

CONSTRUÇÃO NAVAL TRADICIONAL NO BRASIL
CANOAS

Dalmo Vieira Filho

Janeiro de 2003

Junto com as balsas e jangadas, as canoas são as mais antigas embarcações utilizadas pelo homem.

Estima-se que o primeiro navegador tenha sido o ser humano pré histórico que, agarrado a um tronco de árvore, percebeu que poderia flutuar (teriam sido pescadores à espreita das presas, crianças brincando na beira da água ou um grupo vagando pelo território?). O passo seguinte foi de grande importância para toda a humanidade, constituindo-se em autentica proeza e representando um dos grandes saltos qualitativos da história do homem: a invenção da navegação, isto é, atravessar uma superfície líquida sem molhar-se.

Este avanço provavelmente, foi obtido de duas maneiras: unindo com cipós e ataduras vários pedaços de árvores (balsa) ou escavando um tronco (canoa). Existiram canoas em todos os continentes, utilizadas por praticamente todos os povos primitivos litorâneos. Atualmente, notabilizam-se as canoas americanas, polinésias, africanas e asiáticas.

Dependendo do avanço tecnológico da humanidade , das árvores disponíveis e das necessidades humanas, diferentes tipos de canoas foram sendo criados em todo o mundo.

Inicialmente, escavavam-se troncos grossos com o auxílio de fogo e pedras, em um penoso processo que trazia como recompensa sólidas embarcações. Onde a natureza proporcionava a ocorrência de grandes árvores dotadas de grossas cascas, o homem aprendeu, através do calor, a desprender a camada externa do caule, de modo a construir canoas como quem dobra uma folha de papel. Na Amazônia e nas florestas do oriente, preservam-se estas tecnologias.

Descobertos os metais, tornou-se muito mais fácil a escavação de toras de madeira, mas logo a evolução permitiu que o homem aperfeiçoasse suas ferramentas e trabalhasse a madeira de modo a obter peças com seções esbeltas, de uma maneira que teria sido impossível com fogo ou rochas. Surgiram as ripas, as tábuas e com elas o desmembramento dos barcos em estruturas autônomas (cavernas) cobertas com tabuado, couros e produtos diversos (cascos); estavam criados os barcos propriamente ditos, dos quais derivam hoje os modernos transatlânticos de aço, imensos navios de transporte, de guerra ou de passageiros.

Os primeiros europeus a ouvirem a denominação de canoas foram os membros da expedição pioneira de Cristóvão Colombo – que descobriu a América. Os tripulantes da frota mais famosa da história, formada pela Santa Maria, Pinta e Nina, teriam registrado o nome pelo qual os nativos (apelidados de índios pois os espanhóis acreditavam ter chegado às Índias Orientais) chamavam suas embarcações esculpidas em um só pau.

O Almirante Antônio Alves Câmara, o primeiro estudioso a interessar-se pelo fabuloso patrimônio naval dos rios, lagoas e mares do Brasil, na publicação ainda não superada de 1888 – “Ensaio sobre as Construções Navaes Indígenas do Brasil”, afirma que “a origem desta palavra é americana, das caraíbas”.

Depois de confirmar que a denominação foi citada por Colombo e os primeiros viajantes da América, refere-se ao vocabulário português latino do padre Rafael Bluteau publicado em 1712, que descreve:

“Canoa – Embarcação, de que usam os gentios da América para a guerra, de que mais se aproveitam os moradores para o serviço, pela pouca água que demandam e pela facilidade com que navegam(...). Cada qual se forma de um só pau comprido e boleado, a que tirada a face de cima, arrancam todo o âmago, e fica a moda de lançadeira de tear, e capaz de vinte ou trinta remeiros”.

É ainda o Almirante Câmara quem ensina que a palavra é semelhante na maioria das línguas: “...em português, espanhol e italiano canoa, em francês canot, em inglês canoe, em alemão kahn, em dinamarquês kane, e em sueco kana. Na língua geral do Brasil corresponde a igara, igár e igá”.

Poucos anos depois da expedição de Cristóvão Colombo, Pero Vaz de Caminha, o insigne cronista da frota comandada por Pedro Álvares Cabral, oficialmente os primeiros europeus a chegarem ao Brasil, em seu pormenorizado relato do gentio (os portugueses não tinham dúvidas quanto à verdadeira posição do oriente e só muito mais tarde chamaram de índios aos nativos que encontraram vivendo no Brasil) não deixa de citar as embarcações que chamou de almadias: “...as quais não são feitas

como as que eu já vi; somente são três traves atadas entre si. E ali se metiam quatro ou cinco...”.

O padre Leonardo Nunes, jesuíta chegado ao Brasil com Tomé de Souza e Manoel da Nóbrega, relata que:

“...dez ou doze léguas junto do porto de S. Vicente, um sabado em amanhecendo, viemos a vista de umas canoas de Índios, que são uma certa maneira de barcos em que se navega (...) e dizendo isto nos começaram a cercar ao redor, porque eram sete e cada uma tinha trinta ou quarenta remeiros, às quaes correm tanto que não há navio por ligeiro que seja que se tenha com elas...”.

Frei Vicente do Salvador, frade franciscano que foi o autor da primeira História do Brasil, editada ainda no século XVII, afirma:

“Mas os índios naturais da terra as embarcações de que usam são canoas de um pau só, que lavram a forro e ferro; e há paus tão grandes que ficam depois de cavadas com dez palmos de bocas de bordo a bordo, e tão compridas que remam a vinte remos por banda”.

Sobre a guerra entre portugueses e tamoios, no sul do Brasil, afirma o cronista que “Haviam os tamoios ajuntado ao número ordinário de suas canoas outras novas que chegavam a cento e oitenta...”.

Já conhecidas portanto dos indígenas, utilizadas no litoral, na Amazônia, no Pantanal e nos rios do interior brasileiro, as canoas receberam, com a chegada dos portugueses (vindos da Europa e do Oriente) e logo depois dos escravos africanos, novas influências, detalhes e desenhos.

Segundo todos os depoimentos, as canoas indígenas anteriores ao Descobrimento locomoviam-se a remos, inexistindo o uso ou o conhecimento da vela em toda a América.

A introdução de mastros e velas foi a primeira adaptação importante nas canoas brasileiras, trazendo como consequência lemes e bolinas, seguindo-se logo várias

adequações, surgindo assim a enorme variedade deste tipo de embarcação ainda encontrada em todo o Brasil.

De uma maneira geral, pode-se afirmar que as canoas do interior do país guardaram mais as suas origens indígenas no formato dos cascos, nos remos, na ausência de velas e na falta de pinturas vivas.

No litoral, de onde os índios foram quase que totalmente desalojados ainda no século XVI, prevaleceram modelos africanos, europeus ou asiáticos. No litoral, do sul para o norte, existem diversas variedades: as canoas bordadas e as de borda lisa, com variantes gaúchas /sul catarinenses, norte catarinenses/ paranaenses e paulista/cariocas, as canoas baianas, as canoas cearenses (desde há muito confeccionadas com cavernas e tabuado) e as maranhenses (inclusive as montarias).

Também no interior do Brasil, registra se grande quantidade e variedade de canoas. Na Amazônia existem inúmeras tipologias, inclusive as indígenas, dentre as quais sobressaem-se as construídas com cascas de árvores; as famosas chalanas do pantanal mato-grossense são parte do cotidiano de milhares de pessoas, em especial no período das chuvas; as canoas do rio São Francisco, coloridas e velozes, estão entre as mais conhecidas do Brasil.

Atualmente, muitas das canoas brasileiras ainda navegam a remo e à vela, porém grande número delas tem sido transformadas para a adaptação de motores, inclusive de popa, instalados em canoas de todos os tipos e dimensões.

Em quase todas as regiões, as canoas tradicionais vem sendo substituídas por barcos de alumínio ou fibra, perdendo-se assim tradições e conhecimentos milenares que estão sintetizados em cada um dos barcos tradicionais.

Os barcos e as canoas do Brasil estão entre os patrimônios culturais mais ameaçados de extinção e estima-se que somente durante o século XX desapareceram perto de uma centena de tipos de embarcações em todo o país.

Ainda assim, o Brasil é o país mais rico do mundo em variedade de embarcações tradicionais, inclusive canoas. Mais do que a extensão do litoral e das bacias hidrográficas, esta riqueza é resultado de uma fantástica interação de conhecimentos resultante da diversidade étnica, fazendo com que em muitos dos barcos brasileiros possam notar-se tradições e conhecimentos originários de diferentes partes do mundo.

Algumas das mais famosas canoas do Brasil são as chacreiras do Rio Grande do Sul, canoas bordadas do sul, a canoa baiana, as canoas de tolda do rio São Francisco, as canoas costeiras e as montarias do Maranhão e da Amazônia em geral e as chalanas do pantanal.

As chacreiras, chegam a ter mais de 12 metros de extensão, e são dotadas de grandes porões que transportavam mercadorias nas lagoas do Rio Grande do Sul, em especial na Lagoa dos Patos. Hoje estão virtualmente extintas, reduzidas a pouquíssimos exemplares.

Na região centralizada por Santa Catarina, ocorrem alguns tipos das belas canoas bordadas, assim chamadas porque, nas bordas dos troncos escavados, adicionam-se com grande maestria, tabuões que ampliam a borda livre e aumentam a força e velocidade dos remos. Estas canoas são pintadas com cores vivas e inserem-se entre as embarcações plasticamente mais expressivas do mundo. Com algumas variações, ocorrem até o Rio de Janeiro

O Almirante Alves Câmara chama as canoas baianas de “rainhas das canoas do Brasil. A denominação não deixa de ser verdadeira. Derivadas de canoas africanas, grandes troncos de mais de 11 metros, escavados com absoluta precisão, criam formas de extraordinária beleza estética, com fundos chatos e proas e popas lançadas bem avante do barco. No Recôncavo Baiano, estas maravilhosas embarcações são dotadas de grandes mastros e velas latinas (a mesma utilizada nas caravelas) e de um tipo de bolina que foi muito utilizado pelos holandeses ao longo de todo o século XVII e XVIII! Esta conjugação de saberes náuticos, conferem a estas embarcações especiais condições de navegabilidade. As canoas baianas, que ocorrem do sul da Bahia até Alagoas, são pintadas com cores sóbrias, quase sempre preto, formando desenhos que recobrem os cascos apenas parcialmente.

No Maranhão e na Amazônia em geral, existem inúmeros tipos de canoas. Alguns dos barcos tradicionais conservam esta denominação, embora desde há muito tenham deixado de ser confeccionados com um tronco escavado. O mais conhecido deles é o cúter, a afamada canoa costeira sem favor uma das embarcações mais singulares do planeta. Com dimensões que alcançam os 15 metros, hoje são construídos com cavername e costado. Apresentam proa e popa planos em espelho

(ou escudo ou rodela), cabina baixa e espetacular mastreação com mastro curto, grande carangueija e retranca, abrindo imenso velame de algodão, colorido com tintas provenientes de paus dos manguesais da região norte.

No Rio São Francisco, o velho Chico, também conhecido como o rio da integração nacional pela quantidade de estados que percorre (Minas Gerais, Bahia, Pernambuco, Alagoas e Sergipe), interligando inúmeras comunidades do litoral nordestino até as serras de coração do Brasil, ocorrem diversas canoas. Várias delas apresentam especificidades de casco e vela que as colocam entre as mais importantes do Brasil. Velas quadrangulares duplas ou mesmo triplas, dotadas de espichas, proporcionam a estes barcos muito leves, ótima dirigibilidade e velocidade. Os cascos são esguios e muitos deles apresentam curiosa terminação na extremidade da proa. Enormes canoas foram utilizadas para transporte de passageiros e produtos diversos ao longo do São Francisco. Para melhorar as condições de conforto de tripulantes e passageiros, muitas foram dotadas de uma espécie de cabine, junto à proa das embarcações. Nasceram assim as canoas de tolda do rio São Francisco, das quais restam ainda pouquíssimos exemplares. Próximo à foz, em função do regime constante do vento, da largura e tranqüilidade do rio, inúmeras canoas continuam colorindo as paisagens do Velho Chico, com suas velas abertas ao vento. Próximo às nascentes, onde o rio é mais estreito, são maiores as correntes e mais comuns os baixios, a navegação restringe-se a canoas menores, quase sempre movidas exclusivamente a remos.

Aparentemente toscas, as canoas são na verdade, barcos dos mais antigos do mundo e que sobreviveram milênios em função de sua adaptabilidade e facilidade construtiva.

No Brasil, representam a síntese de modelos de origem indígena ou de outros continentes, adequados às necessidades de cada uma das baías, enseadas, praias, ilhas, estuários e cursos de água deste país continental.

O desaparecimento das canoas e dos barcos tradicionais, se consumado, significará a perda de inestimáveis conhecimentos técnicos, provocará perdas sociais e o empobrecimento irremediáveis de muitas das paisagens consagradas de nosso país.

Bibliografia

- ANDRÈS, Luiz Phelipe. **Embarcações do Maranhão: Recuperação das técnicas construtivas tradicionais populares**. São Paulo: Audichromo Editora, 1998. 129p.
- CAMARA, Antônio Alves. **Ensaio sobre as construções navais indígenas do Brasil**. Rio de Janeiro, Biblioteca Pedagógica Brasileira, Nacional, 1888. 214p.
- COUTO, Ronaldo Graça. **Embarcações típicas do Brasil**. Rio de Janeiro, Indústrias Reunidas Caneco. 1985, 134p.
- KLINK, Amyr. **Cem dias entre céu e mar**. 11.ed. Rio de Janeiro, Ed. José Olímpio, 1986.188p.
- PARDAL, Paulo. **Carrancas do São Francisco**. 2.ed. ver. ampl. Rio de Janeiro, Serviço de Documentação Geral da Marinha, 1981. 204p.