

Recebido em 22/07/2022 e aprovado em 18/10/2022

MEMÓRIA E PRESERVAÇÃO DO PATRIMÔNIO ARQUEOLÓGICO MARÍTIMO A Jangada de Raiz de Timbaúba do Ceará, Brasil

MEMORY AND PRESERVATION OF MARITIME ARCHAEOLOGICAL HERITAGE The Timbaúba Root Raft of Ceará, Brazil

Carlos Celestino Rios¹

<https://orcid.org/0000-0001-5207-9417> / cccrios@hotmail.com

Daline Lima Oliveira²

<https://orcid.org/0000-0002-9900-0830> / daline.bs@hotmail.com

Valdeci Santos Júnior³

<https://orcid.org/0000-0002-5314-4943> / valdecisantosjr@hotmail.com

34

RESUMO

Este artigo trata da descrição de uma embarcação do patrimônio marítimo naval brasileiro, existente no município de Paracuru, litoral do Estado do Ceará, conhecida como “Jangada de Raiz” ou “Jangada de Timbaúba”. O trabalho consistiu em pesquisa historiográfica e imagética, com descrição de fases construtivas e períodos cronológicos de utilização, bem como de entrevistas não estruturadas com pescadores. Os resultados apontaram para a utilização de raízes de Timbaúba, além de outras madeiras, sem a necessidade de acessórios metálicos para pregadura. O curto período de vida útil e as novas tecnologias no século XX para embarcações desse tipo contribuíram para o seu desaparecimento e suas técnicas construtivas ficaram apenas na memória e na oralidade de antigos pescadores.

Palavras-chave: Patrimônio Arqueológico Marítimo; Embarcações cearenses; Jangada de Timbaúba.

¹ Departamento de Arqueologia, UFPE.

² Arqueóloga autônoma.

³ Departamento de História, Universidade Estadual do Rio Grande do Norte.



ABSTRACT

This article deals with a raft description of the Brazilian naval maritime heritage, existing in the municipality of Paracuru, coast of Ceará State, known as "Jangada de Raiz" or "Jangada de Timbaúba". The work consisted of historiographic and imagery research, with description of constructive phases and chronological periods of use, as well as unstructured interviews with fishermen. The results pointed to the use of Timbaúba roots, in addition to other woods, without the need of metallic accessories for nailing. The short useful life and new technologies in the 20th century for such boats contributed to its disappearance and its constructive techniques were only in the memory and orality of former fishermen.

Keywords: Archaeological Maritime Heritage; Cearensesboats; Timbaúba Raft.

1 CONTEXTO DA PESQUISA

O uso da jangada foi observado no Brasil a partir da chegada dos portugueses no século XV. Foi citada pela primeira vez por Caminha (1500), em sua famosa missiva intitulada Carta a El Rei D. Manuel, Dominus. Ele a descreveu com três troncos amarrados com cipós, chamando-a equivocadamente de almadia, que vem a ser uma canoa monóxila usada em Portugal:

e alguns deles se metiam em almadias - duas ou três que lá tinham - as quais não são feitas como as que eu vi; apenas são três traves, atadas juntas. E ali se metiam quatro ou cinco, ou esses que queriam, não se afastando quase nada da terra, só até onde podiam tomar pé (CAMINHA, 1963, p. 4).

35

Os portugueses observaram que os indígenas locais utilizavam dois tipos de embarcações: a canoa (que normalmente era utilizada para transporte nas atividades guerreiras) e a jangada (que comumente era utilizada nas atividades de pesca) (BRAGA, 2013). Etimologicamente, segundo Cascudo (1964), o nome jangada vem do dravidiano, do tâmil, tâmul ou timul, popularizado pelo povo malaio. Os portugueses foram os primeiros a difundir o nome em face de terem encontrado essas embarcações durante as lutas pelo controle das Índias Orientais, que chamavam de Janga (VIANA, 1914) ou Jangá (SALGADO, 1919), existindo, também as formas Changgah e Xanga (CASCUDO, 1964).

Por outro lado, chama-se de Jangadam, a jangada de maior porte (Jangada do Alto) com cinco a seis paus (CASCUDO, 1964). Possivelmente, o nome português para a jangada existente em Portugal era "Bastida", pois "tambem se deo o mesmo nome a uma balsa, ou jangada de muitos

páosprezos, e ligados entre si” (VITERBO, 1865, p.128); outra hipótese sobre a origem toponímica da expressão jangada teria uma origem mais nativa:

A origem da palavra jangada deve ser asiática, entretanto Paulino Nogueira em seu Vocabulário indígena em uso na província do Ceará apresenta diversas citações e argumentos discutindo essa asserção, e afirma ser ela oriunda do tupi fían-ig-ára, considerada essa embarcação do Ceará, do feitio e préstimo por ele descritos, de que os Portugueses por onomatopéia, e pela própria natureza da idéia fizeram jangada (CAMARA, 1888, p.10).

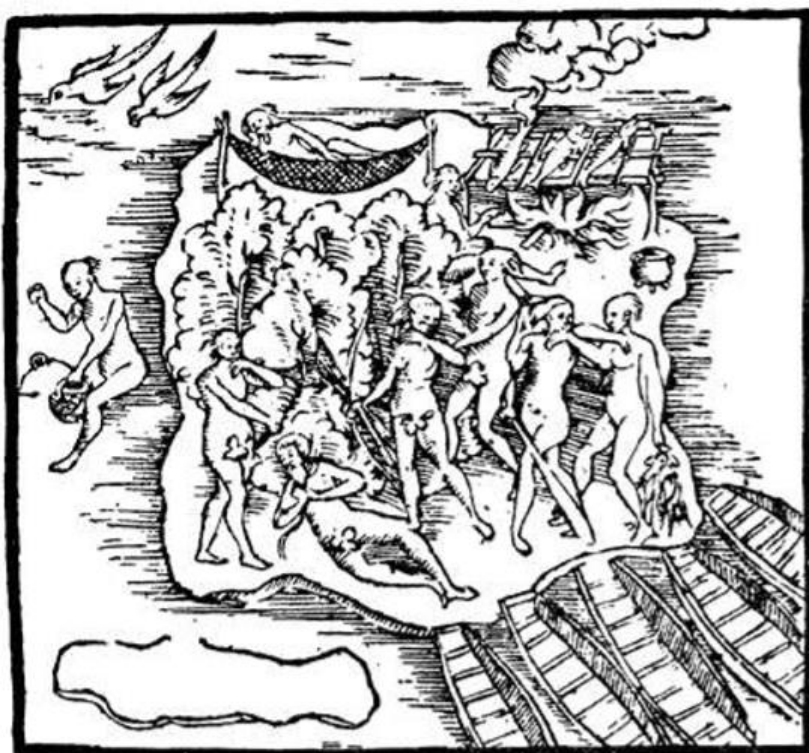


Figura 1. Canoas de casca de Bertiooga, SP, no canto inferior direito. Fonte: Staden, 1930, p.64

36

Outra menção de um europeu sobre embarcação no Brasil foi um relato do marinheiro artilheiro Hans Staden que, em 1557, fez um desenho sobre as canoas de Bertiooga, SP (STADEN, 1930). As iconografias existentes em seu livro, possivelmente, foram feitas por outra pessoa que não estava presente na cena de ação e retratou canoas europeias com tabuado no assoalho e costelas, além de proa e popa fechados⁴. Tal canoa retratada (imagem 01) mostra técnicas construtivas

⁴A única explicação para as canoas não terem sido retratadas fielmente é que os desenhos, provavelmente, foram elaborados por outra pessoa, sem a orientação do próprio Hans Staden que, por sua vez, também não menciona quem foi o autor dos desenhos, bem como o referencial para elas foram as canoas existentes na Europa, onde existia tabuado, assoalho e cavernas, além de proa e popa fechadas e distintas. Já as canoas monóxilas indígenas não

navais (fechamento da proa e da popa) que eram desconhecidos dos índios brasileiros, conforme observado na Figura 2, oriunda do livro de Eduardo Junqueira, 2003, onde proa e popa são fechadas com cipós.



Figura 2. Canoa de casca de Inthay, PA, com proa e popa fechadas. Fonte: imagem de Franz Keller, 1869 (In: JUNQUEIRA, 2003, p. 17).

Em 1557, o missionário calvinista Jean de Léry veio com a expedição francesa ao Rio de Janeiro, na tentativa de implantação da “França Antártica” no Brasil e descreve sobre as jangadas chamadas de *Piperis* utilizadas pelos índios:

teriam de cinco a seis paus redondos, mais grossos que o braço de um homem, e bem amarrados com cipós retorcidos. Sentados nessas jangadas, com as pernas estendida dirigem-nas para onde querem com um bastão chato que lhes serve como remo (LÉRY, 1961, p.131).

A título de curiosidade, Damião de Goes (1567), na sua obra intitulada “Crônica do Rei Dom Manoel”, cita a jangada usada como brulote (barco cheio de material inflamável que é lançado em direção aos do inimigo, aproveitando a força da corrente), no teatro de operações de guerra marítima, no Oceano Índico. Já Gandavo faz o registro mais antigo com o nome jangada “que são

possuem tabuado ou cavernas e o assoalho é o próprio tronco escavado, bem como suas proas e popas também têm o mesmo formato que as de casca de inthay, exceto as de jatobá que possuem a popa aberta (opinião dos autores).

uns três ou quatro paus pregados nos outros [...] têm quatorze ou quinze palmos de comprimento, e de grossura ao redor, ocuparam dous pouco mais ou menos” (GANDAVO, 2008, p.138)⁵.

O Frei João dos Santos, ao descrever um naufrágio ocorrido em 19 de agosto de 1585 “nos baixos da Índia”, fala que “os terceiros se salvaram em uma jangada que fizeram sobre os baixos da madeira da nau, e de táboas de caixões” (SANTOS, 1622, Tomo 2 p.182). Souza, em 1587, afirma ser a Apeíba (*Apeíbatibourbou*, Aubl.) como sendo o Pau de jangada; em 1649, Nieuhof também confirma ser a Apeíba a madeira utilizada em jangadas, ao falar sobre os índios do litoral em Goiana, Paraíba e Rio Grande:

afoitam-se bastante no oceano, servindo-se apenas de três toras de madeira, atadas, a que chamam Igapeba e que os portugueses chamam Jangada. A madeira de que para isso se servem, é, geralmente, a Apeiba(NIEUHOF, 1966, p.312-313).

Durante o domínio holandês 1630/1654 aparecem iconografias de jangadas com vela. Cascudo (1964) relata que “a ida das jangadas em novembro de 1635 ao Cabo de Santo Agostinho levando notícia dos portugueses à esquadra de dom Lopo de Hozes y Cordova denuncia o uso da vela” e confirma essa inovação a partir de 1643 quando “descobriu jangadas de vela no domínio holandês” (CASCUDO, 1964, p.41).

O historiador Charles Ralph Boxer ao descrever a retomada de Recife pelos portugueses aos holandeses em 1654 menciona que “certo oficial que fugira de Recife numa jangada, na noite que precedeu a capitulação, levou a notícia do que estava acontecendo aos estabelecimentos de Itamaracá e Paraíba” (BOXER, 1961, p.341-342), ou seja, para que o oficial holandês percorresse as distâncias⁶ entre esses locais em tão pouco tempo para alertar seus conterrâneos, teria que se utilizar uma jangada com o uso de vela.

Uma possível explicação para a inserção de aparelhos e acessórios por parte dos holandeses está no aumento do número de pessoas vivendo no Recife, o que acarretou em um maior esforço de

⁵ O palmo português equivale a 8 polegadas de 27,5 mm, ou seja, 22 centímetros) de comprimento (3,30 metros) por dois de largura (44 centímetros). Nota dos autores.

⁶ A distância entre Recife e Itamaracá é, em média de 30 km; a distância entre Recife a cidade de João Pessoa, na Paraíba, é de 120 km. Nota dos autores.

pesca, levando os holandeses, exímios pescadores de bacalhau e arenque no Mar do Norte, a incrementar aquele tipo de embarcação com vela, bolina e remo de governo e, consequentemente, a carlinga para o melhor aproveitamento dos ventos. De acordo com o historiador Francisco Augusto Pereira da Costa, em seis de outubro de 1711, uma jangada foi utilizada para levar uma missiva do bispo Manuel Álvares da Costa para o novo governador, Félix José Machado, que estava a bordo da frota real, sobre a situação dos negócios da capitania (PEREIRA DA COSTA, 1983, p.87). O viajante Henry Koster, em 1809, descreve a jangada:

São simples balsas, formadas de seis peças, duma espécie particular de madeira leve, ligadas ou encavilhadas juntamente, com uma grande vela latina, um papagaio que serve leme, uma quilha que se faz passar entre as duas peças de pau, no centro, uma cadeira para o timoneiro e um longo bastão bifurcado no qual suspendem um vaso que contém água e as provisões. O efeito que produzem essas balsas grosseiras é tanto maior e singular quanto não se percebem, mesmo a pequena distância, senão a vela e os dois homens que a dirigem (KOSTER, 1942, p.31).

Não existem, a partir daquela data, exceto pelo banco de salga, novas inserções construtivas, decretando assim o fim da evolução da jangada de Apeíba.

39

A evolução das embarcações primitivas do Nordeste do Brasil tem particularidades distintas: são feitas de árvores ou de gramíneas (CAMINHA, 1963; GANDAVO, 2008; NIEUHOFF, 1966; SOUZA, 2010; LÉRY, 1961). A primeira partiu do tronco não escavado, mas com os galhos cortados que, posteriormente, resultou na canoa monóxila (tronco escavado), também conhecida como piroga ou canoa de um pau só (*ubá*) e, em outro momento, confeccionada somente com a casca de árvores (*inthay*). Já a de gramíneas é formada por feixes daquele material, amarrados com cipós. Por fim, a da união de vários troncos de árvores, cuja densidade permite uma considerável flutuabilidade, surgindo a jangada (*Piperi, Igapeba*) (CASCUDO, 1964).



Figura 3. Jangada de Apeíba, PE. Fonte: Koster, 1942, anexo 7.

40

Brandão, em sua obra “Diálogos das grandezas do Brasil”, no ano de 1618, já mencionava a “leveza” das jangadas da época no nordeste brasileiro:

Esse pau ou, para melhor dizer, cana se forma de um junco grosso, chamado tabua, do qual se fazem esteiras; e quando é muito velho dá semelhante cana. Também fia outro pau que chamam de jangada, porque se fazem as tais dele para andarem pelo mar, o qual é também levíssimo [...] (BRANDÃO, 2019, p.119).

O objetivo do presente trabalho é a jangada de raízes de Timbaúba (*Enterolobium contortisiliquum*, Vell. Morong), tendo sido efetuado um levantamento historiográfico de sua existência, assim como a descrição de suas fases construtivas e períodos cronológicos de utilização, entretanto, a título de futura pesquisa, fica apenas o único registro sobre descrição de uma embarcação constituída de feixes de gramíneas, possivelmente de taboca, feita pelo viajante Gabriel Soares de Souza, nas margens do rio São Francisco, mas infelizmente não existem imagens dela:

As embarcações, de que este gentio usava, eram de uma palha comprida como a das esteiras de tabúia, que fazem em Santarém, a que elles chamam periperí, a qual palha fazem em molhos muito apertados com umas varas como vimes, a que elles chamam timbós, que são muito brandas e rijas, e com estes molhos atados em umas varas grossas fazem uma feição de embarcações, em que cabiam dez a doze indios, que se remavam muito bem, e n'ellas guerreavam com os Tupinambás n'este rio de S. Francisco, e se faziam uns a outros muito damno. E aconteceu por muitas vezes fazerem os Caités d'esta palha tamanhas embarcações, que vinham n'ellas ao longo da costa fazer seus saltos aos Tupinambás junto da Bahia, que são cincoentalegoas (SOUZA, 2010, p.38 e 39).

2 METODOLOGIA

Os procedimentos metodológicos para o trabalho incluíram a pesquisa bibliográfica de obras primárias e secundárias relativas à construção de embarcações náuticas no Brasil e, mais especificamente, no Estado do Ceará. Foram realizadas também entrevistas não estruturadas com os construtores e pescadores que deram detalhes sobre os materiais utilizados, assim como das técnicas construtivas adotadas para a elaboração das jangadas de Timbaúba. A pesquisa incluiu também visitas a praia da Pedra Rachada, município de Paracuru, Estado do Ceará, com o consequente levantamento imagético dos exemplares abandonados desse tipo de jangada naquela região. Os parâmetros utilizados para análises da Jangada de Raiz foram: planimetria, técnicas construtivas, materiais empregados em sua construção e empregabilidade.

41

As memórias dos pescadores cearenses das jangadas de raiz de Timbaúba

Ainda existe na memória dos pescadores cearenses mais antigos, a lembrança do período das “jangadas de raiz”, também conhecida como as jangadas de Timbaúba em quase toda a região litorânea do Estado do Ceará, entre as quais, podem ser citados, por exemplo, os municípios de Trairi, Paracuru, Acaraú, Itarema e Jijoca de Jericoacoara:

Qualquer praia percorrida no litoral do Ceará, os pescadores mais antigos trazem em sua memória as chamadas “jangadas de raiz”, ou “Timbaúba”, as predecessoras das jangadas de Piúba. Estas foram as primeiras e mais rústicas embarcações utilizadas no litoral cearense, podendo ser ainda pontualmente visualizadas nas praias do Kaká e da Pedra Rachada, município de Paracuru (BRAGA, 2013, p.113).

A memória remete a um indivíduo que carrega em si as lembranças, mas está sempre interagindo direta ou indiretamente com a sociedade em que vive. São a partir destas relações com a sociedade e as instituições envolvidas, que construímos as nossas lembranças. Essa memória está impregnada das lembranças dos que nos cercam, de maneira que, o nosso lembrar e as maneiras como percebemos e vemos o que nos cerca se constituem a partir desse emaranhado de experiências (HALBWACHS, 1990).

Portanto, a memória individual e coletiva tem pontos convergentes com a memória histórica, guardando informações importantes para os sujeitos envolvidos visando manter o sentimento de coesão e pertencimento a um grupo social. Esse sentimento de pertencimento, quando instalado em uma comunidade, auxilia de forma determinante na união e na defesa de suas memórias, criando um clima de identidade do grupo social (OLIVEIRA, 2018; AMARAL et al, 2018).

Essas memórias muitas vezes são perpetuadas através da oralidade. Atualmente no Estado do Ceará não se encontram mais artesãos que construam jangadas de Timbaúba, haja vista exigir um tempo expressivo para sua elaboração (aproximadamente um ano) e o seu pouco tempo de durabilidade, de seis meses (mínimo) até três anos (máximo); o pescador Edmilson Silva, do município de Jijoca de Jericoacoara, relembra oralmente como era o processo de construção das jangadas de Timbaúba:

A gente retirava a raiz da timbaubeira em um determinado período de lua cheia e passava um ano revirando ela de um lado para o outro, pegando sol. Depois cortava essa raiz em pedaços, fazendo os encaixes necessários e atravessando esses pedaços com a madeira de sabiá (cavilas) para sua fixação. Depois colocava um banco de vela, em seguida colocava um leme, uma bolina (para pegar a direção da jangada) e finalmente a vela. Mas ela podia funcionar também sem vela, com sistema de remos. A sua duração era no máximo de três anos. O tempo de construção da jangada girava em torno de 12 dias e tinha o comprimento médio de 3,5 metros, 6 palmos de largura, 3 palmos de proa, 3 palmos de banco de vela e 4 palmos de popa, (Edmilson Silva, depoimento oral coletado em 15 de setembro de 2013).

Outro pescador, Sr. José Geraldo dos Santos, conhecido como “Zé Bihinha”, morador da terra indígena Tremembé de Almofala, na Aldeia de Mangue Alto, município de Itarema-CE, através de depoimento oral, reforça essas etapas de construção da Jangada de Timbaúba:

Primeiro arrancava a raiz e descascava ela e botava pra secar, só fazia a jangada depois que ela estava bem maneira. Depois que a raiz secava era que eles iam fazer. A jangada de raiz de Timbaúba era feita com os espeques de pau, atravessando as raízes de uma pra outra, em vez de ser de prego. Botava uma encostada na outra, aí metia aqueles espeques de pau, aqueles espetos, aí metia de uma pra outra, atravessava ela, trespassava de uma pra outra e ia enchendo até fazer a jangada (SANTOS & SANTOS, 2014, p.28).

A jangada de raiz de Timbaúba tinha um peso estimado entre 100 e 120 kg, elaborada com a utilização de diversas ferramentas, tais como: machado, enxó, facão, serra, trado, faca e martelo, comportava um tripulante e era geralmente utilizada para a pesca artesanal.

A princípio, a jangada de Timbaúba teria sido utilizada pelos pescadores cearenses até meados do século XX na pesca de subsistência e ensinamento da arte de pescar aos filhos dos artesãos. Entretanto, como lamentou o pescador José Geraldo dos Santos (Zé Bihinha), “a negada começou a fazer jangada de tábua com isopor, porque a jangada de Timbaúba se destiorava mais cedo, apodrecia” (SANTOS & SANTOS, 2014, p.26). Então, esse tipo de embarcação passou paulatinamente a ser substituída pela Jangada de Tábua com isopor, devido a sua maior durabilidade de vida útil no mar:

Em 1944, na localidade de Iguape, município de Aquiraz, a jangada de tábua foi inserida no contexto das embarcações do Ceará. Criação e construção de Pocidonio Soares, este novo modelo de embarcação, espalhou-se por Fortaleza e outras localidades, dando continuidade evolutiva ao desenho naval da jangada, (BRAGA, 2013, p.114).

O Sr. Antônio Ribeiro dos Santos, conhecido como “Antônio Vicença”, é construtor naval no município de Acaraú-CE e rememora esse processo de substituição das antigas jangadas de raiz, também por outros tipos de embarcações naquele período, tais como, botes e canoas:

Afirma que no Acaraú nunca teve jangada de piúba e que existiam as jangadas de raiz (Timbaúba). Lembra que os botes vieram de Aracati, depois que a pesca da lagosta foi instalada. Já as canoas, segundo ele, vieram de Camocim e foram muito usadas na pesca da agulha nos anos 1950,(BRAGA, 2013, p.72).

Descrição da Jangada de Timbaúba

No que concerne a planimetria, esse tipo de jangada geralmente tinha um formato retangular e possuía um arranjo de sete fileiras de raízes de Timbaúba, onde nas partes laterais (geralmente as

duas primeiras fileiras laterais) as raízes possuíam espessuras menores e partes mais fragmentadas com dimensões variáveis entre 2,40 a 3,50m (comprimento), 50 a 120cm (largura) e 25 a 35cm (espessura).

É digno de nota informar que os construtores navais indígenas já tinham uma mentalidade ecológica no que diz respeito ao uso da Timbaúba, observe-se que a árvore não era derrubada, mas tinha parte de suas raízes colhidas, deixando-se o exemplar com capacidade de regeneração, sem a derrubada total.

Quanto a composição dos materiais empregados, além das raízes de Timbaúba, eram utilizadas também diversas espécies de madeiras nas cavilhas, tais como, Pau Ferro (*Zollernialatifolia*, Brong.), Pau Branco (*Auxemmaoncocalyx*, Fr.All), Mangueiro (*Rhizophoramangle*, L.), Sabiá (*Mimosa caesalpineafolia*, Benth.), Cajueiro (*Anacardiumoccidentale*, L.) e Cedro (*Guareaquidonia*, L.) (LORENZI, 1992). Essa fixação pelas cavilhas era feita lateralmente nos troncos, quilha⁷ e verdugos⁸, de forma longitudinal na proa e na popa. Como elas não eram muito compridas era necessário à união de partes para atingir a relação comprimento x boca da embarcação; devido a esses fatores, a jangada possuía também reforços laterais nos bordos (verdugos), proa e popa e, às vezes, uma quilha rudimentar confeccionados com pranchas de Cajueiro para suportar os toletes⁹ durante a descida a praia ou a subida para uma área protegida das marés.

Ela possuía como acessórios, o mastro (feito com madeiras de pau de mangue), a vela (em algodão) que era opcional, a retranca¹⁰ (em bambu ou madeira de mangue), o remo (em bambu ou pau branco), além disso, possuía uma bolina¹¹, a carlinga¹² (quando existente) possuía apenas dois furos e o banco de governo¹³ (confeccionado de cedro, sabiá ou cajueiro).

⁷ Peça estrutural básica de uma embarcação, que no caso servia de suporte aos toletes (CHERQUES, 1999, p. 439).

⁸ Peça longa que serve como reforço lateral (cinta ou moldura) nesse tipo de embarcação (os autores).

⁹ Rolos de madeira, normalmente de coqueiro, utilizados para rolar a jangada até a água (os autores).

¹⁰ Retranca: “Vara que abre a vela” (CASCUDO, 1964, p.18).

¹¹ Bolina: “Tábua que, entre os dois meios e junto ao banco de vela, serve para cortar as águas e evitar que a jangada descaia para sotavento” (CASCUDO, 1964, p.18).

As jangadas de raiz de Timbaúba abandonadas no município de Paracuru-CE

Tendo em vista que atualmente os pescadores não constroem mais jangadas de Timbaúba na costa cearense, é difícil encontrar exemplares desse tipo de embarcação.

Em 2012, foram elaborados uma publicação e um vídeo documentário intitulado “A jangada de Raiz”, pelo arquiteto Edson Fogaça, em que o pescador artesanal Edilson Miguel da Silva, morador da comunidade de Barrinha de Baixo, município de Acaraú -CE que, por mais de 35 anos construiu e utilizou esse tipo de jangada. Durante as filmagens, o pescador construiu uma jangada de raiz, (Figura 4), para deixar eternizada sua técnica de elaboração, (FOGAÇA, 2012).



Figura 4. Visão da jangada de raiz feita pelo pescador artesanal Edilson Miguel da Silva durante uma etapa de sua construção para o vídeo documentário “A Jangada de Raiz”. Fonte: Fogaça, 2012.

¹² Carlinga: “Tabuleta com furos embaixo do banco de vela e em que se prende o pé do mastro, mudando-o de um furo para outro, conforme a conveniência da ocasião” (CASCUDO, 1964, p.18).

¹³ Banco de governo: “Banco situado à popa em que se assenta o pescador” (CASCUDO, 1964, p.18).

Um local onde pode ser visualizado quatro exemplares abandonados da jangada de raiz de Timbaúba é na praia da Pedra Rachada, município de Paracuru – CE que, para fins metodológicos de descrição nesse artigo, serão chamadas de Jangadas A, B, C e D.

Jangada de Timbaúba A

A jangada A (imagens 05 e 06) possui sete fileiras de raízes cortadas e emendadas com cavilhas, com um comprimento de 2,5m, tendo larguras variáveis de 70cm (parte traseira), 90cm (na parte mais centralizada) e 96cm (parte frontal), com uma espessura média de 30cm e um verdugo de cajueiro envolvendo as laterais, proa e popa. Possui um banco de governo do pescador, com dimensões (comprimento x largura) de 18 cm x 60 cm, com uma altura 32 cm.



Figura 5. Vistas inferior (E) e superior (D) da Jangada de Timbaúba A. Praia da Pedra Rachada, Paracuru, CE. Fonte: Valdeci Santos, 2013.

Jangada de Timbaúba B

A jangada B também possui sete fileiras de raízes cortadas e emendadas com cavilhas e um comprimento de 2,5m, tendo larguras variáveis de 69cm (parte traseira), 93cm (na parte mais

centralizada) e 100cm (parte frontal), com uma espessura média de 28cm. Possui um banco de governo do pescador, com dimensões (comprimento x largura) de 21 cm x 58 cm, com uma altura 29 cm. Possui sete cavilhas nas partes laterais, cinco cavilhas na parte frontal (proa) e cinco cavilhas na parte traseira, (popa).



Figura 6. Vistas superior (E) e inferior (D) da Jangada de Timbaúba B. Praia da Pedra Rachada, Paracuru - CE. Fonte: Valdeci Santos, 2013.

Jangada de Timbaúba D

A jangada D, Figura 6, também possui sete fileiras de troncos e um comprimento de 2,7m, tendo larguras variáveis de 74cm (parte traseira), 1m (na parte mais centralizada) e 1m (parte frontal), com uma espessura média de 24cm. Possui um banco de governo do pescador, com dimensões (comprimento x largura) de 18 cm x 60 cm, com uma altura 32 cm. Possui sete cavilhas nas partes laterais, cinco cavilhas na parte frontal (proa) e cinco cavilhas na parte traseira (popa).



Figura 7. Vistas superior (E) e inferior (D) da Jangada de Timbaúba D. Praia da Pedra Rachada, Paracuru, CE. Fonte: Valdeci Santos, 2013.

3 RESULTADOS E DISCUSSÕES

Os resultados da pesquisa indicam que a jangada de raiz era muito utilizada pelos pescadores cearenses até meados do século XX, tendo uma origem nativa e uma antiguidade ainda indeterminada, sendo utilizada para a pesca, aproveitando as raízes da Timbaúba na sua elaboração. O índio Tremembé e pescador José Félix de Moura, conhecido como “Trival”, é morador da Aldeia Tapera, no aldeamento de Almofala, município de Itarema-CE, reforça ainda mais essa argumentação: “a pesca era feita na costa com jangada, construída da raiz de Timbaúba, de Mulungu ou de Piúba, onde os nossos antepassados pescavam nesses tipos de embarcações” (SANTOS & SANTOS, 2014, p.15).

Os materiais utilizados pelos pescadores artesanais eram todos de madeiras existentes na região e sem a presença de quaisquer metais. Era um tipo de embarcação leve devido à densidade da madeira de Timbaúba, podendo carregar uma pessoa e um jovem aprendiz, normalmente o filho do pescador, bem como era utilizada para pescas artesanais próximas à costa (em média até duas milhas náuticas) que poderia ter vela ou não. As suas técnicas construtivas parecem ter sido repassadas pelos habitantes locais de geração para geração na costa cearense, envolvendo toda a cadeia de operações que eram necessárias para sua construção, desde as formas de obtenção e cuidados adotados com a matéria-prima (raízes da Timbaúba), até o seu descarte, quando do término de vida útil em atividades de pesca no mar.

No que diz respeito à jangada de Timbaúba, a perda da memória coletiva quanto aos seus processos construtivos nas últimas décadas pelos construtores navais cearenses, parece ter início pela miscigenação ocorrida com a chegada de novas tecnologias oriundas dos colonizadores europeus para esse tipo de jangada, entre as quais, pode ser citada, por exemplo, a inserção da vela:

O entendimento geral mostra que na interação entre os povos colonizadores e os nativos ocorreu uma miscigenação das embarcações, que se modificaram conforme as necessidades de sua utilização, ou seja, jangadas de toras já existentes, evoluíram com inovações adaptativas, como o uso da vela (BRAGA, 2013, p.109).

Entretanto, esse processo de perda da memória coletiva somente irá se acentuar definitivamente, principalmente, a partir de meados do século XX, quando as jangadas de Timbaúba passam a ser substituídas pelas jangadas revestidas com isopor, além da elaboração de botes e canoas para a pesca artesanal; essa substituição contribuiu de para que as etapas e técnicas de elaboração desse tipo de jangada ficassem cada vez mais “esquecidas” e restritas somente a alguns poucos pescadores (mais velhos) que ainda preservam nos dias atuais em suas memórias individuais, fazendo com que, paulatinamente a Jangada de Timbaúba fosse deixando de ser construída na costa cearense, até se extinguir por completo a sua produção ao chegar o século XXI.

49

4 CONCLUSÕES

A jangada de Timbaúba teve um papel fundamental durante muito tempo na pesca artesanal pelos grupos litorâneos nativos cearenses que, provavelmente, utilizavam diariamente esse tipo de embarcação no seu cotidiano como estratégia de sobrevivência diária para atividades de obtenção de alimentos marinhos e ensinamento aos mais jovens na arte da pesca e da construção naval.

Devido à ausência do conhecimento do metal pelos grupos indígenas locais, a Jangada de Timbaúba deve ter sido um artefato naval relevante durante séculos para essas atividades de pesca nas proximidades da costa, haja vista os relatos historiográficos já mencionados. Com técnicas construtivas que dispensavam o uso de artefatos metálicos, além da fácil mobilidade nas obtenções de matérias-primas vegetais disponíveis na faixa litorânea, os artesãos navais pretéritos

certamente repassaram essas técnicas para as gerações posteriores, daí sua chegada até o período atual no Estado do Ceará.

As memórias coletivas dos grupos se voltam também para os espaços em que habitam e nas relações construídas com estes espaços. Esses lugares são importantes referências nas memórias dos indivíduos, onde se segue que as mudanças empreendidas nesses lugares acarretam também mudanças importantes na vida e na memória dos grupos locais (KESSEL, 2015). Na costa cearense, essa perda da memória coletiva com relação à tecnologia construtiva aplicada asjangadas de Timbaúba, se configura em uma ausência de preservação da memória nativa, assim como da própria memória nacional.

Apesar de não mais ser construída, é importante preservar na memória nacional, as suas técnicas e etapas construtivas, como forma de preservação do patrimônio arqueológico marítimo de grupos nativos e, também, para disseminação de uma mentalidade marítima que preserve e difunda esse conhecimento, ficando a sugestão que o Museu Naval da Marinha do Brasil, no Rio de Janeiro, o Museu de São Francisco do Sul, em Santa Catarina ou um museu do Estado do Ceará adquira um exemplar para exposição permanente.

50

5 REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

AMARAL, M. P. V; SOUZA, C. C. R; LEITE, M. N.; LINS JÚNIOR, H. M. M. O Rebocador Florida (1908-1917): o nascimento de um sítio arqueológico subaquático no litoral Pernambucano com cara de museu. Navigator: subsídios para a história marítima do Brasil. V. 14, no 27, Rio de Janeiro, p. 145-156 2018.

BOXER, C. R. Os holandeses no Brasil 1624-1654. Edições da Companhia Editora Nacional, Coleção Brasileira, volume 312. São Paulo, 1961.

BRAGA, M. S. C. Embarcações a vela do litoral do Estado do Ceará: construção, construtores, navegação e aspectos costeiros. Tese (Doutorado em Ciências Marinhas Tropicais). Programa de Pós-Graduação em Ciências Marinhas Tropicais, Universidade Federal do Ceará, Fortaleza, 2013.

BRANDÃO, A. F. Diálogos das grandezas do Brasil. Escrito originalmente entre 1590 a 1618. Livro Digital nº 297 - 2ª Edição - São Paulo, 2019.

CAMARA, A. A. Ensaio sobre as construções navais indígenas no Brasil. Edições Museu Nacional do Mar, Tipografia G. Leuzinger. Rio de Janeiro, 1888.

CAMINHA, P. V. Carta a El Rei D. Manuel, Dominus. São Paulo, 1963. Disponível em culturabrasil.org/zip/carta.pdf. Acesso em: 06 de jun. de 2020.

CASCUDO, L. C. Jangada: uma pesquisa etnográfica. Rio de Janeiro: Letras e Artes, 1964.

CHERQUES, S. Dicionário do Mar. Globo, Rio de Janeiro, 1999.

FOGAÇA, E. A jangada de raiz. Edson José Alves Fogaça. Brasília, 2012.

_____. Jangada de raiz. Vídeo documentário. cor, digital, 25min, DF, 2012.

GANDAVO, P. M. Tratado da Terra do Brasil: história da província de Santa Cruz, a que vulgarmente chamamos Brasil. Senado Federal, Brasília, 2008.

GOES, D. Chronica do Felicissimo Rei Dom Emanuel composta per Damiam de Goes. Lisboa: Casa de Francisco Côrrea, 1566. Disponível em: archive.org/details/chronicadofelici00gi Acesso em: 06 de jun. de 2020.

HALBWACHS, M. A memória coletiva. Vértice, São Paulo, 1990.

JUNQUEIRA, E. Embarcações Brasileiras. Arte Ensaio, Rio de Janeiro, 2003.

KESSEL, Z. Memória e memória coletiva. Disponível em: http://www.museudapessoa.net/public/editor/memória_e_memória_coletiva.pdf. Acessado em 11 de junho de 2020.

KOSTER, H. Viagens ao Nordeste do Brasil. Coleção Brasiliana, Companhia Editora Nacional, v. 221, Recife, 1942.

LORENZI, H. Árvores brasileiras. Manual de Identificação e cultivo de plantas arbóreas nativas do Brasil. Nova Odessa: Plantarum, 1992.

LÉRY, J. Viagem à Terra do Brasil. Biblioteca do Exército – Editora. Traduzido por Sérgio Milliet, 1961.

NIEUHOF, J. Memorável viagem marítima e terrestre ao Brasil. Livraria Martins. Biblioteca Histórica Brasileira, Tomo IX, Obra original publicada em 31 de dezembro de 1682. São Paulo, 1966.

OLIVEIRA, D. L. Os lugares de memórias e a carta arqueológica do município de Brejo Santo, Estado do Ceará, Brasil. Monografia de Conclusão de Curso (Graduação em Arqueologia e Preservação Patrimonial) - Universidade Federal do Vale do São Francisco, Campus Serra da Capivara, São Raimundo Nonato-PI, 2018.

PEREIRA DA COSTA, F. A. Anais Pernambucanos. 2ª ed. Fundarpe, Recife, 1983.

SALGADO, S. R. Glossário luso-asiático. Imprensa da Universidade, Coimbra, 1919.

SANTOS, J. 1622 Tomo 2. Ethiopia Oriental / por Fr. João dos Santos. Lisboa: Mello d' Azevedo editor, 1891. - 2 v.; 18 cm. (Bibliotheca de Classicis Portuguezes).

SANTOS, C.; SANTOS, R. H. A pesca no mar de Almofala e no rio Aracatimirim: histórias dos pescadores Tremembé. Organizador: José Mendes Fonteles Filho. Imprensa Universitária, Fortaleza, 2014.

SOUZA, G. S. Tratado descritivo do Brasil em 1587. (Org. Luciani, F T). Ed.Hedra, São Paulo, 2010.

STADEN, H. Viagem ao Brasil.Ed.Officina Industrial Graphica, Rio de Janeiro:, 1930.

VIANA, A. R. G. Vocabulário ortográfico e remissivo da língua portuguesa com cerca de 10.000 vocábulos, conforme a ortografia oficial. Aillaud, Paris, 1914.

VITERBO, J. S. R. Palavras, termos e frases que em Portugal antigamente se usaram e que hoje se ignoram: obra indispensável para entender sem erro os documentos mais raros e preciosos que entre nós se conservam. Academia Real das Sciencias de Lisboa: Editora A. J. Fernandes Lopes, segunda edição. Lisboa, 1865.