12:** Primeiro sensibilizar para a importância de contar com um grande museu em uma cidade histórica como São Francisco do Sul. Muitos técnicos eram contrários alegando que os museus que já existiam passavam por necessidades, como pretendíamos criar outro, maior do que todos os demais? Tentávamos explicar que o tamanho poderia ser um potencial e não um problema, mas acima de tudo foi preciso encontrar parceiros (foram vários) e desenvolver parcerias, aglutinando os interessados e garimpando os recursos necessários.

**PERGUNTA 13: Qual a importância de se implantar um museu relacionado com os mestres carpinteiros navais na Bahia?**

**RESPOSTA 13:** De grande relevância. Esses barcos são partes vivas da história e da cultura da Bahia. O conhecimento empregue em sua construção e no seu manejo são verdadeiros patrimônios da humanidade, dada a ancestralidade dessas práticas, com origem em diversas partes do mundo. Na Bahia o valor dos barcos tradicionais, sobretudo os saveiros e as canoas

baianas são parte da obra de Jorge Amado, das músicas de Dorival Caymmi e dos desenhos e pinturas de Carybé. Inacreditável que se assista passivamente ao desaparecimento dessas práticas que são parte das próprias imagens e paisagens culturais da Bahia. Não fossem alguns poucos estudiosos e abnegados, as embarcações tradicionais da Bahia talvez já não existissem.

“A viagem da 15 de agosto, quero assim interpreta-la, é um appello vehemente aos poderes federaes para que seja aproveitado, como merece, o Arsenal de Marinha de Belém, por onde tem passado competentíssimos officiaes da armada, que nunca cessaram de preconizar a solicitude da União por perfeito aparelhamento mecânico, tanto mais fácil quanto a gente da terra revela surprehendente pendor para a construcção naval e para a navegação.

A canoa esperada é um attestado convincente da extraordinária aptidão do paraense para esse gênero de actividade industrial. Pertence ella a um typo nitidamente regional; chamam-na “vigilenga”, corruptela humorística de vigiense, isto é, originaria de Vigia, velha cidade da zona paraense do “Salgado”.

Em Vigia, com effeito, floresceram outrora estaleiros de construcção de canôas e barcas de mais de um mastro, marcando um typo local de embarcações a vela. Com estas “vigilengas” alimentou-se o commercio do Salgado e das ilhas com a capital, assegurou-se o transporte de gado e borracha, foi-se mesmo ao extremo de estender as singradoras ousadas, com o sol e as estrellas por bussola, até á Guyana franceza.

Quem teria ensinado esses homens rudes e obscuros a construir solidamente canôa se barcos maiores, que sustentavam luctas da foz do Amazonas, na lida da pesca, ou na costa e contra-costa de Marajó, no commercio de “regatão”?

Não consta que se houvessem perdido technicos por aquellas zonas distantes. No entanto, a intuição da arte de construir para o mar, que esses nossos compatriotas revelam, é devéras impressionante, e o dever da Nação é, em seu próprio beneficio, aproveita-la.

O aparelhamento do Arsenal do Pará seria um serviço utilíssimo á Patria, lá existe o braço capaz, lá existe a maior reserva florestal do paiz, lá existem todos os elementos necessários para reerguer uma indústria que traria para a Republica inestimáveis resultados.

Belem possui diversos estaleiros particulares que já têm construído grandes veleiros transoceânicos e constroem cascos de lanchas, reformam “gaiolas” e toda sorte de embarcações de pequena tonelagem, e onde até se faz, em pequena escala, a metalurgia do ferro.

Vigia, Santarem, Cametá, a seu turno, confirmam a regra de ser paraense apto, índole, aos trabalhos das industrias marítimas. A “vigilenga” que ahi vem, temerária casca de noz arremessada ao oceano, numa prova audaciosa de milhares de milhas do Pará ao Rio de Janeiro, dirá, com o testemunho eloquente do seu raid heroico, o que a minha penna não consegue graphar, o valor de uma gente que, para ser insuperável na acção, apenas aguarda que o paiz a veja com interesse menos estreito e a ajude com desvelo mais affectivo”. (Alves de Souza, 1923)<sup>37</sup>

<sup>37</sup> Transcrição de matéria jornalística em alusão à viagem da vigilenga “15 de agosto”, do Pará ao Rio de Janeiro, empreendida em 1923. Ailson dos Santos Cardoso. Canoa Vigilenga “15 de agosto” Ano 1923. História Do Maior Raid Marítimo Das Américas. Homenagem ao centenário da adesão do Pará a independência do Brasil. 2016.

## **Técnico em Antropologia do IPHAN**

Bruno Huyer/ Técnico em Antropologia/ COTEC/IPHAN-BA

**PERGUNTA 01: Qual a responsabilidade do IPHAN com relação ao ofício de mestre carpinteiro naval (e as embarcações construídas pelos mesmos) enquanto não existir um reconhecimento formal dessas atividades pelo órgão?"**

**RESPOSTA 01:** Enquanto não existir um reconhecimento formal, baseado nos ditames do Decreto-lei nº 25/1937, no caso dos Bens Materiais, e do Decreto nº 3551/2000, no caso dos Bens Imateriais – ao IPHAN, não recai responsabilidades diferentes daquelas amplamente atribuídas pela Constituição Federal de 1988 a toda a população civil, aos órgãos públicos e diferentes instâncias governamentais, em especial ao disposto no Artigo 216.

Nesse sentido, para um reconhecimento formal de um Bem Cultural como Patrimônio Cultural Brasileiro, que incidiria em atribuições legais diretas ao IPHAN na condução de sua preservação, deve-se obedecer ao rito estabelecido pelos decretos acima mencionados, bem como ao fluxo do reconhecimento disposto na Portaria nº 11/1986 (Bens Tombados) e na Resolução 001/2016 (Bens Registrados).

**PERGUNTA 02: Qual a responsabilidade do IPHAN com relação ao ofício de Mestre Saveirista Construtor (decreto nº 9.101 de 19 de maio de 2004)?"**

**RESPOSTA 02:** O Decreto nº 9.101/2004, mencionado na pergunta, é de competência estadual, portanto, suas disposições e efeitos não se aplicam a órgãos federais.

**PERGUNTA 03: Qual a responsabilidade do IPHAN com relação às embarcações tombadas Luzitânia (portaria MINC nº 77, de 19 De junho de 2012); Dinamar (portaria MINC nº 73, de 19 de junho de 2012); Sombra da Lua (portaria MINC nº 75 de 19 de junho de 2012); Tradição (portaria MINC nº 79, de 19 de junho de 2012)?"**

**RESPOSTA 03:** O primeiro tombamento de embarcações realizado pelo Conselho Consultivo do Patrimônio Cultural ocorreu em 2010, com o objetivo de preservar e valorizar esse patrimônio formado pelos barcos tradicionais criados por carpinteiros e artesãos, mestres e pescadores brasileiros. Aplica-se às embarcações tombadas, não somente às mencionadas acima, os mesmos efeitos e responsabilidades de todos os Bens Tombados reconhecidos como Patrimônio Material do Brasil, conforme as disposições do Decreto-Lei nº 25/1937.

**PERGUNTA 04: Existem ações vigentes, promovidas pelo IPHAN, com o objetivo de salvaguardar o patrimônio náutico brasileiro?"**

**RESPOSTA 04:** Além de seguir apoiando e realizando serviços técnicos especializados voltados diretamente para a preservação das embarcações tombadas, o Iphan apoiou a confecção de

algumas réplicas das embarcações, em 2005, produzidas pelo Museu Nacional do Mar, em Santa Catarina. O próprio Museu Nacional do Mar, criado em 1993, com recursos do governo do Estado de Santa Catarina e contando com a participação do Iphan, nasceu com a perspectiva de difusão e preservação do patrimônio náutico brasileiro. O local, que abriga grande diversidade de embarcações brasileiras, foi revitalizado entre 2003 e 2004. São mais de 60 barcos em tamanho natural e cerca de 200 peças de modelismo e artesanato naval, distribuídas em 15 salas temáticas instaladas em dois extensos conjuntos de galpões que eram utilizados pela empresa. Todo o acervo está identificado por textos e imagens.

Além disso, o IPHAN publicou uma série de livros e documentos sobre o tema, como produziu o Seminário do Patrimônio Naval Brasileiro, realizado no Museu Nacional do Mar. Os especialistas que participaram do evento sugeriram várias ações para salvaguardar herança cultural tão significativa que seguem servindo de norte nas políticas voltadas às embarcações tombadas.

**PERGUNTA 05: Existem ações vigentes, promovidas pelo IPHAN, com o objetivo de salvaguardar o ofício dos mestres carpinteiros navais?**

**RESPOSTA 05:** O Ofício dos mestres carpinteiros navais é identificado como referência cultural a partir de algumas fichas de INRC realizadas no Maranhão, Bahia e Rio Grande do Norte - onde foi identificado a presença do ofício de carpintaria naval. No entanto, não é um ofício reconhecido como Bem Cultural Imaterial, inscrito em um dos Livros de Registro do Patrimônio Imaterial Brasileiro, logo, não implica em uma atuação diferenciada por parte deste IPHAN no sentido de sua salvaguarda.

**PERGUNTA 06: O que é necessário para tornar um bem material?**

**RESPOSTA 06:** O Tombamento, instituído pelo Decreto-Lei nº. 25, de 30 de novembro de 1937, é um dispositivo legal que busca reconhecer o valor patrimonial de um bem cultural, implicando na preservação e conservação de aspectos de sua materialidade. Os bens tombados de natureza material podem ser imóveis como as cidades históricas, sítios arqueológicos e paisagísticos e bens individuais; ou móveis, como as embarcações, coleções arqueológicas, acervos museológicos, documentais, bibliográficos, arquivísticos, videográficos, fotográficos e cinematográficos.

Toda pessoa física ou jurídica pode ser parte legítima para provocar, mediante proposta, a instauração do processo de tombamento (Portaria n 11/1986) e toda solicitação de tombamento (independentemente do tipo de bem cultural) passará por longa análise para identificar se atende a, pelo menos, um dos seguintes critérios de seleção, estabelecidos pela Portaria nº 375/2018:

1. Critério I: Representar a capacidade criativa dos grupos formadores da sociedade brasileira, com expressivo nível simbólico ou expressivo grau de habilidade artística, técnica ou científica;

2. Critério II: Representar um evidente intercâmbio de ideias e valores dos grupos formadores da sociedade brasileira;
3. Critério III: Representar uma tradição cultural viva ou desaparecida que exemplifica grupos formadores da sociedade brasileira;
4. Critério IV: Representar ou ilustrar um estágio significativo de grupos formadores da sociedade brasileira;
5. Critério V: Representar a interação humana com o meio ambiente, com expressivo nível simbólico ou expressivo grau de habilidade artística, técnica ou científica;
6. Critério VI: Representar modalidades da produção artística oriunda de um saber advindo da tradição popular e da vivência do indivíduo em seu grupo social;
7. Critério VII: Representar modalidades da produção artística que se orientam para o registro ou representação de eventos, com expressivo valor simbólico, da história nacional;
8. Critério VIII: Representar modalidades da produção artística ou científica que se orientam para a criação de objetos, de peças e/ou construções úteis ao brasileiro em sua vida cotidiana

Além disso, incide sobre o Bem que solicita o tombamento as mesmas condições expressas no Decreto-Lei nº 25/1937, devendo possuir "vinculação a fatos memoráveis da história do Brasil, quer por seu excepcional valor arqueológico ou etnográfico, bibliográfico ou histórico" (Art 1º), ou seja, parte-se do pressuposto que o bem tenha relevância suficiente para que seja considerado patrimônio nacional. Assim, deve-se levar em conta que o reconhecimento tem caráter seletivo, uma vez que nem tudo que tem valor cultural tem valor patrimonial.

#### **PERGUNTA 07: O que é necessário para se registrar um bem imaterial?**

**RESPOSTA 07:** O Registro, instituído pelo Decreto nº 3551/2000, é o dispositivo que busca reconhecer e preservar os Bens Imateriais. O Patrimônio Imaterial se manifesta, em particular, nos campos das tradições e expressões orais, nas expressões artísticas, nas práticas sociais, rituais e festivas, nos conhecimentos e práticas relacionados à natureza e ao universo, bem como nas técnicas artesanais tradicionais. Criado pelo Decreto 3551/00, o Registro, assim como o tombamento, pode ser provocado mediante proposta de qualquer pessoa física ou jurídica, tendo em nota a necessidade de que a inscrição num dos livros de Registro terá sempre como referência a continuidade histórica do bem e sua relevância nacional para a memória, a identidade e a formação da sociedade brasileira.

Tanto o Tombamento quanto o Registro de um determinado Bem Cultural são somente oficializados após votação do Conselho Consultivo do Patrimônio Cultural. Para maiores informações quanto aos procedimentos a serem observados na instauração e instrução do processo administrativo de Registro de Bens Culturais de Natureza Imaterial, deve-se consultar

a Resolução nº 001/2016, em que está descrito todo o caminho administrativo e técnico que um pedido de reconhecimento deve passar até ser apreciado pelo Conselho Consultivo.

**PERGUNTA 08: Quais são os passos para realização do tombamento e do registro?**

**RESPOSTA 08:** Todos os procedimentos e requisitos necessários para a realização do tombamento e do registro estão descritos na Portaria 11/1986 e na Resolução nº 001/2016, respectivamente.

**PERGUNTA 09: Qual o resultado prático de um ofício (como o de mestre carpinteiro naval) ser reconhecido como um bem imaterial?**

**RESPOSTA 09:** Os efeitos do reconhecimento são amplos. Desde a identificação até efetivação de ações de salvaguarda, promove-se a difusão e amplo reconhecimento do Bem Cultural junto à sociedade brasileira, permitindo que a população como um todo participe da preservação do bem e garanta sua continuidade ao longo do tempo.

A atuação participativa das comunidades de detentores junto aos órgãos de patrimônio garante que os atores envolvidos nos bens estejam constantemente engajados em sua preservação, elaborando medidas que visem sua difusão para a sociedade, pensando estratégias para mitigação dos riscos que por venturas possam existir, assim como planejando ações de transmissão dos ofícios e saberes para as novas gerações.

Ainda que a salvaguarda seja responsabilidade de todos, o reconhecimento garante o envolvimento do IPHAN nas estratégias para a preservação, promoção e sustentabilidade dos Bens Imateriais ao longo dos anos.

**PERGUNTA 10: Qual o valor técnico do reconhecimento desse ofício?**

**RESPOSTA 10:** A valoração dos Bens Imateriais, assim como as diretrizes para sua salvaguarda, são elaboradas em conjunto com os detentores de cada bem. Todo o processo de instrução para Registro é construído entre os técnicos do IPHAN e os responsáveis históricos pela manutenção dos Bens Imateriais, quem chamamos de detentores do bem cultural. Somente ao final deste processo de instrução e início do processo de salvaguarda, tais valores vão sendo conhecidos, transmitidos e consolidados de forma participativa.

## **Ex-Gerente de Pesquisa e Legislação do IPAC**

Mateus Torres/ Museólogo/ Mestre em Cultura e Sociedade

**PERGUNTA 01: Breve descrição sobre o senhor, abordando a função atual, formação e relação com o tema.**

**RESPOSTA 01:** Eu sou Mateus Torres, tenho graduação em Museologia pela UFBA, e Mestrado em Cultura e Sociedade também pela mesma instituição. Atuo na área de patrimônio desde criança, porque trabalhei restaurando monumentos. Trabalhei de 2007 a 2011 no IPAC, e de 2011 até 2022 no Centro de Culturas Populares Identitárias, que é uma diretoria Secretaria de Cultura. A minha especialidade é patrimônio imaterial, patrimônio intangível, e a minha dissertação de mestrado foi sobre as políticas públicas de preservação a esse tipo de produto cultural.

**PERGUNTA 02: Qual a responsabilidade do IPAC com relação aos Mestres Carpinteiros Navais?**

**RESPOSTA 02:** A responsabilidade do IPAC é a mesma responsabilidade no caso aos bens que não são patrimonializados, ou seja, que não foram reconhecidos como patrimônio. Toda cultura deve ser preservada, mas a responsabilidade do IPAC nesse caso seria muito genérica, porque não é um bem reconhecido, não passou pelo processo de registro.

**PERGUNTA 03: Qual a responsabilidade do IPAC com relação ao Mestre Saveirista Construtor (decreto nº 9.101 de 19 de maio de 2004)?**

É a mesma responsabilidade com relação aos bens não patrimonializados. Como a Lei 8.899, que embasa o decreto 9.101, não tem exequibilidade, o diploma vale apenas como um certificado de formação, e não tem desdobramentos efetivos.

**PERGUNTA 04: Qual o resultado prático com relação aos diplomas de Mestre Saveirista Construtor concedidos pelo IPAC?**

**RESPOSTA 04:** O resultado prático em relação ao diploma de mestre construtor concedido pelo IPAC é como se você desse um diploma no final de um curso. Isso acontece porque não passou pelo processo que deveria ter passado pela lei. Então ela não tem exequibilidade. A pessoa deve ter se sentido bem, só na hora que recebeu.

**PERGUNTA 05: Por que o registro de Mestre Saveirista Construtor no Livro dos Mestres dos Saberes e Fazeres não garantiu os benefícios previstos na lei nº 8.899 de 2003, entre eles a “percepção de auxílio financeiro a ser pago mensalmente, pelo Estado da Bahia, no valor correspondente a 01 (um) salário-mínimo”?**

**RESPOSTA 05:** O ofício nunca foi inscrito no livro citado porque esse livro não existe. A criação desse livro dependeria da exequibilidade da lei 8.899, o que na prática não acontece. Existem outros livros relacionados aos saberes e modo de fazer, como os da lei 8.895, mas com relação a 8.899, ela não tem validade, é uma lei morta.

**PERGUNTA 06: Os detentores do diploma de Mestre Saveirista e Construtor, constantes no livro de registro dos Mestres dos Saberes e Fazer, poderiam buscar algum benefício?**

**RESPOSTA 06:** A mesma coisa da anterior. Não existe esse livro de registro. Eu digo para você com toda certeza que não existe. E com relação a 8899, essa lei é absolutamente inexecutável, tem que ser revogada e ser implementada outra urgentemente. E não seria só em relação a esse tipo de mestre, e sim a todos os mestres saberes e fazeres.

**PERGUNTA 07: Qual a responsabilidade do IPAC com relação as embarcações tombadas pelo IPHAN: Luzitânia (portaria MINC nº 77, de 19 De junho de 2012); Dinamar (portaria MINC nº 73, de 19 de junho de 2012); Sombra da Lua (portaria MINC nº 75 de 19 de junho de 2012); Tradição (portaria MINC nº 79, de 19 de junho de 2012)?**

**RESPOSTA 07:** A responsabilidade é vaga, sobretudo que nesse caso específico a uma esfera superior que abriga esse bem. Mas o IPAC tem a responsabilidade ética, moral... só não tem que reservar orçamento, até onde eu sei. O ideal, se você falar sério sobre a preservação do patrimônio cultural, teria que ter uma parceria muito forte entre os órgãos. Observe o caso do samba de roda: tínhamos aqui o samba de roda reconhecido pelo IPHAN, mas não era reconhecido pela Bahia, imagine se a gente ia deixar o samba de roda de qualquer jeito, só esperando o recurso federal. Se você analisar, vai encontrar propostas ligadas ao samba de roda que já ganharam editais da SECULT, enfim, mas não tem uma responsabilidade direta.

**PERGUNTA 08: Quais as ações do IPAC, com o objetivo de salvaguardar o patrimônio náutico brasileiro durante a sua gestão?**

**RESPOSTA 08:** Nunca houve uma política voltada ao patrimônio náutico. A lógica da política de preservação de patrimônio é a preservação de elementos da cultura, as divisões são outras. Seriam saberes e modos de fazer, celebrações, lugares de referência, as práticas culturais coletivas, e por aí vai. São cinco livros, até hoje não teve o sexto, mas nunca houve uma política voltada à preservação do patrimônio náutico em geral. As políticas são voltadas apenas para essas categorias.

**PERGUNTA 09: Qual o resultado prático de um ofício (como o de mestre carpinteiro naval) ser registrado como um bem imaterial?**

**RESPOSTA 09:** Eu acho importantíssimo ser reconhecido como bem cultural, seja da cidade, do estado ou do país. Primeiro porque já diferencia dos demais e já mostra que ele tem um grau

de importância mais elevado. A outra coisa é que existem benefícios na lei estadual. Na lei estadual existem uma série de benefícios fiscais, linhas de crédito que podem ser solicitadas junto a instituição, editais específicos, entre outros.

**PERGUNTA 10: O reconhecimento do ofício de mestre carpinteiro permite a execução da profissão formalmente?**

**RESPOSTA 10:** O âmbito do patrimônio é o âmbito da cultura. Outras esferas relacionadas a trabalho, emprego, renda... fogem completamente a esfera da cultura. Então, o reconhecimento o ofício como patrimônio não permite a execução formalmente. Mas é justamente por ser informal que se pleiteia geralmente que um ofício, ou algo semelhante, seja reconhecido como patrimônio.

**PERGUNTA 11: Existe alguma outra informação importante para o tema que não foi abordada anteriormente?**

**RESPOSTA 11:** É urgente e essencial que se revogue logo a lei 8899 e se implemente uma legislação que salvguarde os nossos detentores de saberes, não só dos nossos mestres saveirista, eles também claro pela importância inestimável, mais uma série de outros mestres, como os mestres capoeiristas, mestres de samba de roda, ceramistas que praticamente são técnicas que estão desaparecendo. Eu acho que mais importante hoje é se pensar que a Bahia não possui legislação que abrigue os mestres com em quase todos os estados do Brasil já tem, que garante o pecúlio vitalício, a um número desses mestres, e a garantia de repasse desse conhecimento.

## **Conselheiro fundador da Associação Viva Saveiro**

Pedro Carlos Bocca/ Engenheiro/ Cofundador e Conselheiro da Associação Viva Saveiro/ Foi presidente da Associação por 10 anos

### **PERGUNTA 01: Descrição resumida da associação abordando função, data de criação:**

**RESPOSTA 01:** A Associação Viva Saveiro, organização social sem fins lucrativos foi criada em 2008 com a finalidade principal de preservação dos saveiros de vela de içar e da história destas embarcações centenárias, marco do desenvolvimento comercial e da cultura baiana. Torná-lo conhecido nacionalmente para ser valorizado como Patrimônio Náutico nacional.

### **PERGUNTA 02: Qual a relação da associação com os mestres carpinteiros navais?**

**RESPOSTA 02:** Relação de troca de conhecimentos, contratação comercial para manutenção preventiva, restauração de saveiros em avançado estado de degradação, gerando a preservação de conhecimentos ancestrais nas técnicas de trato com as madeiras e construção destas embarcações. Tais medidas, já sabidas como paliativas, visavam dar uma sobrevida a este ofício até que algo surgisse, a nível institucional, e com efetividade, para salvar este conjunto de conhecimentos em vias de se perder para sempre.

A extinção dessa mão de obra especializada e desprezada pelos setores governamentais responsáveis pela cultura e turismo necessita ser estancada. Ações como a Lei nº 8.899 de 18 de dezembro de 2003 e regulamentada pelo Decreto nº 9.101, de 19 de maio de 2004, que instituiu o registro dos Mestres Saberes e Fazeres da Cultura Tradicional Popular, se operante, seria um grande passo para isto, atendendo outros patrimônios materiais e imateriais, tal como a renda de bilro.

### **PERGUNTA 03: Qual a definição de mestre carpinteiro naval?**

**RESPOSTA 03:** Profissional capacitado a construir e restaurar embarcações tradicionais de madeira.

### **PERGUNTA 04: Qual é a importância do ofício de mestre carpinteiro naval?**

**RESPOSTA 04:** Importante multiplicador do conhecimento milenar de construção e manutenção das embarcações tradicionais de madeira, transmitidos de boca a boca, sem nenhum registro sistematizado ainda. E, conseqüentemente, fundamentais para a preservação das poucas embarcações restantes no recôncavo baiano e outros sítios históricos, como o rio São Francisco, São Luiz do Maranhão e outros.

### **PERGUNTA 05: Quais as dificuldades encontradas por quem exerce o ofício?**

**RESPOSTA 05:** A profissão não é regulamentada. Pouca viabilidade financeira e total falta de apoio para se tornar sustentável. Falta de um enfoque como patrimônio nacional, para motivar

um entendimento entre IBAMA e IPHAN, viabilizando o uso de algumas madeiras fundamentais para a estrutura dos barcos. É a sobrevivência em um círculo vicioso voraz: barcos em extinção, dificuldade de um leque mínimo de madeiras autorizadas para uso, pouco serviço, empobrecimento, tendência a se extinguir, o que coloca os saveiros em extinção! Este desfecho afeta os mestres saveiristas igualmente. Esta situação leva a não criar interesse pela profissão, inexistindo o elo da continuidade. Ausência de programa governamental, por instituições que deveriam cuidar desse patrimônio.

**PERGUNTA 06: Que medidas poderiam ser adotadas com o objetivo de salvaguardar o ofício? E quem poderia adotá-las?**

**RESPOSTA 06:** Estaleiro escola que possibilitaria o repasse do conhecimento e formação de novos mestres carpinteiros. Os atuais mestres serem valorizados, remunerados como professores e propagadores deste saber. Ação de Instituições oficiais ligadas ao patrimônio, turismo, meio ambiente e indústria naval. Legalizar a retirada de madeira necessária aos saveiros seguindo plano de manejo adequado.

**PERGUNTA 07: Quais as principais dificuldades em se utilizar embarcações tradicionais para atividades comerciais como transporte de mercadorias e passageiros?**

**RESPOSTA 07:** Concorrência com outros meios de transporte; Falta de uma política de reinserção dos saveiros no transporte alternativo de mercadorias em todo o recôncavo baiano; Criação de valores agregados aos produtos transportados pelos saveiros; Falta de documentação dos mestres saveiristas condutores dos saveiros.

**PERGUNTA 08: Qual a relação da Associação com o saveiro “Sombra da Lua”?**

**RESPOSTA 08:** O “Sombra da Lua” foi a semente para o nascimento da Associação Viva Saveiro. As cinco pessoas que adquiriram a embarcação, já com o intuito de restaurá-la, o que aconteceu, passaram a procurar os outros poucos saveiros existentes, a velejarem juntos, logo perceberam o abandono total e o destino que os condenavam (e condenam). Visando organizar um movimento, sistematizar suas ações, criar representatividade e efetividade decidiram criar uma ONG com este nome. Logo outros amantes destes barcos maravilhosos foram aderindo e apoiando suas atividades.

O grupo adquiriu o Sombra da Lua em 2006. Depois de dois anos cadastrando os saveiros, convivendo com os mestres carpinteiros e saveiristas, criou a ONG em 2008 e iniciou suas ações.

**PERGUNTA 09: Quais as dificuldades encontradas na manutenção de uma embarcação tombada?**

**RESPOSTA 09:** Falta de qualquer tipo de apoio dos órgãos; O ônus integral de sua manutenção, assim como a responsabilidade de preservação, recai sobre os donos da embarcação, uma vez

que é um patrimônio móvel, em utilização; A situação de informalidade do ofício inviabiliza a prestação de contas; E outras já citadas nos itens anteriores.

**PERGUNTA 10: Quais os benefícios do tombamento de uma embarcação tradicional?**

**RESPOSTA 10:** Em teoria o tombamento é muito importante pois reconhece a importância cultural do patrimônio, mas a maior parte dos benefícios não conseguem ser acessados por conta da falta de sincronismo e efetividade das medidas de salvaguarda. Um exemplo foi o caso do acordo técnico firmado com o objetivo da doação de madeiras apreendidas. A burocracia do processo foi tão extensa que, quando foi utilizado esse mecanismo, a madeira que seria doada já tinha apodrecido quando a associação teve acesso ao material.

**PERGUNTA 11: Quais as principais dificuldades encontradas para salvaguardar as embarcações tradicionais?**

**RESPOSTA 11:** Extinção dos estaleiros artesanais na BTS<sup>38</sup> por falta trabalho, consequência do devido apoio; Obtenção de madeiras para a manutenção necessária, e permanente, dos poucos saveiros sobreviventes, ressaltando que são de pequeno volume. Item que seria facilmente equacionado entre o IPHAN e o IBAMA; Falta de uma política mais específica da Marinha em relação a estes barcos tradicionais de madeira. Saveiros que transportam até 15 toneladas de cargas, foram limitados a poucos, o que inviabiliza seu uso turístico, principal fonte de renda que poderia torná-lo autossustentável. Um estudo criterioso poderia definir suas condições básicas de segurança para um maior número de passageiros; Falta de um programa integrado entre os saveiros e outras atividades artesanais, tradicionais dos povos do recôncavo, irrigando e viabilizando toda uma economia hoje inexistente, alterando positivamente a qualidade de vida de uma população inteira: sambas de roda remanescentes da época da escravidão, culinária típica, inserção de atividades dos quilombolas, monumentos históricos na borda da baía, comunidades de pescadores e marisqueiras, locais de fabricação de cerâmicas de diversas origens, e outras. Obviamente não é um trabalho para os saveiristas!!!

**PERGUNTA 12: Existe algo mais que deseje acrescentar?**

**RESPOSTA 12:** O conjunto das respostas dos 12 itens anteriores fornece uma boa visão do quadro atual em que se encontra o “tema Saveiro”. Muito mais ainda poderia ser colocado, porém seria extenso demais. Apenas um esclarecimento: quando se cita “apoio” não se fala de paternalismo, dinheiro a fundo perdido, esmola. A visão de apoio são políticas integradas, estruturadas, envolvendo órgãos, instituições, Prefeituras, as comunidades do recôncavo objetivando atingir a auto sustentabilidade financeira de todo o conjunto.

---

<sup>38</sup> Baía de Todos os Santos

O saveiro de vela de içar deveria merecer por parte dos governos o lugar que só existe na lembrança dos velejadores, dos amantes das coisas do mar e de poetas e fotógrafos e historiadores que teimam em manter viva a história dessa embarcação.

## REFERÊNCIAS

### Bibliografia

AGOSTINHO, Pedro. **Embarcações do recôncavo**, um estudo de origens. Publicação do Museu do Recôncavo Wanderlei Pinho, Salvador, 1973.

ALBAN, Pedro. **ARQUIVO**, Políticas Relacionadas ao Reaproveitamento de Elementos de Construção. Arquivo Reuso, Salvador. 2022

ANDRADE, Débora Safira. **A implantação do Sistema Ferry-Boat**: um resgate histórico. Salvador, 2003 (SEPA VII)

ANDRÉS, Luiz Phelipe. **Estaleiro Escola do Maranhão**: Uma estratégia de salvaguarda dos conhecimentos tradicionais. Revista do programa de Pós-Graduação em Ciência da Informação da Universidade de Brasília. Museologia e Interdisciplinaridade Vol. 7, nº 14 (231-244). 2018

BARATA, João. **O traçado das naus e galeões portugueses de 1550-80 a 1640**. Junta de investigações do ultramar, Lisboa. Coimbra, 1970.

BASTOS, Marcelo. **A preservação da memória e resgate das técnicas de projeto e construção dos saveiros através de ferramentas paramétricas**. 27º Congresso Internacional de Transporte Aquaviário, Construção Naval e Offshore. Rio de Janeiro. 2018.

BITTENCOURT, Armando. **1º seminário do patrimônio naval brasileiro**. Museu Nacional do Mar, Santa Catarina. São Francisco do Sul, 2005.

CARREL, Toni; KEITH, Donald. **Replicating a ship of discovery**: Santa Clara, a 16th-century Iberian caravel. The International Journal of Nautical Archaeology p. 281-294. Texas. 1992.

CASTRO, Filipe; DIAS, Denise. **Moulds, Graminhos and Ribbands**: A pilot study of the construction of saveiros in Valença and the Baía de Todos os Santos area, Brazil. International Journal of Nautical Archaeology. Volume 44. Routledge. 2015.

DIXIT, Uday; HAZARIKA, Manjuri; DAVIM, J. Paulo. **A Brief History of Mechanical Engineering**. Springer International Publishing. Suíça, 2017.

ELLIOTT, Cecil. **Technics and Architecture: The Development of Materials and Systems for Buildings**. Massachusetts Institute of Technology. Cambridge, 1994.

ESTEVES, Carina. **O Livro Primeiro de Architectura Naval de João Baptista Lavanha e a arquitectura naval ibérica no final do século XVI, princípios do XVII**: O perfil do arquitecto naval. Universidade de Lisboa. 2011.

GONZAGA, Luiz. **Madeira**: Uso e Conservação. Programa Monumenta. Caderno Técnicos 6. Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. 2006.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Brasil**, 500 anos de povoamento. Centro de Documentação e Disseminação de Informações. Rio de Janeiro. 2007

LAVANHA, João. **Livro Primeiro da Architectura Naval**. Academia de Marinha, Lisboa, 1996.

LOOK MAGAZINE. **Peça publicitária da Kiekhaefer Corporation**. Nova York, 1964.

MINISTÉRIO DO TRABALHO E EMPREGO. **Classificação Brasileira de Ocupações**: Livro 2, códigos, títulos e descrições. 2010

OLIVEIRA, Fernando. **O Livro da Fábrica de Naus**. Programa Nacional de Edições Comemorativas dos Descobrimentos Portugueses. Academia de Marinha, Lisboa.1991.

LAGOUVARDOU, S.; PSARAFTIS, H. N.; ZIS, T. A Literature Survey on Market-Based Measures for the Decarbonization of Shipping. Sustainability, 2020.

PSARAFTIS, H.N., KONTOVAS, C.A. **CO2 emission statistics for the world commercial fleet**. WMU J Marit Affairs 8, 1–25 (2009). <https://doi.org/10.1007/BF03195150>

SMARCEVSKI, Lev. **Graminho, a alma do saveiro**. Odebrecht. Salvador, 1996.

SOUZA, Gabriel Soares. **Tratado descritivo do Brasil em 1587**. São Paulo: Companhia Editora Nacional,1938.

## Websites

FRAGA, Voltaire. ALBAN GALERIA: Artista Voltaire Fraga. Disponível em: <http://albangaleria.com.br/artista/voltaire-fraga>. Salvador 1940?. Acesso em: 30 ago. 2022.

BARCELAR, Jonildo da Silva. **Guia Geográfico**. Disponível em: <https://www.guiageografico.com/>. Salvador.

BARCELAR, Jonildo da Silva. **Guia Geográfico**: Salvador antiga. Disponível em: <http://www.salvador-antiga.com/comercio/mercado-modelo/antigo.html>. Salvador.

BARCELAR, Jonildo da Silva. **Guia Geográfico**: Salvador turismo. Disponível em: <http://www.salvador-turismo.com/agua-meninos/agua-meninos.htm>. Salvador

BRASIL, MINISTÉRIO DA EDUCAÇÃO. **Cadastro Nacional de Cursos e Instituições de Educação Superior**. Disponível em: <https://emec.mec.gov.br/>. Acesso em: 2 jul. 2022.

COLUMBUS FOUNDATION, **Nina & Pinta Photos**. Disponível em: <https://www.ninapinta.org/index1.html>. Acesso em: 2 jul. 2022.

COLUMBUS FOUNDATION. **Building the replica**. Disponível em: [https://www.ninapinta.org/building\\_thereplica.html](https://www.ninapinta.org/building_thereplica.html). Acesso em: 2 jul. 2022.

COLUMBUS FOUNDATION. **Join our crew**. Disponível em: <https://www.ninapinta.org/employment.html>. Acesso em: 2 jul. 2022.

CONSELHO FEDERAL DE ENGENHARIA E AGRONOMIA. **História**. Disponível em: <https://www.confea.org.br/sistema-profissional/historia>. Acesso em: 2 jul. 2022.

FAIRTRANSPORT. **Três Homens**. Disponível em: <https://fairtransport.eu/tres-hombres/>. Acesso em: 03 set. 2022.

GOVERNO DO MARANHÃO, Secretaria de Educação. **Emoção e homenagens marcam celebração de 15 anos do IEMA Estaleiro Escola**. 2021. Disponível em: <https://www.educacao.ma.gov.br/emocao-e-homenagens-marcam-celebracao-de-15-anos-do-iema-estaleiro-escola>. Acesso em: 6 set. 2022.

JORNAL CORREIO. **Últimos ajustes: barco que leva presente de Iemanjá recebe orientações da Capitania**. 26 de jan. 2023. Disponível em: <https://www.correio24horas.com.br/noticia/nid/ultimos-ajustes-barco-que-leva-presente-de-iemanja-recebe-orientacoes-da-capitania/>. Acesso em: 27 jan. 2023

JORNAL G1. **Marinha abre mostra sobre navegadores com réplica da nau do Descobrimento**. 02 de fev. de 2009. Disponível em: <https://g1.globo.com/Noticias/Rio/0,,MUL1288042-5606,00-MARINHA+ABRE+MOSTRA+SOBRE+NAVEGADORES+COM+REPLICA+DA+NAU+DO+DESCOBRIMENTO.html>. Acesso em: 2 jan. 2022.

JORNAL G1. Confira programação dos festejos a Senhor Bom Jesus dos Navegantes e de Nossa Senhora da Boa Viagem. 26 de dez. 2022. Disponível em: <https://g1.globo.com/ba/bahia/noticia/2022/12/26/confira-programacao-dos-festejos-a-senhor-bom-jesus-dos-navegantes-e-de-nossa-senhora-da-boia-viagem.ghtml>. Acesso em: 2 jan. 2022.

JORNAL DIÁRIO DO GRANDE ABC. **MP abre inquérito para apurar erros na nau Capitânia**. 2000, disponível em: <https://www.dgabc.com.br/Noticia/314161/mp-abre-inquerito-para-aporar-erros-na-nau-capitania>. Acesso em: 29 jul. 2022.

JORNAL LEIA MAIS BA. **Galeota está quase pronta para voltar ao mar com o Bom Jesus.** 01 de dez. 2019. Disponível em: <https://leiamaisba.com.br/2019/12/01/galeota-esta-quase-pronta-para-bom-jesus-navegantes>. Acesso em: 2 jan. 2023

SAIL CARGO. **Vega.** Disponível em: <https://www.sailcargo.inc/vega>. Acesso em: 03 set. 2022.

THE GUARDIAN. **'It's a little bit of utopia': the dream of replacing container ships with sailing boats.** 2022. Disponível em: <https://www.theguardian.com/world/2022/jul/14/replacing-container-ships-with-sailing-boats-cargo-shipping-wind-power>. Acesso em: 03 set. 2022

TRÊS HOMBRES. Disponível em: <https://www.sail.nl/en/ships/tres-hombres/>. Acesso em: 16 ago. 2022.

UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO. **USP e Marinha do Brasil renovam convênio acadêmico-científico que completa 62 anos.** Escola Politécnica. 2018, disponível em: <https://www.poli.usp.br/noticias/3312-a-parceria-que-remonta-ao-ano-de-1956-resultou-na-criacao-do-primeiro-curso-de-engenharia-naval-do.html#:~:text=%E2%80%9CEm%201890%2C%20foi%20criado%20o,do%20Brasil%20e%20a%20USP>. Acesso em: 16 ago. 2022.

UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO DE JANEIRO. **Sistema de Gestão Acadêmica.** Disponível em: <https://www.siga.ufrj.br/sira/repositorio-curriculo/disciplinas/C9B53B71-92A4-F79D-7D25-FD973C4A3633.html>. Acesso em: 28 jul. 2022.

UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO DE JANEIRO. **Sistema de Gestão Acadêmica.** Disponível em: <https://www.siga.ufrj.br/sira/repositorio-curriculo/disciplinas/C9BCF1CC-92A4-F79D-7D25-FD975450C213.html>. Acesso em: 28 jul. 2022.

ESCALES MARITIMES. **L'incroyable filiation d'un petit bateau un peu fou...** Disponível em: <https://escales.wordpress.com/2008/11/18/l%E2%80%99incroyable-filiation-d%E2%80%99un-petit-bateau-un-peu-fou/>. Acesso em: 16 ago. 2022.

SCHWOERER, P. **Transport maritime : Le vent souffle dans les voiles de Grain de Sail. Révolution Énergétique,** 25 nov. 2021. Disponível em: <https://www.revolution-energetique.com/transport-maritime-le-vent-souffle-dans-les-voiles-de-grain-de-sail/>>. Acesso em: 6 dez. 2022

## Filmografia

A MORTE DAS VELAS DO RECÔNCAVO. Direção: Guido Araújo. Produção: Gloria Varela; Eduardo Tadeu. Embrafilme S.A., 1976. 23 min, 16mm, colorido

O VENTO LESTE. Direção: Joel de Almeida. Fotografia: Mush Emmons. Jaguatirica Cinema e Fotografia Ltda/ Agência Nacional do Cinema. 2010. 26'

OS ULTIMOS SAVEIROS DA BAHIA. Direção Ângela Machado; Francisco Diniz. 1998. 80'

FEIRA DA BANANA. Direção: Guido Araújo. Produção: Thomaz Farkas. Cinemateca do MAM - Museu de Arte Moderna do Rio de Janeiro. 1972. 16 min, 16mm, colorido

FEITO TORTO PRA FICAR DIREITO. Direção: Bhig Villas Bôas. Produção: Bhig Villas Bôas; Ana Paula Mendes; João Roni. Setcom - Set de Comunicação Ltda. ME; Ocean Filmes. 2015. 53'

ARQUITETOS DO MAR. Direção: Marcelo Góis; Produção: 3 Marias Produções Independentes. 2006. 20'16"

CARPINTEIROS DO MAR. Produção: Cristina Pioner; Germana Cabral. 9'29"

## Índice de imagens

FIGURA 1 - PRIMEIRO BARCO EM CONCRETO ARMADO .....	8
FIGURA 2 - PROPAGANDA DA MERCURY, FABRICANTE DE MOTORES .....	9
FIGURA 3 – URBS SALVADOR, 1671.....	11
FIGURA 4 – CIDADE BAIXA SALVADOR, 1873.....	12
FIGURA 5 - ANTIGO CAIS DO MERCADO MODELO (AUTOR DESCONHECIDO).....	12
FIGURA 6 – FOTOGRAFIA PUBLICADA EM POSTAL LITHO-TYP ALMEIDA ENTRE 1912 E 1915 .....	13
FIGURA 7 – CARTÃO POSTAL ANÔNIMO, POR VOLTA DE 1940.....	13
FIGURA 8 - MERCADO MODELO ANOS 1960 (POSTAL MERCATOR) .....	14
FIGURA 9 – FOTOGRAFIA DE VOLTAIRE FRAGA NA DÉCADA DE 40 .....	15
FIGURA 10 – RAMPA DO MERCADO MODELO 2022 .....	15
FIGURA 11 - ÁGUA DE MENINOS ANOS 1930 .....	16
FIGURA 12 –SAVEIRO “É DA VIDA” CARREGADO COM PEÇAS CERÂMICAS ARTESANAIS.....	17
FIGURA 13 - CARREGAMENTO DE PEÇAS CERÂMICAS ARTESANAIS NO SAVEIRO “É DA VIDA” .....	17
FIGURA 14 – CARREGAMENTO DE SAVEIRO COM PEDRAS PARA CONSTRUÇÃO CIVIL .....	18
FIGURA 15 – SAVEIROS DE VELA DE IÇAR DE MARAGOGIPE EM SÃO FELIX .....	18
FIGURA 16 - FERRAMENTAS MANUAIS .....	25
FIGURA 19 - SERRA DE CIRCULAR .....	26
FIGURA 17 - SERRA FITA.....	26
FIGURA 18 - GRAMPOS .....	26
FIGURA 21 - DESENGROSSO .....	26
FIGURA 20 - DESEMPENO .....	26
FIGURA 22 - EMBARCAÇÕES SENDO REFORMADAS, EM SALVADOR .....	27
FIGURA 23 – SAVEIROS DE VELA DE IÇAR EM REFORMA, EM SALVADOR .....	28
FIGURA 24 - EMBARCAÇÕES EM CONSTRUÇÃO, EM SALVADOR .....	29
FIGURA 25 – LENÇO DE SEDA.....	30
FIGURA 26 - CAPIVARI .....	30
FIGURA 27 – FLOR DO PASSE .....	30
FIGURA 28 – FLOR DE CAJAÍBA.....	30
FIGURA 29 – VERA CRUZ .....	31
FIGURA 30 - CAYRÚ .....	31
FIGURA 31 - ESTALEIRO 1 (LOCAL SOB SIGILO) .....	32
FIGURA 32 - ESTALEIRO 2 (LOCAL SOB SIGILO) .....	33
FIGURA 33 - ESTALEIRO 3 (LOCAL SOB SIGILO) .....	33
FIGURA 34 - NAUS CONSTRUÍDAS EM VALENÇA – BA, RÉPLICAS DAS USADAS POR COLOMBO .....	37
FIGURA 35 - REPORTAGEM SOBRE A NAU CAPITÂNIA .....	38
FIGURA 36 - REPRESENTAÇÃO GRÁFICA DA ESTRUTURA DO SAVEIRO .....	39
FIGURA 37 - DIPLOMA DE MESTRE SAVEIRISTA CONSTRUTOR.....	41
FIGURA 38 - ENTREGA DE DOCUMENTOS AOS MESTRES SAVEIRISTAS.....	41
FIGURA 39 – ALINHAMENTO IMAGENS PARA FOTOGRAMETRIA.....	43
FIGURA 40 – RELAÇÕES GEOMÉTRICAS DO GRAMINHO UTILIZADAS NO MODELO COMPUTACIONAL .....	43
FIGURA 41 - CADASTRO SAVEIRO " AMIGO DE VERDADE" .....	44
FIGURA 42 – ABASTECIMENTO DE CARGA NO MERCADO MODELO.....	46
FIGURA 43 – SAVEIROS ATRACADOS NA RAMPA DO MERCADO MODELO .....	46
FIGURA 44 – ESCUNA A VELA VEGA.....	47

FIGURA 45 - VELEIRO DE CARGA <i>TRES HOMBRES</i> .....	48
FIGURA 46 – RÉPLICA DA NAU <i>NIÑA</i> , FEITA EM VALENÇA NA BAHIA, ENCOMENDADA PELA COLUMBUS FOUNDATION, 1991 .....	49
FIGURA 47 – SAÍDA DA PROCISSÃO DE NOSSO SENHOR DOS NAVEGANTES .....	50
FIGURA 48 – EMBARCAÇÕES NA PROCISSÃO DE NOSSO SENHOR DOS NAVEGANTES .....	50
FIGURA 49 – NAVEGAÇÃO DURANTE PROCISSÃO DE NOSSO SENHOR DOS NAVEGANTES .....	51
FIGURA 50 - GALEOTA “GRATIDÃO DO POVO” FAZ O TRANSLADO DE BOM JESUS DOS NAVEGANTES .....	51
FIGURA 51 – PROCISSÃO DE NOSSO SENHOR DOS NAVEGANTES, GALEOTA GRATIDÃO DO POVO .....	52
FIGURA 52 – NOTÍCIA SOBRE A FESTA DE IEMANJÁ .....	52
FIGURA 53 – ESPÉCIES DE MADEIRA POR APLICAÇÃO EM EMBARCAÇÕES TRADICIONAIS .....	56
FIGURA 54 – FOTOGRAFIA DE LENIO BRAGA .....	59
FIGURA 55 – FOTOGRAFIA DE NILTON SOUZA .....	59
FIGURA 56 – FOTOGRAFIA DE VOLTAIRE FRAGA .....	59
FIGURA 57 – FOTO DE MARCEL GAUTHEROT .....	59
FIGURA 58 – PORTO, DE CARYBÉ .....	59
FIGURA 59 – LEV SMARCEVSKI .....	59
FIGURA 60 - DOCUMENTÁRIO A MORTE DAS VELAS DO RECÔNCAVO .....	60
FIGURA 61 – COMÉDIA QUINCAS BERRO D'ÁGUA .....	60
FIGURA 62 - DOCUMENTÁRIO FEITO TORTO PRA FICAR DIREITO .....	61
FIGURA 63 – REFORMA SAVEIRO .....	63
FIGURA 64 – INSCRIÇÃO DE SAVEIRO DE VELA DE IÇAR .....	65
FIGURA 65 – CONSTRUÇÃO DE EMBARCAÇÕES EM VALENÇA EM 1983 .....	67
FIGURA 66 – ENTORNO DO FORTE DA JEQUITAIA .....	69
FIGURA 67 – ÁREA DO FORTE DA JEQUITAIA .....	69
FIGURA 68 – EDIFÍCIOS NA ÁREA DO FORTE DA JEQUITAIA .....	70
FIGURA 69 – IMAGEM AÉREA DO FORTE DA JEQUITAIA .....	70
FIGURA 70- CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA .....	73

## **ANEXOS**

**ANEXO A - COOPERAÇÃO TÉCNICA 2008 ICMBIO E IPHAN ..... I**

**ANEXO B - COOPERAÇÃO TÉCNICA 2009 MINC, MMA, IPHAN, IBAMA, ICMBIO, ICMBIO E  
IPHAN ..... X**

**ANEXO C - PARECER 2010 TOMBAMENTO SAVEIRO SOBRA DA LUA .....XV**

**ANEXO D - CARTA APOIO PROJETO IÇAR ..... XXVII**



**SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL**  
**MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE**  
**INSTITUTO CHICO MENDES DE CONSERVAÇÃO DA BIODIVERSIDADE**



Acordo de Cooperação Técnica que entre si celebram o Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade - ICMBio e o Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional - IPHAN para desenvolver ações integradas na operacionalização do "Projeto Barcos do Brasil", conforme o Protocolo de Intenções para o Projeto Barcos do Brasil, e promover ações conjuntas de salvaguarda, preservação e promoção do patrimônio naval e seu contexto sociocultural e ambiental.

O INSTITUTO CHICO MENDES DE CONSERVAÇÃO DA BIODIVERSIDADE – ICMBio, Autarquia Federal dotada de personalidade jurídica de Direito Público, criada pela Lei n.º 11.616, de 28 de agosto, vinculada ao Ministério do Meio Ambiente, CNPJ n.º 08829974/0001-94, com sede à Av. L4 Norte, SCEN, trecho 02, Brasília – DF, e jurisdição em todo território Nacional, doravante denominado **ICMBio**, neste ato representado pelo presidente ROMULO JOSÉ FERNANDES BARRETO MELLO, Portador da CI n.º 262.9419 – SSP/PA, inscrito no CPF/MF n.º 083.585.082-04, nomeado pela Portaria n.º 532/08 de 30/07/2008, publicada no Diário Oficial da União de 31/07/2008, no uso das atribuições que lhe confere o artigo 19 do Anexo ao Decreto n.º 6.100, de 26/04/2007 que aprova sua Estrutura Regimental, e o INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL-IPHAN, autarquia vinculada ao Ministério da Cultura, criado pelas Leis n.º 8.029 e 8.113, respectivamente de 12 de abril e 12 de dezembro ambas de 1990, com sede no Setor Bancário Norte quadra 2, Edifício Central Brasília, em Brasília, Distrito Federal, doravante denominada **IPHAN**, inscrita no Cadastro Geral de Contribuintes do Ministério da Fazenda sob o número 126474056/0027-00, neste ato representada pelo seu Presidente Sr. LUIZ FERNANDO DE ALMEIDA, Portador da CI nº M-2.169.075, expedida pela SSP/MG, e inscrito no CPF sob o nº 463.783.166-00, domiciliado em Brasília-DF, nomeado pela Portaria n.º 102 de 7 de fevereiro de 2006, publicada no DOU de 8 de fevereiro de 2006, seção II, página 2 d, firmam, de comum acordo, e em conformidade da legislação vigente, no que couber pela Lei n.º 8.666, de 21 de julho de 1993 e alterações posteriores, o presente Termo de Cooperação Técnica para desenvolver ações que



**SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL  
MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE  
INSTITUTO CHICO MENDES DE CONSERVAÇÃO DA BIODIVERSIDADE**

---

implementem a identificação, documentação, conservação e promoção do Patrimônio Cultural, nos seguintes termos e condições :

### **CLÁUSULA PRIMEIRA - DO OBJETO**

O presente Acordo de Cooperação Técnica e Financeira que entre si celebram o Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade - ICMBio e o Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional - IPHAN tem como objeto desenvolver ações integradas na operacionalização do “Projeto Barcos do Brasil”, conforme o Protocolo de Intenções para o Projeto Barcos do Brasil, e promover ações conjuntas de salvaguarda, preservação e promoção do patrimônio naval e seu contexto sociocultural e ambiental. Visa no âmbito do objeto permitir ações conjuntas de preservação do patrimônio natural e cultural, tanto material quanto imaterial, das comunidades tradicionais e nas Unidades de Conservação por intermédio dos instrumentos e programas que têm sido utilizados pelo **IPHAN** almejando o reconhecimento, a valorização e a salvaguarda de bens culturais e aqueles utilizados pelo Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade na proteção do patrimônio natural e do patrimônio sociocultural das comunidades tradicionais nas Unidades de Conservação.

**Parágrafo Primeiro** - As atividades relativas a este Acordo serão objeto de Planos de Trabalho e Convênios específicos, elaborados em conjunto pelas partes.

**Parágrafo Segundo** – Deverá ser apresentado, no prazo de 60 dias da assinatura deste **ACORDO**, um Plano de Trabalho, elaborado em comum acordo entre as partes, estabelecendo as ações a serem desenvolvidas para sua execução.

**Parágrafo Terceiro** – Ações que venham a ser identificadas no decorrer da vigência do presente Acordo que contribuam para o alcance do objeto poderão ser desenvolvidas, desde que sejam descritas e incorporadas em Planos de Trabalho específicos.

### **CLÁUSULA SEGUNDA - DAS OBRIGAÇÕES DAS PARTES**

#### **I – De ambas as partes:**

- a. Orientar, coordenar e supervisionar a implantação das ações objeto deste Acordo;
- b. Elaborar os Planos de Trabalho e Convênios específicos para o detalhamento das atividades;
- c. Realizar vistorias em campo para os detalhamentos requeridos nos Planos de Trabalho;
- d. Disponibilizar as informações necessárias à realização dos estudos objeto dos Planos de Trabalhos específicos;



**SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL  
MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE  
INSTITUTO CHICO MENDES DE CONSERVAÇÃO DA BIODIVERSIDADE**



- e. Normatizar, nos termos de sua competência, sobre a execução dos Planos de Trabalho sempre que se faça necessário;
- f. Controlar e fiscalizar a execução de cada Plano de Trabalho;
- g. Participar diretamente na execução dos projetos e atividades, avaliando seus resultados e impactos na sociedade;
- h. Reunir as informações técnicas geradas pelos estudos realizados pelas partes, dando os devidos encaminhamentos;
- i. Priorizar as áreas que serão trabalhadas no âmbito deste Acordo;
- j. Oferecer apoio logístico através de suas unidades descentralizadas, segundo a disponibilidade e possibilidade das mesmas;
- k. Proporcionar, dentro de suas possibilidades, apoio técnico e financeiro às ações previstas, inclusive a treinamentos ou qualquer capacitação que se faça necessária ao desenvolvimento das ações e atividades pertinentes a este Acordo;
- l. Celebrar parcerias com outras instituições públicas e/ou privadas a fim de alcançar os objetivos previstos nos Planos de Trabalho específicos;
- m. Promover ou participar da divulgação de ações do objeto deste Acordo citando a participação do **ICMBio**, do **IPHAN** e demais parceiros nos trabalhos.
- n. Promover ações de identificação, registro e valorização do patrimônio naval brasileiro e seus contextos socioculturais e ambientais;
- o. Promover ações para a proteção, preservação e salvaguarda do patrimônio naval brasileiro e seus contextos socioculturais e ambientais;
- p. Promover ações de valorização da atividade e da cultura da pesca artesanal, de qualificação profissional para pescadores artesanais, de apoio à produção e à cadeia produtiva da pesca, de apoio ao associativismo e cooperativismo, e de apoio à pesquisa e fomento tecnológico para o desenvolvimento sustentável da pesca.
- q. Promover a identificação de mestres de carpintaria náutica, a identificação e registro de técnicas tradicionais de construção de embarcações, visando a salvaguarda do patrimônio cultural;
- r. Apoiar a capacitação e a qualificação profissional dos trabalhadores envolvidos com a carpintaria náutica tradicional no país e sua inserção no mercado de trabalho.



**SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL  
MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE  
INSTITUTO CHICO MENDES DE CONSERVAÇÃO DA BIODIVERSIDADE**

---

- s. Promover ações de valorização, qualificação e reabilitação de contextos culturais urbanos, ambientais, ocupados por população detentora de referências culturais específicas relacionadas ao patrimônio cultural naval.
- t. Apoiar ações de destinação, uso e cultivo sustentável das matérias primas necessárias à construção e reparo de embarcações tradicionais e de seus apetrechos.
- u. Promover a pesquisa sobre o patrimônio naval brasileiro, em especial no que se refere a tecnologias de construção de embarcações tradicionais.
- v. Difundir o patrimônio naval brasileiro, em especial nas formas que revertam em sustentabilidade para pescadores artesanais, trabalhadores envolvidos com a carpintaria náutica e tripulações de embarcações à vela em todo o país.

**II. Do ICMBio:**

- a. Apoiar ações de inventários do patrimônio cultural e natural, material e imaterial brasileiro para localizar, registrar, proteger, salvaguardar e valorizar o patrimônio cultural e os saberes tradicionais associados ao uso sustentável da biodiversidade;
- b. Apoiar as iniciativas de procedimentos e alternativas para disponibilizar matérias-primas para construção e reparo de patrimônio cultural e naval,
- c. Proporcionar apoio técnico e financeiro às ações previstas, inclusive a treinamentos ou quaisquer outras capacitações que se façam necessárias ao desenvolvimento das ações e atividades pertinentes a este Acordo, inclusive fiscalização do patrimônio cultural brasileiro nas Unidades de Conservação federais.

**III – Do IPHAN :**

- a. Proporcionar apoio técnico e financeiro às ações previstas, inclusive a treinamentos ou qualquer outra capacitação que se faça necessária ao desenvolvimento das ações e atividades pertinentes a este Acordo, inclusive aplicação de suas metodologias de inventários.

**CLÁUSULA TERCEIRA – DAS AÇÕES**

As Ações de ambas as partes inicialmente previstas neste Acordo, no que couber, são:



**SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL  
MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE  
INSTITUTO CHICO MENDES DE CONSERVAÇÃO DA BIODIVERSIDADE**

---

- a. Realizar as ações necessárias para a implementação e desenvolvimento do Projeto Barcos do Brasil;
- b. Aplicação de metodologias de inventário do patrimônio material e imaterial nas comunidades tradicionais atendidas em Unidades de Conservação federais e seu entorno.
- c. Disponibilização de matérias-primas para construção e reparo de patrimônio cultural e naval.
- d. Colaboração, disponibilizando informações e conhecimentos acumulados, nos processos de capacitação e cooperação na formação do corpo técnico, envolvendo procedimentos de fiscalização e metodologia de inventários.
- e. Fiscalização de Patrimônio Cultural, autuações e aplicações de multa para atentados contra o patrimônio histórico e cultural brasileiro nas Unidades de conservação federais, conforme previsto na Lei de Crimes Ambientais no. 9.605, de 1998, Seção IV, a partir da definição de diretrizes de ação estabelecidas em comum acordo.
- f. Aprofundar conceitos e desenvolver entendimentos comuns sobre as áreas coincidentes entre patrimônio cultural e meio ambiente.

#### **CLÁUSULA QUARTA - DA EXECUÇÃO**

Para a execução de ações e/ou atividade que exijam condições específicas, as partes, em comum acordo, analisarão e, se for o caso, aprovarão projetos que, devidamente formalizados em Planos de Trabalho específicos, passarão a fazer parte integrante deste Instrumento.

**Parágrafo primeiro** – Os Planos de Trabalhos específicos deverão ter suas ações e/ou atividades concluídas dentro do prazo de vigência deste.

**Parágrafo segundo** - É facultado às partes, no caso de paralização parcial ou total das ações e/ou atividades inerentes ao objeto deste instrumento e de seus desdobramentos, assumir de imediato e extrajudicialmente a execução destas para evitar a descontinuidade da implementação do presente Acordo, permanecendo cada parte responsável por suas respectivas obrigações institucionais assumidas.

#### **CLÁUSULA QUINTA - DO ACOMPANHAMENTO, CONTROLE E FISCALIZAÇÃO**



**SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL  
MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE  
INSTITUTO CHICO MENDES DE CONSERVAÇÃO DA BIODIVERSIDADE**

---

As partes designarão dentre seu quadro efetivo de pessoal, dois responsáveis técnicos, um suplente e um titular, para acompanhar as ações necessárias à consecução do objeto deste Acordo e de seus desdobramentos.

**Parágrafo primeiro** – Na hipótese de substituição do responsável técnico, o nome do novo representante deverá ser comunicado formalmente à outra parte, com antecedência de 15 dias à substituição.

**Parágrafo segundo** – É facultada a indicação de um responsável técnico, de seu quadro ou não, para cada Plano de Trabalho específico que venha a ser elaborado, que atuará como co-gestor.

#### **CLÁUSULA SEXTA - DOS RELATÓRIOS**

As partes deverão elaborar relatórios semestrais das atividades e ações que lhes competem, previstas neste Acordo e em seus desdobramentos, nas condições e termos seguintes:

- I. Relatórios parciais, a serem entregues ao final de cada semestre, reportando o ocorrido no período;
- II. Relatório final, a ser entregue no prazo máximo de sessenta dias a contar do término da vigência deste documento.

**Parágrafo único** – os relatórios deverão ser entregues formalmente e aprovados pelo ICMBio e IPHAN.

#### **CLÁUSULA SÉTIMA - DA EXCLUSÃO DE RESPONSABILIDADE**

Os vínculos jurídicos de qualquer natureza assumidos singularmente por uma das partes são de sua exclusiva responsabilidade, não se comunicando a título de solidariedade ou subsidiariamente à outra parte, sobre qualquer pretexto ou fundamento.

#### **CLÁUSULA OITAVA - DOS RECURSOS HUMANOS**

**Parágrafo único** – A utilização temporária de órgão ou empresa de pessoal que se tornar necessária para a execução do objeto deste Acordo de Cooperação não configurará vínculo empregatício de qualquer natureza nem gerará qualquer tipo de obrigação trabalhista ou previdenciária, bem como quaisquer outros ônus para as partes.

#### **CLÁUSULA NONA - DOS RECURSOS FINANCEIROS**

Este instrumento não envolve repasse de recursos financeiros entre as partes, devendo cada uma



**SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL  
MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE  
INSTITUTO CHICO MENDES DE CONSERVAÇÃO DA BIODIVERSIDADE**

---

delas arcar com as despesas necessárias ao cumprimento das obrigações assumidas, Não será devido qualquer pagamento, seja a que título for, de uma a outra parte, em razão das atividades desenvolvidas em decorrência do presente instrumento.

Parágrafo Primeiro – As despesas necessárias à plena consecução do objeto acordado, tais como serviços de terceiros, deslocamentos, comunicação entre os órgãos e outras que se fizerem necessárias, correrão por conta de dotações específicas nos orçamentos dos partícipes.

Parágrafo Segundo – Quando as ações resultantes deste instrumento implicarem na transferência de recursos financeiros entre os Partícipes, estas serão oficializadas por meio de convênio ou outro instrumento adequado, os quais deverão estar em conformidade com a Lei nº 8.666/93 e suas alterações, a Instrução Normativa nº 01, da Secretaria do Tesouro Nacional, de 15.01.97, e demais atos pertinentes.”

#### **CLÁUSULA DÉCIMA - DOS BENS**

Não haverá transferência da propriedade dos bens que vierem a ser disponibilizados pelas partes para o cumprimento deste Acordo, devendo os mesmos ser restituídos de imediato à parte proprietária no caso de rescisão, denúncia ou ao fim da vigência deste, salvo expressa disposição escrita em contrário, firmada em termo aditivo.

#### **CLÁUSULA DÉCIMA PRIMEIRA – DA PARTICIPAÇÃO NO RESULTADO DOS TRABALHOS**

Os resultados e todo e qualquer desenvolvimento ou inovação tecnológica e metodológica decorrente de trabalhos no âmbito do presente Acordo, serão atribuídos conjuntamente às partes, sendo vedada a sua divulgação total ou parcial sem informar previa e formalmente as outra parte envolvida.

**Parágrafo único** – As informações produzidas no âmbito e durante a vigência desse Acordo serão partilhadas entre os partícipes.

#### **CLÁUSULA DÉCIMA SEGUNDA - DA DIVULGAÇÃO, PROMOÇÃO E PUBLICIDADE**

Em qualquer divulgação, promoção ou publicidade relacionada com atos, ações e atividades objeto do presente Acordo será obrigatoriamente destacada, de igual forma, a participação do ICMBio e do IPHAN, e essas ações deverão ter caráter educativo, informativo ou de orientação social, delas não podendo constar nomes, símbolos ou imagens que caracterizem promoção pessoal de autoridades ou servidores públicos.

#### **CLÁUSULA DÉCIMA TERCEIRA – DAS ALTERAÇÕES**



**SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL  
MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE  
INSTITUTO CHICO MENDES DE CONSERVAÇÃO DA BIODIVERSIDADE**

---

Este Acordo e seus Planos de Trabalho – geral e específicos, por decisão comum entre as partes e mediante termo aditivo, poderão ser alterados em qualquer de suas cláusulas e condições, exceto quanto ao seu objeto, desde que tal interesse seja, por escrito, manifestado por uma das partes, com antecedência compatível com o tempo necessário para a análise do proposto, levando em conta o término da vigência deste.

**CLÁUSULA DÉCIMA QUARTA - DA PUBLICAÇÃO**

O ICMBio providenciará à sua conta a publicação deste instrumento, em extrato no Diário Oficial da União, até o quinto dia útil do mês subsequente ao da sua assinatura, devendo ocorrer no prazo máximo de vinte dias daquela data.

**CLÁUSULA DÉCIMA QUINTA - DA VIGÊNCIA E DA PRORROGAÇÃO**

Este instrumento terá vigência por 2 (dois) anos, a partir da data de sua publicação no Diário Oficial, o mesmo podendo ser prorrogado por igual período, mediante prévia e expressa manifestação de uma das partes, com antecedência mínima de 60 (sessenta) dias, antes do seu término e sempre através de Termo Aditivo.

Parágrafo Único – Os partícipes, desde que por motivos justificados, e preservado o objeto do termo de cooperação, poderão celebrar termos aditivos, que serão, previamente, submetidos às suas áreas jurídicas para análise e aprovação.”

**CLÁUSULA DÉCIMA SEXTA - DA RESCISÃO E DENÚNCIA**

O presente Acordo poderá ser denunciado a qualquer tempo, por mútuo consentimento dos partícipes ou por iniciativa de qualquer deles, mediante notificação por escrito com antecedência mínima de 30 (trinta) dias, ou reincidindo a qualquer tempo em face da superveniência de impedimento legal que o torne formal ou materialmente inexecutável, sem que seja devida qualquer compensação financeira ou indenização a qualquer título.

**Parágrafo primeiro** - Quando do interesse pela rescisão deste Acordo por uma das partes, a instituição signatária interessada deverá notificar formalmente, com antecedência de mínima de 90 (noventa) dias, respeitadas as obrigações assumidas.

**Parágrafo segundo** - Nos casos de rescisão ou de denúncia, os projetos em andamento não poderão sofrer interrupção, concluindo-se em seu tempo previsto.

Parágrafo Terceiro – Em caso de denúncia ou rescisão será firmado instrumento de “Encerramento de Termo” que estabeleça as responsabilidades relativas à conclusão ou extinção de cada um dos



**SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL  
MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE  
INSTITUTO CHICO MENDES DE CONSERVAÇÃO DA BIODIVERSIDADE**



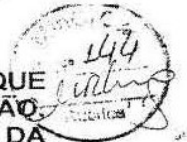
trabalhos em fase de execução e das pendências, inclusive naquilo que se refere ao destino de bens eventualmente cedidos por empréstimos ou cessão de uso, bem como a divulgação de informações colocadas à disposição dos partícipes.”

**CLÁUSULA DÉCIMA SÉTIMA - DO FORO**

Para dirimir toda e qualquer dúvida que venha a ser suscitada no cumprimento do presente termo, fica eleito o Foro da Justiça Federal do Distrito Federal, com renúncia expressa a qualquer outro por mais privilegiado que possa ser, ressalvando a obrigatoriedade da prévia tentativa de solução administrativa com a participação da Advocacia Geral da União.

E assim, por se encontrarem de acordo com as cláusulas e condições acima especificadas, as partes firmam o presente termo em 2 (duas) vias de igual teor e forma, para o mesmo efeito, juntamente com as testemunhas infra-assinadas.

**Brasília -DF,      de dezembro de 2008.**



ACORDO DE COOPERAÇÃO TÉCNICA QUE  
ENTRE SI CELEBRAM A UNIÃO  
REPRESENTADA PELO MINISTÉRIO DA  
CULTURA (MinC), MINISTÉRIO DO MEIO  
AMBIENTE (MMA), O INSTITUTO DO  
PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO  
NACIONAL - IPHAN, O INSTITUTO BRASILEIRO  
DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS  
NATURAIS RENOVÁVEIS (IBAMA) E INSTITUTO  
CHICO MENDES DE CONSERVAÇÃO DA  
BIODIVERSIDADE, VISANDO À DOAÇÃO DE  
BENS APREENDIDOS PARA UTILIZAÇÃO DE  
RECUPERAÇÃO DE PATRIMÔNIO CULTURAL  
BRASILEIRO.

A **UNIÃO**, representada pelo **MINISTÉRIO DA CULTURA**, inscrito no CNPJ sob nº 01.264.142/0002-15, situado na Esplanada dos Ministérios, Bloco "B" – Brasília/DF, neste ato representado por seu Ministro de Estado, **JOÃO LUIZ SILVA FERREIRA**, brasileiro, casado, portador da Carteira de Identidade nº 742.276 – SSP/BA e do CPF nº 232.111.485-15, residente e domiciliado nesta cidade, nomeado pelo Decreto Presidencial de 29 de setembro de 2008, doravante denominado **MINISTÉRIO DA CULTURA**, o **INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL**, autarquia federal de regime especial, vinculada ao Ministério da Cultura, criado pelo Decreto-Lei nº 25, de 30 de novembro de 1937, inscrito no CNPJ sob nº 26.474.056/0001-71, neste ato representado pelo seu Presidente, **LUIZ FERNANDO DE ALMEIDA**, brasileiro, casado, portador da Carteira de Identidade nº M 2.169.075 – SSP/MG e do CPF nº 463.783.166-00, residente e domiciliado nesta cidade, nomeado pela Portaria nº 102, de 8 de fevereiro de 2006, doravante denominado **IPHAN**, o **MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE**, inscrito no CNPJ sob o nº 37.115.375/0002-07, situado na Esplanada dos Ministérios, Bloco "B" – Brasília/DF, neste ato representado por seu Ministro de Estado, **CARLOS MINC BAUMFELD**, brasileiro, casado, portador da Carteira de Identidade nº 023.814.593 – IFP/RJ e do CPF nº 694.816.527-34, residente e domiciliado nesta cidade, nomeado pelo Decreto Presidencial de 27 de maio de 2008, doravante denominado **MMA**, o **INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS**, autarquia federal de regime especial, vinculada ao Ministério do Meio Ambiente, criada pela Lei nº 7.735, de 22 de fevereiro de 1989, alterada pela Lei nº 7.804, de 18 de julho de 1989, e nº 8.028, de 12 de abril de 1990, inscrito no CNPJ sob o nº 03.659.166/0001-02, neste ato representado pelo seu Presidente, **ROBERTO MESSIAS FRANCO**, brasileiro, casado, portador da Carteira de Identidade nº 710.688 – SSP/MG e do CPF nº 070.233.326-34, residente e domiciliado nesta cidade, nomeado pela Portaria nº 383, de 3 de junho de 2008, doravante denominado **IBAMA**, o **INSTITUTO CHICO MENDES DE CONSERVAÇÃO DA BIODIVERSIDADE**, autarquia federal de regime especial, vinculada ao Ministério do Meio Ambiente. Criado pela Lei nº 11.516, de 28 de agosto de 2007, inscrito no CNPJ sob o nº 08.829.974/0001-94, neste ato representado pelo seu Presidente, **RÔMULO JOSÉ FERNANDES BARRETO MELLO**, brasileiro, casado, portador da Carteira de Identidade nº 2.629.419 – SSP/PA

VISTO

e do CPF nº 083.585.082-04, residente e domiciliado nesta cidade, nomeado pela Portaria nº 532, de 31 de julho de 2008, publicada no Diário Oficial da União, de 31 de julho de 2008, doravante denominado **INSTITUTO CHICO MENDES**, resolvem celebrar o presente **ACORDO DE COOPERAÇÃO TÉCNICA**, em conformidade com as disposições contidas, no que couber, na Lei nº 8.666, de 21 de junho de 1993, suas alterações e demais normas que regulamentam a espécie, às quais os partícipes desde já se sujeitam, mediante as cláusulas e condições, e



Considerando que parcela significativa do patrimônio histórico e cultural brasileiro, de natureza material e imaterial, decorre ou tem como matéria-prima, recursos renováveis como a madeira e outras espécies vegetais, muitas delas em extinção ou risco de extinção;

Considerando que a extração de algumas das matérias-primas necessárias, tendo em vista sua possibilidade de extinção, apresenta restrições ambientais;

Considerando que as expressões culturais tradicionais e a necessidade de conservação da produção histórica – civil e artística – que utiliza esses recursos renováveis não constituem a maior causa do risco de desaparecimento de espécies, mas ao contrário podem promover seu cultivo e uso sustentável;

Considerando a necessidade de conservar e preservar o patrimônio cultural brasileiro; e

Considerando a possibilidade de destinação de madeiras e recursos renováveis apreendidos em prol da conservação e preservação do patrimônio cultural brasileiro e ainda a possibilidade de ações integradas entre cultura e meio ambiente para a construção de alternativas para o cultivo de espécies em extinção ou risco de desaparecimento.

#### **CLÁUSULA PRIMEIRA – DO OBJETO**

O presente instrumento tem como objeto o estabelecimento de parceria visando à doação de bens apreendidos para utilização na recuperação de patrimônio cultural brasileiro.

#### **CLÁUSULA SEGUNDA – DAS OBRIGAÇÕES DOS PARTÍCIPES**

**I – Do Ministério da Cultura e do Ministério do Meio Ambiente, conjuntamente:**

a) definir, em conjunto com o IPHAN, IBAMA e o Instituto Chico Mendes, as linhas de ação, no âmbito do presente acordo e Cooperação, para utilização dos bens apreendidos – especialmente as madeiras e outros recursos renováveis – na recuperação de patrimônio cultural brasileiro, na conformidade com Decreto nº 6.514, de 22 de julho de 2008, com as alterações que lhe foram introduzidas pelo Decreto nº 6.686, de 10 de dezembro de 2008.

b) contribuir com a disseminação de informações acerca das políticas de inclusão cultural e socioambiental decorrentes das ações previstas no presente Acordo de Cooperação Técnica;

VISTO  
Cláudio Pereira Dias  
Consultor Jurídico  
10/12/2008

11/12/2008



c) designar Comissão Técnica, a ser integrada por representantes do IPHAN, IBAMA e Instituto Chico Mendes, para promover, coordenar, supervisionar e acompanhar a execução das atividades previstas neste acordo.

d) definir, em conjunto com o IPHAN, IBAMA e o Instituto Chico Mendes, as linhas de ação, no âmbito do presente acordo e Cooperação, para criação e gestão de reservas naturais, prevendo o cultivo de espécies nativas em extinção e a extração sustentável de matéria-prima necessários para a conservação e preservação do patrimônio cultural brasileiro.

## **II – do IBAMA, do INSTITUTO CHICO MENDES e do IPHAN,**

a) promover, no âmbito das respectivas competências, as ações necessárias para consecução do disposto no presente Termo de Cooperação;

b) disponibilizar o IBAMA e o Instituto Chico Mendes, ao IPHAN, as informações acerca da localização, disponibilidade e condições em que se encontram os bens, produtos e subprodutos apreendidos, a serem doados ao Instituto de Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – IPHAN, para os fins do objeto deste Acordo de Cooperação Técnica;

c) efetuar, mediante instrumentos legais específicos, observado o disposto no Decreto nº 6.514, de 22 de julho de 2008, com as alterações que lhe foram introduzidas pelo Decreto nº 6.686, de 10 de dezembro de 2008, as destinações de bens, produtos e subprodutos doados pelo IBAMA e Instituto Chico Mendes ao IPHAN, para recuperação do patrimônio cultural brasileiro;

d) responsabilizar-se o IPHAN, diretamente ou por meio de parcerias, pelo recolhimento, recebimento, transporte, conservação e destinação dos bens, produtos e subprodutos doados pelo IBAMA e Instituto Chico Mendes;

e) elaborar relatórios conjuntos, sobre a execução deste Acordo de Cooperação Técnica.

## **CLÁUSULA TERCEIRA – DOS TERMOS DE AJUSTES**

Para cada doação ou conjunto de doações efetuadas pelo IBAMA e Instituto Chico Mendes ao IPHAN, será elaborado um Termo de Ajuste e respectivo Plano de Trabalho, do qual constarão as metas, etapas e fases de execução, com cronogramas físicos e financeiros a serem elaborados em conjunto, pelas equipes técnicas dos partícipes, observadas as disposições da Lei nº 9.605, de 12 de fevereiro de 1998 e do Decreto nº 6.514, de 22 de julho de 2008, com as alterações que lhe foram introduzidas pelo Decreto nº 6.686, de 10 de dezembro de 2008.

## **CLÁUSULA QUARTA – DOS RECURSOS**

O presente instrumento não contempla repasse de recursos financeiros entre os partícipes, devendo cada um deles arcar com os custos necessários ao cumprimento de suas respectivas atribuições.

VISTO  
Cláudio Dias  
Secretário



#### **CLÁUSULA QUINTA – DA EXECUÇÃO**

Para execução deste Acordo de Cooperação Técnica, o Ministério da Cultura e o Ministério do Meio Ambiente, serão representados, pelo IPHAN e, pelo IBAMA e Instituto Chico Mendes, respectivamente.

**PARÁGRAFO ÚNICO.** Os partícipes designarão os respectivos gestores/responsáveis técnicos pelo acompanhamento de execução deste Acordo de Cooperação.

#### **CLÁUSULA SEXTA – DA AÇÃO PROMOCIONAL**

Em qualquer ação promocional relacionada ao objeto deste Acordo de Cooperação será obrigatoriamente destacada a participação de todos os signatários, observado o disposto no art. 37, inciso 1º da Constituição Federal e Instrução Normativa nº 31, de 10 de setembro de 2003, da Secretaria de Comunicação Estratégica de Governo – SECAM e normatizações específicas de cada partícipe.

#### **CLÁUSULA SÉTIMA – DA DENÚNCIA E DA RECISÃO**

Os partícipes poderão denunciar este Acordo, mediante notificação, por escrito, com antecedência mínima de 30 (trinta) dias ou rescindi-lo, em caso de descumprimento de qualquer das obrigações nele contidas.

#### **CLÁUSULA OITAVA – DA VIGÊNCIA**

O prazo de vigência do presente Acordo de Cooperação é de 36 (trinta e seis) meses, a contar da data de sua assinatura, podendo ser prorrogado por igual período, se houver interesse dos partícipes, mediante a lavratura de Termo Aditivo, nos termos do inciso II, art. 57, c/c art. 116 da Lei 8.666/93.

**PARÁGRAFO ÚNICO** – Eventuais alterações ao presente Acordo serão executadas por intermédio de Termos Aditivo, sendo vedada a mudança do objeto.

#### **CLÁUSULA NONA – DOS CASOS OMISSOS**

Os casos omissos relativos à execução deste Acordo de Cooperação Técnica serão resolvidos pelos partícipes, consignando-se as decisões, se necessário, em aditamento a este instrumento.

#### **CLÁUSULA DÉCIMA – DA PUBLICAÇÃO**

O Ministério da Cultura providenciará a publicação de presente instrumento e dos Termos Aditivos até o quinto dia útil do mês seguinte ao de sua assinatura, devendo esta ocorrer no prazo de 20 (vinte) dias a contar daquela data, conforme dispõe o art. 61, parágrafo único da Lei nº 8.666, de 1993.

visão  
Cláudio  
14/10



### CLÁUSULA DÉCIMA PRIMEIRA – DAS DISPOSIÇÕES FINAIS

Os vínculos jurídicos, de qualquer natureza, assumidos singularmente por um dos partícipes, são de sua exclusiva responsabilidade, não se comunicando a título de solidariedade ou subsidiariedade ao outro partícipe, sob qualquer pretexto ou fundamento.


### CLÁUSULA DÉCIMA SEGUNDA – DA SOLUÇÃO DE CONFLITOS


Na eventualidade de ocorrerem controvérsias entre os partícipes com respeito à interpretação e/ou cumprimento do presente Acordo de Cooperação Técnica, os partícipes concordam, preliminarmente, em solucioná-los administrativamente e, em última instância, submeter seus eventuais conflitos à apreciação da Advocacia-Geral da União – AGU, na forma do art. 4º, inciso XI, da Lei Complementar nº 73, de 10 de setembro de 1993.

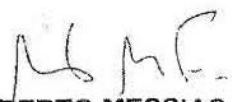
E, por estarem assim, justos e de acordo, firmam os partícipes o presente Acordo de Cooperação Técnica em 4 (quatro) vias de igual teor e forma, na presença das testemunhas abaixo que também o subscrevem, para que surta seus jurídicos e legais efeitos, em juízo e fora dele.

Brasília, 31 de dezembro de 2009.

  
**JOÃO LUIZ SILVA FERREIRA**  
Ministro de Estado da Cultura

  
**CARLOS MINC BAUMFELD**  
Ministro de Estado do Meio Ambiente

  
**LUIZ FERNANDO DE ALMEIDA**  
Presidente do IPHAN

  
**ROBERTO MESSIAS FRANCO**  
Presidente do IBAMA

  
**RÔMULO JOSÉ FERNANDES BARRETO MELLO**  
Presidente do Instituto Chico Mendes

#### TESTEMUNHAS:

Nome:

CPF:

RG:

Nome:

CPF:

RG:

15/10

**PARECER TÉCNICO**

**Processo nº 1.615-T-2010 - Tombamento do Saveiro de Vela de Içar, de nome Sombra da Lua, no Recôncavo Baiano, estado da Bahia**

*Água de Meninos chorou  
Caranguejo correu pra lama  
Saveiro ficou na costa  
A moringa rebentou  
Dos olhos do barraqueiro  
Muita água derramou*

*Água de Meninos acabou  
Quem ficou foi a saudade  
Da noiva dentro da moça  
Vinda de Itaperoá  
Vestida de rendas, ô  
Abre a roda pra sambar*

(Gilberto Gil, Água de Meninos)

O saveiro certamente é a embarcação mais conhecida no contexto do patrimônio naval. Embarcação típica baiana, cantado e declamado, na poesia de Jorge Amado, na música de Dorival Caymmi, retratado nas fotografias de Pierre Verger, nas pinturas de Carybé, é comum encontrar quem mencione, genericamente, como “saveiro” qualquer embarcação tradicional de madeira, mesmo não estando na Bahia.

Sobre este fato, já fazia menção Antônio Alves Câmara, em 1888<sup>1</sup>:

“Quanto à popularidade destas embarcações se evidencia dos seguintes trechos de antigas trovas baianas:

Aqui se cria o peixe copioso,  
E os vastos pescadores em saveiros  
Não receando o elemento undoso  
Neste exercício estão dias inteiros;  
E quando Aquilo e Bóreas proceloso  
Com fúria os acomete eles ligeiros  
Colhendo as velas brancas ou vermelhas  
Se acomodam com os remos em pares.  
(Descrição de Itaparica por um Anônimo – Florilegio, Tomo I pag. 159)

Sobre a borda do saveiro  
Canta o terno pescador  
Os grilhões do cativo,

---

<sup>1</sup> CÂMARA, A.A., 1888. 1ª reedição, 2010. Pg. 104.

Bem dizendo o deus do amor  
Por se ver prisioneiro.  
(Professor Ribeiro – Florilegio, Tomo II pag. 549)”

Dentre o escasso rol de pesquisadores que se dedicaram a estudar o patrimônio naval brasileiro, ao menos três deles se detiveram sobre os saveiros:

- Theodor Selling Júnior, baiano, autor de *A Bahia e seus Veleiros*, escrito entre 1968 e 1969 a partir de vasto material iconográfico e livros colecionados pelo autor. Seu acervo encontra-se hoje sobre a guarda do Serviço de Documentação Geral da Marinha, reunindo “notável acervo bibliográfico e magnífica coleção iconográfica – hoje no SDGM – integrada por cerca de oitocentos volumes e vinte mil fotos e negativos obtidos, principalmente, em suas viagens pelo litoral e rios do País.”<sup>2</sup>

- Pedro Agostinho, que em 1973 publicou o livro “Embarcações do Recôncavo – Um estudo de origens”, atribuindo à tradição mediterrânea de construção naval e navegação as origens da embarcação baiana.

- Lev Smarcevski, arquiteto, nascido na Ucrânia e radicado na Bahia, empreendeu, a partir do início da década de 1970, estudo minucioso sobre os saveiros. O interesse que já tinha pelos saveiros teria sido, a partir desta época, incentivado pelo engenheiro João Miguel dos Santos Simões, que conheceu por intermédio de Antônio Simões Celestino e Jorge Amado. Após a morte de Santos Simões em 1972, Smarcevski encampou solitário a empreitada e, em 1996 é publicado, com o apoio da Odebrecht, o livro “Graminho – A alma do saveiro”, documento ainda não superado em esmero e detalhes. Smarcevski, juntamente com Santos Simões, sustenta a hipótese – mais aceita atualmente – de que a origem do saveiro está diretamente associada à tradição indiana de construção naval, trazida pelos portugueses ao Brasil.

“A morfologia dos saveiros induz aos mares do Oriente: meio termo entre a embarcação de alto mar e o barco de pesca que habitavam no Oceano Índico, no Golfo Pérsico e no Mar Vermelho. No século XVI, recorreram os portugueses aos estaleiros de Gôa e de Cochim e aos seus construtores navais, oriundos de Malaca, da Índia e da China, complementando a sua frota com os mestres da Ribeira das Naus.”<sup>3</sup>

Em 1997 foi lançado documentário de 49 minutos chamado “Os últimos saveiros da Bahia”, produzido pelo Instituto de Radio Difusão Educativa da Bahia (IRDEB), que retrata o processo de desaparecimento dos saveiros em virtude das mudanças estruturais e econômicas do Recôncavo, especialmente a partir da ampliação da malha rodoviária, que substituiu o saveiro pelo caminhão para o escoamento de boa parte da produção do Recôncavo para Salvador.

Sobre a questão econômica dos saveiros, vale ainda mencionar o estudo desenvolvido pelo Centro Náutico da Bahia (CENAB), sob coordenação do então diretor José Raimundo Zacarias.

---

<sup>2</sup> Da “notícia bibliográfica” de Ito Mariano da Silva, parte da apresentação do livro “A Bahia e seus veleiros – uma tradição que desapareceu”, publicado em 1976, após a morte do pesquisador em 1969.

<sup>3</sup> SMARCEVSKI, L., 1996. Pg. 17.

### Breve história dos saveiros

A história do saveiro está intimamente ligada à história do Recôncavo Baiano e à história de Salvador. Fizeram, durante séculos, a travessia e o transporte de mercadorias entre o interior e a capital. Fazem parte da memória sentimental e afetiva da população, da paisagem, do imaginário.

Também conhecido como “barco do recôncavo” ou “lancha do recôncavo”, sua principal singularidade está na curvatura da roda de proa, complementada pela presença dos *frades* nas duas laterais da proa.

Podem ser de carga ou de pesca, com variações tipológicas entre eles. Atualmente, só existe o de pesca, de menores dimensões (e ainda em maior quantidade), com uma ou, já raramente, duas velas latinas e o de carga, de dimensões que variam na atualidade entre 11 e 17 metros, com um mastro e utilizando-se de vela quadrangular com *bujarrona* à proa.



Croqui de Lev Smarcevski, extraído da página 47A do seu livro “Graminho”, mostrando duas variações tipológicas do saveiro. O segundo, com dois mastros, o menor à proa, já não é mais avistado no Recôncavo.

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

Podem ser com ou sem tijupá, sendo que nos últimos anos vários saveiros tiveram seu tijupá retirado para que possam adaptar-se à nova função econômica: carregadores de areia.

---

<sup>4</sup> Do texto, ainda em fase de revisão, “O patrimônio naval Brasileiro”, escrito por Dalmo Vieira Filho a partir de seu estudo e aprofundado sobre o assunto, o que inclui, além de pesquisas bibliográficas, a realização entre 2005 e 2010 de inúmeras viagens pelo litoral e Amazônia para realização do inventário de varredura sobre o patrimônio naval do Brasil.

“ ‘A tijupá dos saveiros da Bahia teria sido assim apelidada por semelhança com as cabanas diédricas locais: não será porém criação local antes tal tipo de tolda é comum em várias embarcações, tanto do Oriente como do Mediterrâneo islâmico. Em Portugal, tal abrigo é desconhecido, pelo menos na forma que tem no Brasil.’ J.M. dos Santos Simões.

Sobre o saveiro baiano, Santos Simões e nós pesquisamos de forma fiel e encantadora. Em todos os momentos, discutimos, trocamos idéias e chegamos às mesmas conclusões: tudo nos levou a crer que seja uma simbiose morfológica de velhas embarcações médias conservando traços das sumacas, das barcas e, principalmente, das lanxas com proa dobrada (rabo de peixe para evitar o impacto das ondas na popa em barra com mar grosso.)

É evidente sua herança oriental, principalmente no *dhow* árabe, o que é atestado pela genealogia do graminho.”<sup>5</sup>

Até a década de 1970 era possível observar saveiros de dois e até de três mastros navegando pelas águas do Paraguaçu e mares do Recôncavo, conforme se constata na leitura dos estudos de Theodor Selling, Pedro Agostinho e Lev Samarcevski, praticamente contemporâneos entre si.

As fotografias tiradas por Pierre Verger entre 1946 e 1948 retratam o cotidiano dos saveiros no Mercado Modelo, navegando pelo Recôncavo, desembarcando e carregando mercadorias. Eram centenas, de todos os tipos. Hoje, resumem-se a cerca de vinte, conforme levantamento realizado em 2008 pela Associação Viva Saveiro.



Os saveiros na rampa do Mercado, foto de Pierre Verger, provavelmente no final da década de 1940.

---

<sup>5</sup> SMARCEVSKI, L., 1996. Pg. 18

No.	Saveiro	Fecham.	Popa	Compr.	Boca	Mestre	Domicílio	Fabr.
1	15 de Agosto	Aberto	Torada	11,40	3,90	Joquinha	Ilha de Maré	1950
2	Cruzeiro da Vitória	Aberto	Torada	13,75		Xagaxá	Coqueiros	1920
3	É da Vida	<b>Tijupá</b>	Torada			Carlinhos	Maragogipinho	
4	Feliz Ano Novo I	Aberto	Torada	13,00	4,00	Dorival	Coqueiros	1955
5	Fenix	Aberto	Torada	14,00	4,00	Chiquinho	Coqueiros	
6	Flor do São Francisco	Aberto	Torada	11,50	3,50	Bode	Coqueiros	1954
7	Garboso	Aberto	Torada	11,80	3,50	Buru	Coqueiros	1910
8	Ideal	Aberto	Lancha	15,25	4,90	Memeu	Coqueiros	1930
9	Itapira	Aberto	<b>Rabo de peixe</b>	16,50	4,50	Memeu	Coqueiros	
10	Joia Rara (pequeno)	<b>Tijupá</b>	Torada			Aristides	Ribeira	
11	Mearim	Aberto	Torada	13,50	4,00	Peu	Nagé	
12	Mi-Nai	Aberto	Torada	13,00	4,00	Memeu	Coqueiros	
13	Namorado (pequeno)	Aberto	Torada			Orlando	Enseada	
14	Novo Cruzeiro	Aberto	Torada	13,00	4,00	João Merico	Nagé	
15	Rei do Oriente	Aberto	Torada			Gabinete	Coqueiros	
16	Rompe Nuve	Aberto	<b>Rabo de peixe</b>	17,00	4,30	Neto	Coqueiros	
17	Sempre Feliz	Aberto	Torada	11,20	3,50	Bateco	Coqueiros	1971
18	Sonho Meu	Aberto	Torada	10,50	3,50		Coqueiros	
<b>19</b>	<b>Sombra da Lua</b>	<b>Tijupá</b>	<b>Torada</b>	<b>12,50</b>	<b>4,00</b>	<b>Jorge</b>	<b>Porto da Pedra</b>	<b>1923</b>
20	Tupy*	Aberto	Torada	14,80	4,50	Bemo	Bom Jesus Passos	1900
21	Vencedor das Lutas*	Aberto	Torada	13,00	4,00	Lindú	Enseada	
22	Vendaval II	<b>Tijupá</b>	Torada	14,00	4,60	Toninho	Maragogipe	1947

\* Fora de atividade, em "reformas" há bastante tempo.

Listagem elaborada pela Associação Viva Saveiro com os últimos saveiros de vela de içar do Recôncavo.

Como pode-se observar, os últimos saveiros de vela de içar, quatro apenas conservam o tijupá; a maioria é de popa torada, apenas dois são do tipo "rabo de peixe". O maior deles é o Rompe Nuve, de 17 metros de comprimento, tipo "rabo de peixe", atualmente sobrevive a partir da retirada de areia do fundo do Rio Paraguaçu.

O carregamento e comércio de areia é uma das últimas alternativas econômicas que restou aos saveiros. Apenas um saveiro continua aportando, como há cinquenta anos, na Rampa do Mercado Modelo levando produtos do Recôncavo para a Capital: o Sombra da Lua.

Na Feira de São Joaquim (também conhecida como Água de Meninos) outro porto importante dos saveiros, apenas o 3 saveiros atracam atualmente.

Todos os demais trabalham na retirada de areia do fundo do Paraguaçu, de bancos formados a partir do assoreamento do rio, provocado ou ao menos agravado pelo desmatamento das matas ciliares e a partir da construção da represa de Pedra do Cavalo, à jusante da cidade de Cachoeira, no fundo do Recôncavo.



Imagem aérea do Rio Paraguaçu quando, durante a maré baixa, os saveiros encalham no fundo do rio para a retirada de areia, derivada do processo de assoreamento provocado pelo desmatamento e agravado pela construção de represa em Cachoeira. Foto cedida por Alexandre Cordeiro, ICMBio.

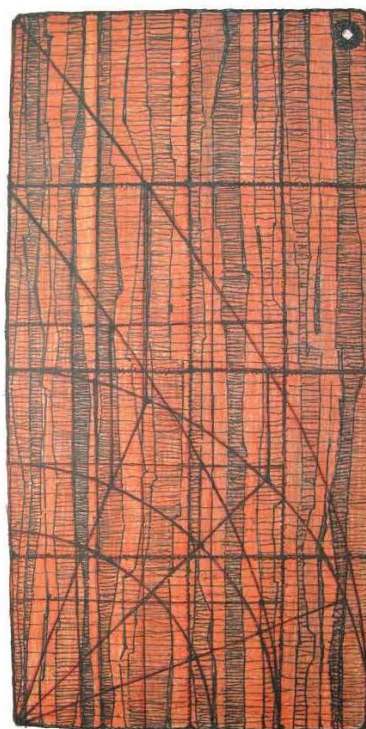
#### O *graminho* e a construção do saveiro

Peça fundamental da construção dos saveiros, Lev Smarcevski assim o definiu no seu livro:

“Sobre o *graminho*: “um ábaco detentor dos parâmetros utilizados pelos mestres construtores indianos trazidos de Gôa, Cochim e, principalmente, da Ilha de Bitão para o Brasil no século XVI.”<sup>6</sup>

Até hoje, os estaleiros tradicionais utilizam o *graminho* para construção de saveiros. Quanto à sua utilização, Smarcevski dividia os mestres – raros – que possuíam conhecimento total sobre as medidas do *graminho* e aqueles que o sabiam em parte.

Sobre os estaleiros, “onde nascem os saveiros da Bahia”, Smarcevski escreveu:



Desenho do Graminho, de Smarcevski.

“No recôncavo baiano, por séculos, foram gestados e paridos nos estaleiros de diversas localidades: Massaranduba e Cabrito em Itapagipe, Santo Amaro, São

<sup>6</sup> SMARCEVSKI, L., 1996. Pg. 22.

Roque, Cahoeira, São Félix, Ilha de Bom Jesus, Madre de Deus, São Francisco do Conde, Santo Amaro do catu, Tubarão, Salinas da Margarida, Conceição de Salinas, Itaparica, Caboto, e em outros locais dotados de estaleiros de menor porte. Saveiros construídos, todos eles, com as características comuns aos barcos do recôncavo.”<sup>7</sup>

Atualmente, segundo informações da Viva Saveiro, restam poucos estaleiros que ainda utilizam as técnicas tradicionais de construção naval. Cabe mencionar que, à época dos estudos de Lev Smarcevski, considerava-se como médio um saveiro com 20 palmos de comprimento (de 20 a 22 metros). Hoje, os saveiros de popa torada existentes não ultrapassam 14 metros. Há muitos anos um saveiro não é construído e, à duras penas, busca-se conservar os últimos exemplares que restam.

Entre os estaleiros tradicionais existentes, destaca-se o de Mestre Dégo, em Maragogipe e o de Mestre Nem, na Ilha da Maré, ambos muito rústicos, acessíveis apenas por água.



Vista aérea do estaleiro de Mestre Dégo, em Maragogipe, durante a restauração do Sombra da Lua (o terceiro barco da direita para a esquerda). Detalhe importante é o suporte de mastros (porção inferior da fotografia), que formam uma estrutura em forma de pirâmide, avistada de longe e a partir da qual se identifica a localização de um estaleiro tradicional. Foto cedida por Alexandre Cordeiro, ICMBio.

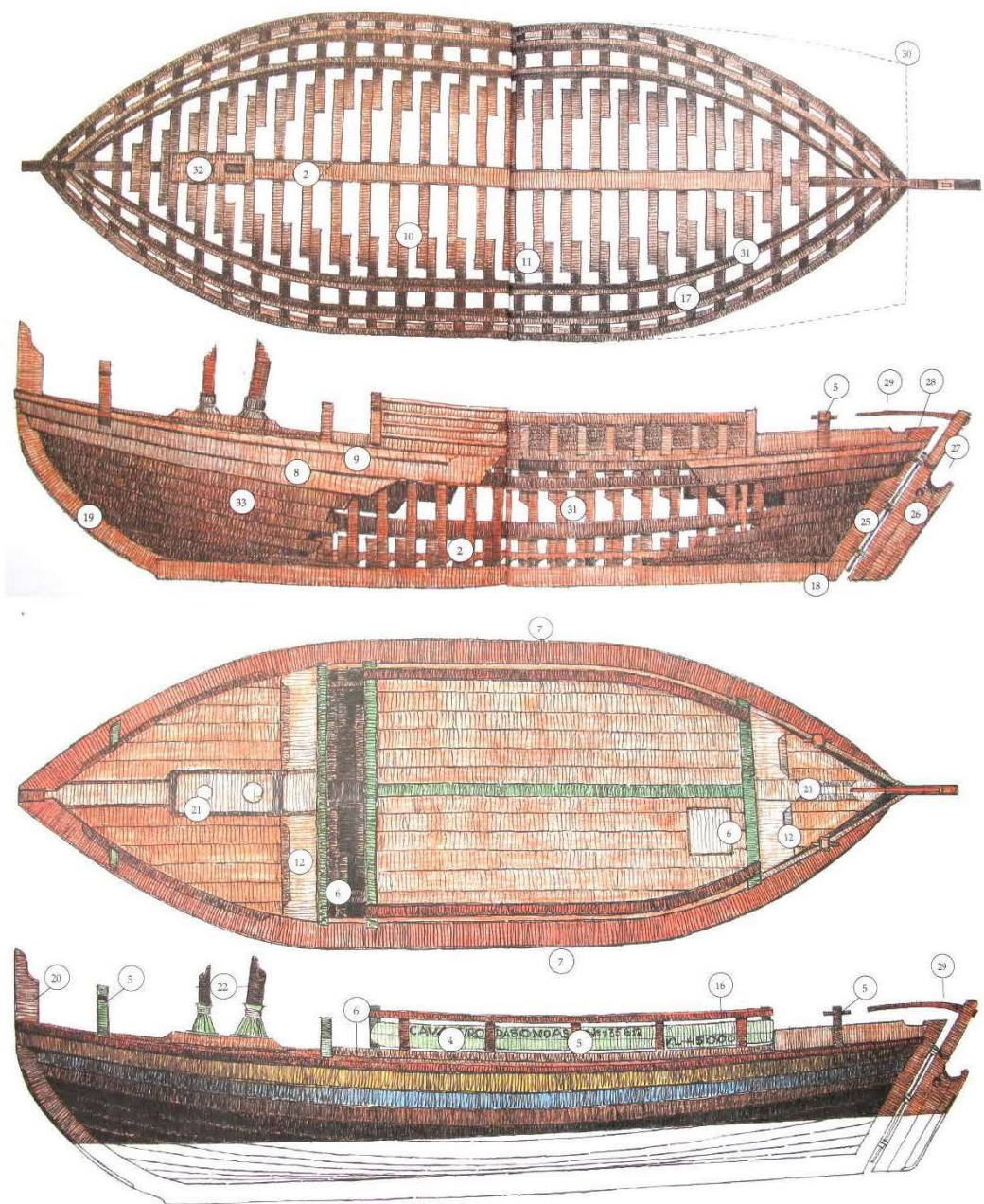
Dentre os que pesquisaram os saveiros, Lev Smarcevski foi o que fez em maior detalhes, beneficiado ainda por sua aptidão ao desenho. Registrou, anotou e pesquisou em minúcias o trabalho dos mestres, todos os aspectos sobre a construção (da obtenção de madeira, corte, preparo das peças, etapas, encaixes, nomenclaturas), a navegação (regime de

---

<sup>7</sup> SMARCEVSKI, L., 1996. Pg. 27A.

ventos, forma de navegar, comportamento do saveiro e do mastro durante a navegação), as ferramentas, as velas e armações, a pesca e a vida no mar (peixes, redes, histórias, anedotas), enfim, tudo o que, em síntese, gira em torno do saveiro.





- |                         |                               |                        |   |
|-------------------------|-------------------------------|------------------------|---|
| 01. Cumeeira            | 10. Cavema                    | 19. Roda de proa       | 28. Cachola                                 |
| 02. Sobre-quilha        | 11. Braço de cavema           | 20. Capelo             | 29. Cana do leme                            |
| 03. Cobertura do tijupá | 12. Banco (vau reforçado)     | 21. Tamborete          | 30. Projeção da popa aberta europeia (12cm) |
| 04. Farca               | 13. Pé-de-carneiro            | 22. Mastros            | 31. Serreta                                 |
| 05. Cabeço              | 14. Boeira (passagem de água) | 23. Cunha do mastro    | 32. Boçarda (berço ou caringa)              |
| 06. Boca de escotilha   | 15. Vau (lata)                | 24. Cunho de amarração | 33. Taboado                                 |
| 07. Tabica              | 16. Corrimão                  | 25. Cadaste            | 34. Chapus                                  |
| 08. Contra-cinta        | 17. Dormente                  | 26. Porta do leme      |   |
| 09. Cinta               | 18. Quilha                    | 27. Mareca             |   |

Desenhos de SMARCEVSKI, L., 1996. Pg. 72 a 74A.

### O tombamento do Sombra da Lua



O Sombra da Lua navegando. Foto Associação Viva Saveiro.

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, ao presidente do Iphan, Luiz Fernando de Almeida, através de carta que lhe foi entregue em mãos.

O Sombra de 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, possuiria hoje 87 anos de existência. Teria nascido com o nome de Flor de Capanema<sup>8</sup>. 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. Na feira de São Joaquim atraca também um terceiro saveiro, o 15 de Agosto, do Mestre Joquinha, trazendo frutas e verduras do Recôncavo para a capital.

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 (especialmente os últimos exemplares com tijupá e rabo de peixe e, se bem preservados, os exemplares mais antigos, que segundo a Associação Viva Saveiro teriam sido construídos entre 1900 e 1920).

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

---

<sup>8</sup> Informações extraídas do “História resgatada do saveiro Sombra da Lua”, de Pedro C. Bocca, presidente da Associação Viva Saveiro.

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**.

Brasília, 16 de novembro de 2010.

**Maria Regina Weissheimer**

Arquiteta e Urbanista  
Coordenadora de Paisagem Cultural  
Depam/IPHAN



**MARINHA DO BRASIL**

**DIRETORIA DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO  
E DOCUMENTAÇÃO DA MARINHA**

Rua Dom Manuel, nº 15 – Centro  
20010-090 – Rio de Janeiro – RJ  
Tel.: (21) 2533-6696 – dphdm.secom@marinha.mil.br

Carta nº 1 /DPHDM-MB  
01/993

Rio de Janeiro, RJ em 16 de janeiro de 2019.


Assunto: **Projeto “IÇAR”**

A Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha, vem apoiar o **Projeto “IÇAR”**, habilitado à captação de recursos junto ao Ministério da Cultura, via Lei Federal de Incentivo à Cultura – Lei Rouanet, PRONAC nº183560, proposto e coordenado pelo Arquiteto e Urbanista Marcelo Filgueiras Bastos.

O **Projeto “IÇAR”** visa documentar as técnicas de projeto e construção das embarcações tradicionais da Baía de Todos os Santos, os saveiros.

Com este trabalho é possível promover a preservação desses conhecimentos em processo de desaparecimento por meio de modelos digitais, referências bibliográficas, entrevistas com os mestres saveiristas e os mestres carpinteiros navais. Este projeto preenche uma lacuna existente nos registros arquivísticos históricos nacionais sobre as técnicas transcritas que permitem o estabelecimento de parâmetros de projeto e seus reflexos no estudo do patrimônio naval brasileiro e desenvolvimento da consciência marítima.

A DPHDM coloca-se como parceira neste empreendimento por acreditar no potencial de seus coordenadores e indica, com empenho, o apoio e parcerias ao seu desenvolvimento.

  
JOSÉ CARLOS MATHIAS  
Vice-Almirante (RM1)  
Diretor