

A ARTE DA CONSTRUÇÃO NAVAL NA PESCA ARTESANAL: SOBRE SABERES E HABILIDADES DE CARPINTEIROS NAVAIS DO LITORAL DO EXTREMO SUL DO BRASIL

THE SHIPBUILDING ART INTO ARTISANAL FISHING: ABOUT KNOWLEDGE AND SKILLS OF NAVAL CARPENTERS FROM SOUTHERNMOST BRAZILIAN COAST

Gianpaolo Knoller Adomilli
Francisco Barroso Rotondaro Romani
Letícia D'Ambrosio Camarero

Como citar este artigo:

ADOMILLI, Gianpaolo Knoller; ROMANI, Francisco Barroso Rotondaro; CAMARERO, Letícia D'Ambrosio. *A arte da construção naval na pesca artesanal: sobre saberes e habilidades de carpinteiros navais do litoral do extremo sul do Brasil*. In: Cadernos do Lepaarq, v. XVI, n.32., p. 122-137, Jul-Dez. 2019.

Recebido em: 01/06/2019

Aprovado em: 11/06/2019

Publicado em: 15/12/2019

ISSN 2316 8412

A arte da construção naval na pesca artesanal: sobre saberes e habilidades de carpinteiros navais do litoral do extremo sul do Brasil

Gianpaolo Knoller Adomilli ^a

Francisco Barroso Rotondaro Romani ^b

Letícia D'Ambrosio Camarero ^c

Resumo: Este trabalho apresenta os conhecimentos e habilidades no âmbito de processos técnicos da construção naval para a pesca artesanal na região costeira do extremo sul do Brasil. Objetiva-se identificar as singularidades de grupos e práticas, suas associações/conexões com outros atores (humanos e não humanos), bem como suas relações com contextos mais amplos, como o mercado da pesca, que apresenta um caráter global. Os dados e interpretações que trazemos dizem respeito a experiências etnográficas junto a carpinteiros navais, realizadas em duas localidades de comunidades pesqueiras, buscando pensar como se operam mudanças dentro de uma relativa tradição, a partir das práticas/experiências desses carpinteiros navais, nas associações/conexões que se estabelecem no processo técnico de construção de embarcações.

Abstract: This work presents the knowledge and skills in the field of shipbuilding technical processes to artisanal fisheries between coastal regions of southern Brazil. It's means to identify the singularities of groups and their associations/connections with other actors (human and non-human), as well as its relationship with broader contexts, like the fishery market, which features a global character. The interpretations that we relate in this studies, means to ethnographic experiences along the naval carpenters, performed in two localities of fishing communities and trying to think how to operate changes within a relative tradition from the practices/experiences of these naval carpenters and the associations/connections that are established in the technical process of shipbuilding.

Palavras Chave:

Construção Naval; Pesca; Saberes; Habilidades

Keywords:

Shipbuilding; Fishing; Knowledge; Skills

^a Professor do bacharelado em Arqueologia e do Programa de Pós-Graduação em Educação Ambiental da Universidade Federal do Rio Grande (FURG), Brasil; Doutor em Antropologia Social pela Universidade Federal do Rio Grande do Sul (FURG), Brasil. E-mail: giansatolep@gmail.com

^b Bacharel em Arqueologia pela Universidade Federal do Rio Grande (FURG), Brasil. E-mail: romanifrancisco@gmail.com

^c Professa da Universidad de La República, Uruguai. Doutora em Antropologia Social pelo Instituto de Altos Estudios Sociales- Universidad Nacional de San Martín, Argentina.

INTRODUÇÃO

As embarcações destinadas a pescarias tradicionais são descritas com recorrência na literatura relativa aos estudos antropológicos sobre grupos/comunidades pesqueiras, enquanto ferramenta e espaço de trabalho, principalmente como meio pelo qual pessoas e grupos se deslocam, trabalham e convivem no ambiente aquático, voltados às atividades de captura de peixes e crustáceos. Também se observa a descrição de sua presença em áreas de portos, trapiches, enseadas, enquanto parte da paisagem de comunidades pesqueiras e que diz respeito aos momentos em terra, onde ocorrem atividades de construção/manutenção/preparo das mesmas, destacando-se aí os preparativos que antecedem as saídas para as pescarias. Soma-se a isto a referência constante às embarcações que surgem nas conversas entre pescadores, não somente nos seus ambientes de trabalho, mas nos momentos de sociabilidade em terra, que adquirem outros significados que transcendem seu simples uso instrumental, conforme já fazia referência Malinowski (1986) e que podemos encontrar de forma recorrente em pesquisas antropológicas contemporâneas, tais como Lima e Pereira (1987); Maldonado (1994); Adomilli (2007); Colaço (2015), entre outros. Por outro lado, podemos considerar que em geral o tema das práticas de construção de embarcações destinadas à pesca artesanal é pouco abordado em relação ao litoral do Rio Grande do Sul, destoando da literatura sobre as demais regiões da costa brasileira, onde encontramos uma grande diversidade dessas práticas (IPHAN, 2012)¹.

Neste artigo, lançamos um olhar sobre a “tradição” dessas práticas de construção de embarcações para a pesca artesanal, sobretudo em relação ao conhecimento e as experiências adquiridas pelos carpinteiros navais, em sua associação com outros atores. Identificamos nos lugares onde a pesquisa foi realizada, a existência de certa tradição de práticas de trabalho, que são em parte transmitidas geracionalmente, ao mesmo tempo em que as novas gerações incorporam tecnologias relacionadas com as condições do mercado e, sobretudo, com as condições dos materiais utilizados e as agências de humanos e não-humanos, imbricadas ao ambiente marítimo costeiro.

Partimos da ideia de embarcação como algo vivo, conforme assinala Tim Ingold (2011), ao considerar que as coisas apresentam fluidez e um caráter transitório dos usos. Para Ingold (2011) há interpenetração dos fluxos da vida entre humanos e não humanos

Por sua vez, pensar sobre uma “tradição local” da construção naval para pesca artesanal, remete necessariamente a um conhecimento da vida e das atribuições da pesca, tais como as questões náuticas relativas ao desempenho e à praticidade das embarcações nas pescarias. Outro aspecto consiste na relação com a noção de arte, no sentido da criatividade individual dos carpinteiros navais, relacionada às suas práticas de trabalho atravessadas pelos fluxos do ambiente marítimo-costeiro.

Trata-se, por fim, de pensar como se configuram redes e se operam mudanças dentro de uma relativa tradição, a partir das práticas/experiências dos carpinteiros navais, nas associações e atravessamentos que envolvem o processo técnico de construção de embarcações.

Os dados e interpretações que trazemos dizem respeito a duas experiências de pesquisas etnográficas realizadas junto a comunidades pesqueiras, entendidas aqui como comunidades de trabalho da pesca artesanal, na região que envolve o litoral sul do RS. As investigações ocorreram junto a comunidades pesqueiras do entorno do estuário da Lagoa dos Patos: na Z3, situada no município de Pelotas, e em localidades do centro urbano e arredores do município de São José do Norte (Figura 1).

¹ Um exemplo desta importante lacuna fica evidente na publicação do IPHAN sobre patrimônio naval brasileiro (IPHAN, 2012), em que se apresentam as principais embarcações de cada região e um breve histórico. Nesta produção, encontramos uma parte importante, embora resumida, sobre a construção de botes no Rio Grande do Sul. Já no levantamento bibliográfico geral sobre o tema, além desta produção do IPHAN, não encontramos outras produções especificamente sobre o tema relacionado com a região pesquisada, apenas dados associados indiretamente ao tema, como parte de outros estudos.

ADOMILLI, Gianpaolo Knoller; ROMANI, Francisco Barroso Rotondaro; CAMARERO, Leticia D'Ambrosio. *A arte da construção naval na pesca artesanal: sobre saberes e ...* In: *Cadernos do Lepaarq*, v. XVI, n.32., p. 122-137, Jul-Dez. 2019.

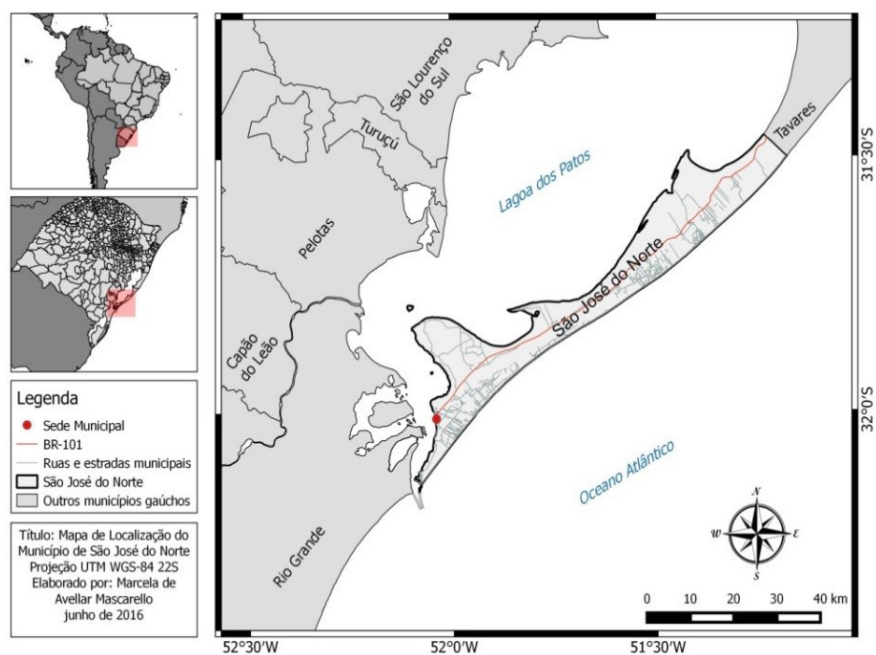


Figura 1: São José do Norte e região (tendo ao sul, Rio Grande e, na margem oposta da Lagoa dos Patos, Pelotas e São Lourenço do Sul). Fonte: Geografafes Ferramenta de Leitura (2016).

Em São José do Norte, a pesquisa ocorreu durante o ano de 2017, no âmbito da execução de um projeto com vistas à realização de um inventário sobre as referências culturais deste município, sob a supervisão e metodologia do IPHAN². Um dos aspectos relativos à cultura local contemplada neste inventário foi o tema da construção naval para a pesca artesanal. Embora esta pesquisa fosse pautada de acordo com a metodologia do IPHAN, isso não excluiu a realização de uma abordagem etnográfica, possibilitando um acompanhamento sistemático junto aos carpinteiros navais, em visitas sucessivas aos espaços de trabalho, realização de entrevistas abertas e contato com demais atores sociais, como familiares, pescadores artesanais e outros habitantes do município. Ao todo, mapeamos a existência de seis carpinteiros navais neste município, tendo estabelecido um contato mais aprofundado com dois destes carpinteiros. Finalizado no ano seguinte, este projeto teve como consequência a proposta de pensarmos, a construção naval para a pesca artesanal enquanto uma referência cultural da região que compreende o estuário da Lagoa dos Patos e seu entorno, envolvendo, juntamente com São José do Norte, os municípios de Rio Grande, Pelotas e São Lourenço do Sul. Esta perspectiva surgiu a partir dos relatos que obtivemos junto aos carpinteiros navais de São José do Norte, que faziam referências à construção naval nesses outros municípios, inclusive identificando embarcações construídas nesses lugares, todas obedecendo à mesma tipologia de embarcações encavernadas, sejam elas botes ou canoas, porém com alguns detalhes e acabamentos mais particulares, que serviam para identificar o “estilo” do carpinteiro naval, denotando de modo geral o que poderíamos chamar de design da embarcação, que diz respeito a arte e, portanto, o reconhecimento de quem construiu e de um padrão do lugar de onde veio.

Outro aspecto a reforçar esse recorte regional, foi a constatação de que essas comunidades pesqueiras, no qual a construção naval se insere e faz parte de uma rede de trabalho e forma de viver, incluindo aí redes de parentesco, compartilham o estuário da Lagoa dos Patos, sendo este ambiente aquático lugar de pescarias, que permitem o contato, a comunicação/ intercâmbio entre esses grupos/comunidades, onde essas práticas são comuns e dizem respeito a uma mesma identidade

² INRC – Referências Culturais do Município de São José do Norte. 2017. Este inventário foi realizado como medida compensatória a partir da implantação da empresa EBR Estaleiros do Brasil em São José do Norte.

ADOMILLI, Gianpaolo Knoller; ROMANI, Francisco Barroso Rotondaro; CAMARERO, Leticia D’Ambrosio. A arte da construção naval na pesca artesanal: sobre saberes e ... In: Cadernos do Leparq, v. XVI, n.32., p. 122-137, Jul-Dez. 2019.

étnico-cultural (ADOMILLI, 2007 e 2016; BITENCOURT, 2017).

A partir dessa primeira experiência e recorte para a região do estuário, estendemos a pesquisa para a colônia Z3, localizada no município de Pelotas (Figura 02), durante o ano de 2018. Posteriormente, a pesquisa também resultou em um Trabalho de Conclusão de Curso (ROMANI, 2018), possibilitando um aprofundamento quanto à questão das propriedades, fluxos e dinâmicas dos materiais e ampliando a perspectiva etnográfica. Contatamos quatro carpinteiros navais dessa localidade, sendo três deles proprietários de galpões de trabalho (Neri, Otto e Renato), tendo acompanhado sua rotina de trabalho nos galpões onde executam seu ofício, realizado entrevistas abertas e observação participante (Figura 03).

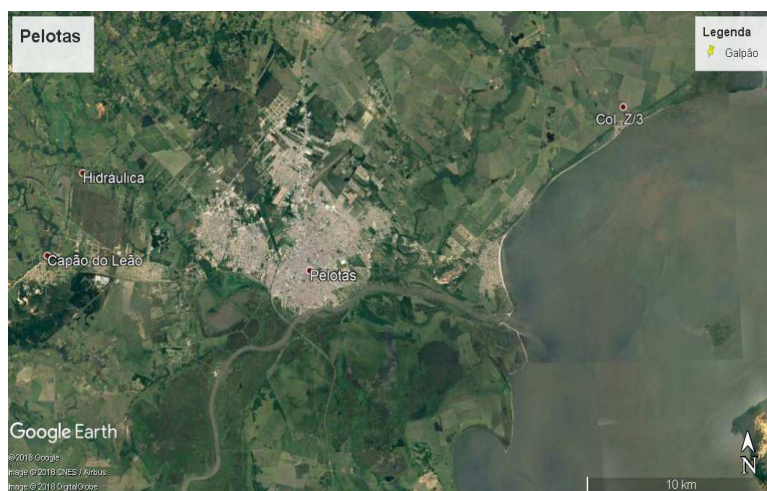


Figura 2: Pelotas e Colônia Z3. Fonte: Romani (2018).



Figura 3: Colônia Z3 e localização dos galpões de trabalho dos carpinteiros navais (Neri, Otto e Renato). Fonte: Romani (2018).

Assim, ao abordarmos os conhecimentos e habilidades no âmbito de processos técnicos da construção naval para a pesca artesanal em cada uma dessas comunidades, buscamos identificar as aproximações entre grupos e práticas, suas associações com humanos e não humanos, bem como suas relações com contextos mais amplos.

SÃO JOSÉ DO NORTE E Z3: A CONSTRUÇÃO NAVAL PARA A PESCA ARTESANAL EM DUAS COMUNIDADES PESQUEIRAS DO ESTUÁRIO DA LAGOA DOS PATOS

São José do Norte e Pelotas são municípios que margeiam o estuário da Lagoa dos Patos, caracterizando-se, juntamente com Rio Grande e São Lourenço do Sul, enquanto território marítimo-lacustre-costeiro, habitado por comunidades pesqueiras. Estes se direcionam majoritariamente à captura de espécies de peixes e crustáceos vindos do Oceano Atlântico que adentram a Lagoa dos Patos pelo canal da barra. Trata-se de uma região costeira que envolve a pesca e a navegação enquanto elementos históricos e culturais da região, sobretudo um modo de viver ligado ao ambiente aquático (ADOMILLI, 2007 e 2016). Esses grupos praticam a pesca visando, sobretudo, garantir sua sobrevivência econômica, reprodução social e herança cultural, conforme demonstram suas atividades cotidianas, vinculadas à pesca, como espaço de conhecimento, experiência e relação com o ambiente,

O trabalho da pesca, mais especificamente, diz respeito aos modos de pescarias, redes empregadas e safras de peixes, mas é aqui estendido a uma abordagem mais ampla, enquanto comunidade de trabalho em torno da pesca artesanal. Por fim, trata-se de apresentar e descrever o trabalho relativo à construção de botes e canoas (Figuras 04 e 05), uma tipologia de embarcações encavernadas e suas especificidades, bem como a formação de uma “tradição” da construção naval local.



Figura 04: Bote e canoa. Fonte: Adomilli (Dados, pesquisa 2017).



Figura 05: Bote e barcos de pesca ao fundo. Fonte: Adomilli (Dados, pesquisa 2017).

Em São José do Norte e na Z3, a tradição local da construção naval para pesca artesanal, de modo geral, remete necessariamente a um conhecimento da vida e das atribuições da pesca, tais como as questões náuticas relativas ao desempenho e à praticidade das embarcações nas pescarias. Além disso, entre os carpinteiros navais dessas localidades, a ligação com o ofício é passada geracionalmente, apresentando um conhecimento que se estende a duas ou três gerações no âmbito das comunidades pesqueiras. Entre os atuais, os ensinamentos retrocedem à geração dos pais e, em alguns casos, dos avós. O aprendizado do ofício também pode ser passado por um irmão mais velho ou por meio de outras redes de parentesco ou amizade, estas por meio da realização do trabalho de ajudante do carpinteiro naval.

Em relação às redes de trabalho e de parentesco, boa parte dos carpinteiros navais, em algum momento de suas trajetórias de vida, atuaram diretamente na pesca ou têm familiares que são pescadores. Esta atuação ocorreu no trabalho familiar, em botes e/ou canoas.

Há também alguns casos, observados em São José do Norte, no qual o processo de aprendizagem e inserção no ofício se deu em uma mutação da carpintaria voltada à construção de móveis e casas para a carpintaria naval. Dessa forma, um conhecimento familiar prévio de carpintaria foi se direcionando para a carpintaria naval, a partir das demandas de trabalho para a pesca na região. Outra referência de alguns carpinteiros navais de idade avançada, diz respeito ao contato (trabalharam ou conheceram), durante a década de 1960, com os estaleiros localizados em Rio Grande e destinados à construção de barcos voltados para pesca barra afora, tornando-se também uma importante referência³.

Em ambas as localidades (São José do Norte e Z3) os carpinteiros navais iniciaram no ofício com ferramentas rústicas e em condições precárias de trabalho, tendo progressivamente se aprimorado nas técnicas de construção. Os mais velhos dedicaram-se por anos à construção naval para pesca artesanal, acompanhando as transformações no setor, como ampliação do tamanho das embarcações para condicionar melhor o pescado e a mudança de uma propulsão à vela para a motorizada. Contudo, no caso de São José do Norte, durante a década de 1980, identifica-se uma guinada para a construção de barcos voltados para pesca barra afora e o aumento progressivo do tamanho das embarcações acabou direcionando parte desses construtores navais para o reparo de embarcações maiores.

O trabalho ocorre de forma independente, ou seja, os carpinteiros navais são proprietários das ferramentas e do seu espaço de trabalho, geralmente galpões de madeira ou alvenaria, de dimensões variáveis e com pé direito elevado, para possibilitar a construção de botes e canoas, bem como todo o equipamento de trabalho, sobretudo, madeiras e serras. Alguns dos galpões podem ser destinados apenas à realização de reparos de embarcações, podendo ser de tamanho bem mais reduzido. Todos eles se situam em localidades às margens da Lagoa dos Patos, para assim viabilizar a entrada e saída das embarcações. Nesses locais se constroem e reparam botes, canoas e, em alguns casos, barcos, cujo processo de construção de uma embarcação envolve as seguintes etapas:

1. O carpinteiro naval recebe do pescador um pedido de construção de uma embarcação. Ele conhece de forma detalhada o tipo de pescaria e as qualidades náuticas e demais necessidades de trabalho que requererá a embarcação a ser construída. A partir disso, estipula o valor pelo trabalho mais os gastos com material e acerta o prazo aproximado para finalizar o trabalho. O valor é pago em duas partes: uma metade é paga antes do trabalho e inclui o dinheiro para compra de material para a construção, especialmente, a madeira. Atualmente, as principais madeiras utilizadas são a grápia e o cedro alagoano, consideradas madeiras boas, legalizadas e de valor mais acessível. No passado, eram utilizadas madeiras nobres,

³ Em alguns casos a referência a esses estaleiros parece supor alguma influência nas práticas construtivas de embarcações encavernadas entre os carpinteiros mais experientes, que iniciaram na atividade durante esse período. Em Rio Grande, devido ao porto e a indústria pesqueira, já havia certa tradição de estaleiros voltados para a construção de barcos, além das embarcações menores. Em relação a tradição em práticas construtivas anteriores, parte de modelos e imagens de embarcações antigas podem ser encontradas no Museu Oceanográfico, em Rio Grande.

de maior durabilidade, uma grápia de maior qualidade que a atual e madeiras que atualmente não se encontram ou estão proibidas. Isso levou a adaptação com madeiras mais simples e, portanto, diminui a durabilidade das embarcações, requerendo mais reparos sistemáticos.

2. O carpinteiro inicia o processo de construção, a partir de um projeto prévio, com os cálculos em torno das medidas solicitadas, procedendo aos cortes e medidas, iniciando, em linhas gerais, primeiramente pelo fundo, depois na construção do cavername, montando assim o “esqueleto” da embarcação, sua estrutura. Com a estrutura pronta, procede à fixação das tábuas laterais, em um processo de “fechamento”, onde a madeira é envergada, no processo de esquentar para amolecer a madeira, de “dar fogo” e calafetar. E, por fim, proceder aos arremates e vedação. Os instrumentos básicos de trabalho são os seguintes: um conjunto de serras elétricas para cortar a madeira, pregos, martelos, lixadeiras, e mais alguns poucos equipamentos industriais utilizados no mundo da carpintaria, além da madeira, que forma a estrutura da embarcação, os pregos galvanizados, a cola naval e o óleo de linhaça, servem respectivamente para fixação das partes, selagem das frestas da madeira e impermeabilização. Já a serra de fita, em muitos casos é uma serra de açougueiro adaptada, serve para os principais cortes da madeira. No passado, o trabalho era realizado com poucas ferramentas e de forma rústica. O relato das trajetórias dos carpinteiros navais aponta para um trabalho apenas com serrotes, pois em determinados lugares não existia sequer energia elétrica. Essa situação foi progressivamente melhorando, no sentido de as instalações (galpões) contarem com energia elétrica e aquisição de equipamentos que facilitaram a atividade. Juntamente, houve o aperfeiçoamento e o processo de desenvolvimento das habilidades a partir dos anos de experiência.

3. Concluída a embarcação, o valor restante é pago pelo proprietário da embarcação. Além disso, cabe ao proprietário realizar a pintura e a colocação do motor e demais apetrechos de pesca. Trata-se de um processo de trabalho artesanal, sendo que cada carpinteiro tem seu “estilo” próprio, uma forma específica de dar um corte, no formato do casco, sua inclinação, etc., que pode ser reconhecida nas embarcações quando sua construção está finalizada.

Em relação à tipologia geral sobre embarcações, esses nomes apresentam uma tipologia específica à cultura local, destacando-se aí algumas variações do termo conforme as denominações nativas, como é caso da canoa. Na literatura sobre o patrimônio naval brasileiro, a canoa é concebida como “canoa de um tronco só” ou como “canoa de pranchão” (IPHAN, 2012). Já localmente, refere-se a uma embarcação com cavername e propulsão a motor. Em outras palavras, em São José do Norte e região as canoas, assim como botes e barcos, constituem modelos específicos de barcos encavernados.

Ao longo da história da construção naval na região, identificamos a existência das canoas de pranchão, que seria uma primeira modalidade de embarcação voltada a uma pesca mercantil e que, a partir de sua transição para a pesca artesanal, chega a receber motor, mas logo acaba se extinguindo, dando lugar aos botes e, posteriormente às canoas atuais (modelos encavernados), estas últimas, embarcações da pesca artesanal.

Podemos afirmar que se trata de um modelo de construção que acompanha a pesca artesanal a partir das pescarias em botes na Lagoa dos Patos, que inicia, aproximadamente, entre o final da década de 1960 e início da década de 1970. Anteriormente a esse período, se utilizava a canoa de pranchão, embarcação principalmente dos pescadores portugueses que migraram para esta região e que antecede às embarcações atuais (SANTANA, 2013). A canoa de pranchão aponta para modelos parecidos em outras regiões do Brasil, em suas técnicas de construção, sendo que “[...] integra o rol de embarcações sucedâneas de grandes canoas e que se valeram do subterfugio de inserir pranchas de madeira de modo a ampliar a seção natural dos troncos com que se confeccionavam essas embarcações” (IPHAN, 2012:105).

O bote começou a ser utilizado na região por volta da década de 1960, inicialmente à vela e logo (ainda na década de 1960 e, com mais intensidade na década de 1970) passando a operar com motor. De acordo com Santana (2013:148),

com o surgimento do bote, a canoa de pranchão foi deixando de ser construída e, aos poucos, foi desaparecendo, uma vez que os botes eram mais leves e mais baratos do que essas canoas. Segundo a autora, apesar de apresentarem maior durabilidade do que os botes, as canoas de pranchão eram mais difíceis de reparar e suas madeiras já não se encontravam disponíveis no mercado, tornando sua construção cara e trabalhosa. Além disso, essas canoas caracterizaram pescarias realizadas pelos pescadores portugueses que se estabeleceram em Rio Grande e em São José do Norte (a maioria vindo de Póvoa do Varzim, entre fins do século XIX e início do século XX), sendo que, na segunda metade do século XX, os mesmos já não apresentam efetivamente uma continuidade em seus modelos de pescaria, baseada em conjuntos dessas canoas, que formavam as “parelhas”, dando lugar a pescadores oriundos de Santa Catarina denominados de “açorianos” ou “catarinas”, que acabaram se estabelecendo na região, com parelhas menores, que tinham também a vantagem de requerer tripulações mais reduzidas (ADOMILLI, 2016). Por sua vez, a modalidade construtiva de botes também era encontrada no litoral catarinense. Trata-se, portanto, de uma relação que diz respeito à configuração étnico-cultural dos pescadores da região, formada a partir de fluxos migratórios de portugueses e açorianos (“catarinas”) e suas pescarias e técnicas construtivas de embarcações.

Se o bote surge por volta da década de 1960, a construção de canoas encavernadas começa a ocorrer com maior intensidade a partir da década de 1980. Assim seria como uma transformação que se relaciona com critérios técnicos, com improvisação, e com possíveis tradições, mas que, portanto, estão também ligadas ao aumento do mercado da pesca após os anos 1980. Sendo a canoa, um tipo de embarcação que oferece mais espaço para acondicionamento do pescado e para motores maiores. Desse modo, toda a estrutura da embarcação foi sendo remodelada, com modificação na popa e em diversas estruturas internas, que a compõem (Figuras 06 e 07).



Figura 6: Estrutura de uma canoa em construção. Fonte: Adomilli, (dados, pesquisa 2017).



Figura 7: Bote sem o fundo. Fonte: Adomilli, (dados, pesquisa 2017).

A DIMINUIÇÃO DAS DEMANDAS DE CONSTRUÇÃO DE BOTES/CANOAS, O SURGIMENTO OCASIONAL DE DEMANDAS DE CONSTRUÇÃO DE LANCHAS E O TRABALHO DE REPARO DAS EMBARCAÇÕES

Após o processo de desenvolvimento durante fins do século passado, a construção de botes e canoas vêm em decadência, conforme assinala Neri, carpinteiro naval da Z3, em diversos relatos. Uma das principais razões alegadas para explicar este quadro, e que constatamos ser recorrente entre os carpinteiros navais de São José do Norte e da Z3, consiste na diminuição da demanda de construção de novas embarcações pelos pescadores, devido à redução da atividade pesqueira. Esta, por sua vez, é decorrente da escassez de pescado, o que vem gerando uma crise aguda no setor pesqueiro (e consequentemente dessa carpintaria) nas últimas décadas. Outro fator seria o risco de uma não continuidade geracional do ofício da carpintaria naval local, uma vez que não se encontram mais jovens nessa atividade. Os carpinteiros navais se encontravam, durante a pesquisa, majoritariamente na faixa etária varia entre 60 a 80 anos de idade, não apresentando renovação, correndo o risco de uma ruptura na transmissão de conhecimentos para as gerações seguintes. Observamos que a transmissão do conhecimento na Z3 praticamente não ocorre mais, apresentando um quadro mais agudo. A exceção seria o caso de Edson, carpinteiro naval da Z3, que se considera aprendiz e trabalha com seu pai, Renato. Já em São José do Norte, havia três carpinteiros navais na faixa etária entre 20 a 30 anos de idade, indicando alguma continuidade.

Na Z3 e em São José do Norte a construção/reparo de embarcações é solicitada por pescadores. Em ambas as localidades, embora esta seja a atividade principal, observa-se recentemente uma variação das práticas de construção a partir de pedidos realizados por navegadores que tem essa atividade como lazer (turismo e pesca amadora). Assim, essas embarcações, chamadas de “lanchas” seriam uma alternativa à diminuição da demanda de embarcações, além de apresentarem diferenças em relação aos botes/canoas, já que são construídas com outras finalidades. Neste caso, ainda que a construção de lanchas ocorra de forma pouco expressiva, consiste em uma mudança na carpintaria naval local.

Em relação ao pedido, o que poderíamos considerar como ‘contrato’, diz respeito às práticas que relacionam o sujeito carpinteiro com outros sujeitos, de proximidades variáveis: pescadores, mais próximos, pertencentes à mesma comunidade

trabalho, dentro de redes de parentesco, amizade e vizinhança, e onde se complementam os conhecimentos e atividades; mas também com aqueles mais distantes, os donos de embarcações de lazer, para onde se expandem alternativamente as práticas e as relações estabelecidas com esses sujeitos de fora da comunidade pesqueira, mas que, por outro lado, constituem uma alternativa aos carpinteiros e os levam a realizar outras adaptações técnicas.

Se a diminuição da atividade decorre das restrições ao desenvolvimento da pesca artesanal no estuário da Lagoa dos Patos, esta é indicativa a correlação entre a pesca e construção de embarcações. Apesar de não ser recorrente, a modalidade de contrato entre pescador e carpinteiro naval, essa já foi basilar na constituição e desenvolvimento das práticas de construção de embarcações.

Contrasta-se, portanto, a relação de proximidade entre o pescador artesanal e o carpinteiro naval, para com a relativa distância presente na relação aqui apresentada. Essa distância, em termos socioeconômicos e culturais, é reafirmada pela distância geográfica: enquanto o pescador e carpinteiro naval – na Z3 – dividem lugares públicos e habitam em zonas próximas, esses novos requisitantes, como relata Neri, são “lá de Pelotas”, referindo-se à zona central do município de Pelotas, esclarecendo que alguns são sócios de clubes náuticos.

Se com a queda na demanda, uma das saídas, apontada acima seria a relação com novos atores sociais, via construção de lanchas, a principal variação da atividade que mantém estes carpinteiros navais nos reparos (Figuras 08 e 09). Geralmente são reformas de embarcações, com vistas a substituição das partes deteriorados pelo tempo. Na Z3 e em São José do Norte, há um grande número de canoas e botes construídos num passado recente. Levando em conta que uma embarcação dessas, na maioria das vezes, era feita em grábia, pode chegar a durar uns 40 anos – como relata Neri -, a grande incidência dessas indicam que em anos passados a encomenda de embarcações era relativamente grande. Portanto, canoas e botes que estão em uso na pesca necessitam de reparos em partes apodrecidas de suas estruturas.



Figuras 08 e 09: Canoa em reparos. Fonte: Adomilli (Dados da pesquisa, 2017).

MATERIAIS EM FLUXO: PROPRIEDADES DAS SUBSTÂNCIAS NOS SABERES DOS CARPINTEIROS NAVAIS

Seguindo a perspectiva de Ingold (2011), as propriedades dos materiais presentes na carpintaria naval diz respeito ao que sua composição oferece enquanto possibilidade e limitação ao carpinteiro naval. Assim, observa-se alguns materiais ‘desaparecidos’, por debaixo da materialidade denominada embarcação, como “as pedras também têm histórias, forjadas nas contínuas relações com o entorno que podem ou não incluir seres humanos e muitas outras coisas” (INGOLD, 2011: 67). Essa relação/interpenetração carpinteiro/materiais pode ser pensada inicialmente em quatro materiais: madeira, metais, colas e tintas.

Para Neri, as madeiras tinham que ser trabalhadas de forma que se aproveitassem bem suas dimensões e que não forçasse sua estrutura. Mas como não forçar, por exemplo, uma tábua que precisa ser dobrada e encaixada no costado? Ingold (2011) diria que as propriedades de qualquer material, substância, é trabalhada pelo artesão com respeito, para não extrapolar as condições impostas por essas. Edson, nos elucida sobre essa questão ao revelar que “as tabuas vêm com um lado certo, mais fácil de curvar”. Evidenciando uma propriedade da madeira, da condição que o emaranhado de fibras daquela tabua impunha ao trabalho humano (Figuras 10 e 11).

Apenas uma propriedade da madeira – a resistência e direção de suas fibras – já elenca um contexto para sua utilização na carpintaria naval. Trata-se de uma propriedade percebida principalmente pela visão e tato desses carpinteiros, sendo importante observar a curvatura ‘natural’ da madeira, bem como tocar e sentir essa leve pendência para um dos lados. Como lembra Neri, para barcos maiores eram usadas, antigamente, estufas para amolecer as madeiras. Elas umedeciam a madeira com vapor de água para propiciar maior elasticidade. Hoje, tanto Neri quanto Renato, utilizam o maçarico em seus reparos: eles aquecem as partes onde a madeira oferece maior resistência para em seguida colocá-las nos braços com presilhas. Portanto, observa-se mudanças na história das madeiras na carpintaria naval, desde uso de estufas, óleo, maçarico, etc. todos para trabalhar com sua propriedade que é ressaltada quando se tenta torcê-la. Para Ingold (2011) toda propriedade é contextual, como para quem constrói uma estante a resistência das fibras da madeira não está para ser ‘contornada’, mas sim para ser reafirmada enquanto propriedade que possibilita esta estante aguentar peso.



Figura 10: Tábua envergada. Fonte: Romani (2018).

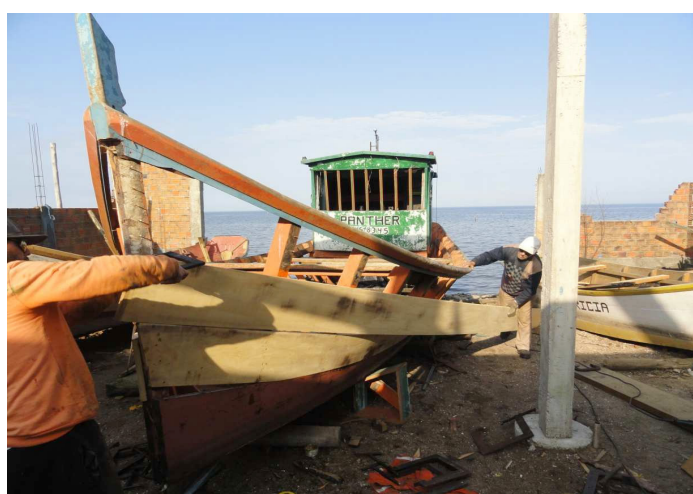


Figura 11: Colocação de tábua. Fonte: Romani (2018).

Já na confecção de peças como a quilha e as cavernas, por exemplo, a propriedade elástica da madeira não é tão relevante quanto para as tabuas do costado. Enquanto no último caso precisa-se de tabuas que se acomodem em curvas do casco, nas outras se busca pela maior dureza, pela maior resistência da madeira, já que são peças estruturais que asseguram a forma do barco. Por isso, nessas peças, se utiliza tabuas com maior espessura.

Os tipos de madeira – relacionados com as espécies de árvores dos quais provêm – também guardam conhecimentos acerca de suas propriedades específicas. Neri revela que o cedro não é ideal para a construção de embarcações, já que possui menor resistência e maior permeabilidade. Já a grábia seria ideal, pois apresentaria maior resistência, durabilidade e impermeabilidade. Portanto, existem três propriedades, ligadas a qualidade das fibras e suas disposições. Mesmo não sendo o ideal, utiliza-se o cedro em reparos. Isso incide em um contexto de trabalho: na utilização do cedro para a confecção de um costado não é necessário aplicar tanto calor e o cuidado para não quebrar a tabua é maior devido à menor resistência de suas fibras. Além do contexto de uso, do meio perceptivo, também o tipo de madeira nos revela determinadas práticas e significações.

A madeira cortada em tabuas também oferece uma propriedade significativa à carpintaria naval. O fato de serem cortadas faz com que suas superfícies apresentem muitas imperfeições, ou seja, farpas que promovem uma superfície não totalmente lisa, contrapondo-se a um dos objetivos cruciais na fabricação das peças em madeira: a proeminência de superfícies lisas que melhorem a aplicação da tinta e diminuam a possibilidade de pontos permeáveis. Essa busca por superfícies lisas é observável em diversos momentos: quando Oto lixava o casco de uma lancha, sempre olhando e passando a mão para sentir a superfície, ou quando Neri cortava e aplainava tabuas. Assim, ver e tocar essas superfícies são uma prática no qual o carpinteiro desenvolve habilidades perceptivas em sua prática de trabalho cotidiana para identificar a diferença entre uma superfície lixada com pequenas imperfeições e outra extremamente lisa. Logo, essa propriedade das fibras das madeiras conduz um trabalho intenso para a fabricação de superfícies lisas em um contexto específico de trabalho que envolve a utilização de diversas lixas, observação e toque minuciosos.

Os metais estão presentes, sobretudo, nas ferramentas. Já nos materiais que compõem as embarcações podemos vê-los consubstanciados em pregos e parafusos. São de aço galvanizado, sendo que apresentam uma resistência necessária ao mantimento das estruturas de uma embarcação. Seu corpo precisa segurar as diversas peças que são ligadas umas às outras. Como Renato indica: “Os pregos tem que aguentar o balanço das tabuas”. Indicando que, sendo as tabuas nunca totalmente estáveis, esses pregos e parafusos precisam ter resistência e elasticidade para acompanhar esses movimentos sem quebrarem. A segunda propriedade do aço galvanizado é o seu potencial corrosivo relativamente baixo quando em contato com a água, contribuindo para maior durabilidade das embarcações. Neri indica que resistem relativamente bem ao contato, quase sempre, inevitável com a umidade e os compara aos pregos de cobre, que eram utilizados antigamente e não apresentavam o mesmo desempenho. Estes, no contato com a água, rapidamente enfraqueciam e quebravam.

As colas e a serragem compõem uma mistura que apresenta suas propriedades enquanto material cujo processo de mistura deve ser realizado até se obter uma pasta de textura “parecida com a do mel”. Essa mistura com a serragem é feita com a precisão de quem repete essa prática a muito tempo, sendo realizado “a olho”. Como aponta Neri, a textura dessa pasta influencia bastante na otimização do uso, ou seja, com uma pasta mais líquida pode-se perder muito, pois essa irá escorrer com maior facilidade. Oto aponta para uma das propriedades observadas no uso dessa pasta de cola e serragem: o tempo de secagem, que irá refletir no tempo que o carpinteiro tem para trabalhar nessa parte. A cola de melhor qualidade demora mais a secar e propicia mais tempo para o carpinteiro trabalhar. Além da qualidade da cola que indica o tempo de seu uso, também as condições climáticas incidem sobre este tempo, conforme revela Oto, ao explicar que no inverno (mais húmido e com pouca

incidência de sol) a cola pode demorar mais de um dia pra secar, enquanto no verão, a secagem ocorre em poucas horas.

A propriedade adesiva de uma pasta de cola é analisada pelos carpinteiros a partir da observação desta em embarcações com certo tempo de uso, conforme demonstrou Neri em uma embarcação que estava a proceder com reparos: “olha aqui como essa cola é difícil de soltar”.

As tintas são um componente essencial para o acabamento de uma embarcação. Além da função estética, também promove a melhor conservação das madeiras, tanto em contato com a água como acima dela. Por isso, segundo Neri, é indispensável que se aplique a tinta numa superfície lixada bem retilínea. Como quem pinta a embarcação é o pescador, podemos observar mais diretamente a participação deste nos fazeres técnicos da carpintaria naval. Assim, podemos pensar o uso das tintas como uma das relações entre carpinteiro e pescador (além da interlocução e troca de percepções sobre a embarcação e sua posterior atividade no meio aquático).

Já em casos em que o requisitante não é pescador, o carpinteiro naval pode ser incumbido de aplicar a tinta. As propriedades das tintas estão ligadas a elasticidade e impermeabilidade. A elasticidade está ligada a aderência à madeira e que não sofra com o movimento que as tabuas fazem até assentar, proporcionando uma superfície que acompanhe seus movimentos. A impermeabilidade, enquanto propriedade da tinta está na busca pela menor absorção de água pelas tabuas, mantendo estas com suas superfícies bem definidas e estáveis em seu uso.

O MAR (ÁGUA), O VENTO E O TEMPO

Os materiais, suas superfícies, substâncias e meios interagem no fenômeno técnico, em um múltiplo sentido de influência, não só o do trabalho humano, mas também das propriedades dos materiais envolvidos. Ao comentar sobre a qualidade das embarcações, Neri afirma que “a água é tihosa, vai mostrar se é bom ou não”. A ação do meio aquático incide na criação de novas estruturas que respondam melhor à resistência da água, mas também diz respeito ao teste das superfícies que são expressamente postas em contato com esse meio. Assim, o meio aquático que reside no estuário da Lagoa dos Patos, chamado por alguns de “mar” está presente neste processo técnico de construção e reparos de embarcações. Inspiração para a criatividade, para o desenvolvimento técnico e acabamento, consiste em teste final da funcionalidade e substância que oferece resistência levando a busca por um aperfeiçoamento hidrodinâmico da embarcação.

As propriedades da água enquanto substância promovem o último acabamento nas embarcações. Segundo Oto, “Se ficar na água não precisa dar mais uma mão. Se ficar ai ela se abre toda”, uma vez que “a embarcação na água assenta melhor a tinta e não faz aparecer rachaduras no casco”, portanto substância que oferece o último acabamento: “ela ‘fecha’ as frestas, ela conserva e faz pegar melhor a tinta”.

Segundo Ingold (2011) o que caracteriza um meio é a sua capacidade de possibilitar movimento e percepção; assim, possibilita ao carpinteiro a percepção dos movimentos da embarcação e contribui na reflexão acerca das melhores saídas para otimizar esse movimento. Certa vez Neri, quando me falava da estrutura aonde vai a hélice, revelou observar o movimento das embarcações na água, averiguando como se comporta e como poderia melhorar esse comportamento. Logo, a água é meio para parte da embarcação.

Assim, a metáfora de um território anfíbio, diz respeito à paisagem de areia terras, lagoas e mares, e no viver neste ambiente lacustre-marítimo-costeiro, acrescentando que a arte dos carpinteiros navais e também a arte de um barco que vive na água, ou melhor, entre dois meios: terra e água, onde (como um anfíbio) os carpinteiros, pescadores e embarcações

precisam da água para realizarem seus feitos e propagar suas ações/criações.

Essa relação se estende para a embarcação na atividade pesqueira e envolve ai outros atores, como o vento e o tempo (estações do ano, condições climáticas), já mencionados implicitamente nos processos de construção das embarcações, mas que principalmente remete às épocas do ano e aos tipos de vento (sul, norte, nordeste, leste) que trazem e afastam os peixes e decidem se haverá ou não pescarias. O vento associado condições climáticas e determinadas estações do ano permite que o estuário da lagoa fique mais salgada ou mais doce, mais agitada ou calma definindo as safras de peixes. Para entrada do camarão, uma das safras mais lucrativas para os pescadores, por exemplo, deve ocorrer entre no verão e com vento sul que permite a entrada do oceano para a lagoa e poucas chuvas (ADOMILLI, 2007). O vento, assim como a água diz respeito á mobilidade no qual reside a dinâmica da vida em suas associações nesse ambiente.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Há um emaranhado de espaços de vida que envolve o carpinteiro naval, vinculado ao que podemos chamar de comunidade de trabalho em torno da pesca artesanal. A relação entre carpinteiros navais e pescadores é algo indissociável, no sentido que vai para além do ato de pescar em si, diz respeito a um modo de viver, ao ethos de pescador, suas famílias e todo o universo de parentesco e sociabilidade que a compõe, bem como outras atividades, como a do carpinteiro naval. Por sua vez, o mercado da pesca envolve relações entre local e global e incide nas formas de viver e nas técnicas, na tecnologia empregada nas atividades dessas comunidades, na comercialização do peixe etc., bem como mudanças nas práticas, riscos e alternativas. Em relação a construção e uso, essas práticas são atravessadas pelo ambiente marítimo, onde o mar age como meio e substância, que incide e intercambia com as embarcações, no processo de construção e de capacidades náuticas. As tradições locais da construção naval para pesca artesanal, de modo geral, remetem necessariamente a um conhecimento da vida e das atribuições da pesca, tais como as questões náuticas relativas ao desempenho e à praticidade das embarcações nas pescarias. Além disso, entre os carpinteiros a ligação com o ofício é passada de uma geração a outra, apresentando um conhecimento que se estende a duas ou três gerações no âmbito das comunidades pesqueiras. Em relação às redes de trabalho e de parentesco, boa parte dos carpinteiros navais, em algum momento de suas trajetórias de vida, atuaram diretamente na pesca ou têm familiares que são pescadores. Esta atuação ocorreu no trabalho familiar: em botes e/ou canoas. Por fim, buscamos etnograficamente demonstrar como a embarcação é algo vivo, na dinâmica e intercâmbio das substâncias que o compõem e pelo atravessamento das condições climáticas, das águas e dos ventos, que envolve a vida entre dois meios, onde também se inserem/ intercambiam, ou seja, são atravessados por esses fluxos, peixes, crustáceos, pescadores artesanais e carpinteiros navais.

REFERÊNCIAS

- ADOMILLI, Gianpaolo. Terra e mar, do viver e do trabalhar na pesca marítima. Tempo, espaço e ambiente junto a pescadores de São José do Norte- RS. (Tese de Doutorado) Programa de Pós-Graduação em Antropologia Social / Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2007.
- ADOMILLI, Gianpaolo. As cebolas, os peixes e os camarões: a dinâmica cultural das práticas de trabalho e processos de territorialização de pescadores do litoral sul do RS. *Tessituras. Revista de Antropologia e Arqueologia*. v. 4, n. 1., p. 259-279, 2016. Disponível em: <<https://periodicos.ufpel.edu.br/ojs2/index.php/tessituras/article/view/8979/6571>>. 2016. Acessado em: 03 nov. 2019.
- BITENCOURT, Carolina Amorin da Silva. Pessoas, Sereias e Divindades: Um estudo Etnológico, Mitológico e Etnoceanográfico em uma Colônia de pescadores no Sul do Rio Grande do Sul (Dissertação de Mestrado) Universidade Federal de Pelotas, Pelotas, 2017.
- COLAÇO, José. Quanto custa ser pescador artesanal? Etnografia, relato e comparação entre dois povoados pesqueiros no Brasil e em Portugal. Rio de Janeiro: Garamond, 2015.
- GEOGRAFARES FERRAMENTA DE LEITURA. Mapa do município de São José do Norte. Disponível em: <<http://www.periodicos.ufes.br/geografares/rt/suppFiles/11991/0>>. 2016. Acessado em: 03 nov. 2019.
- INGOLD, Tim. *Estar Vivo. Ensaios sobre movimento, conhecimento e descrição*. Petrópolis: Ed. Vozes, 2011.
- IPHAN. Patrimônio Naval Brasileiro. V. 2. Brasília, DF: Edições técnicas sobre Patrimônio Material, 2012.
- LIMA, Roberto Kant de; PEREIRA, Luciana. *Pescadores de Itaipu*. Rio de Janeiro: EDUFF, 1987.
- MALDONADO, Simone. *Mestres e mares: espaço e indivisão na pesca marítima*. São Paulo: Annablume Editora, 1994.
- MALINOWSKI, Bronisław. *Los argonautas del Pacífico occidental*. Barcelona: Planeta DeAgostini, 1986.
- ROMANI, Francisco Barroso Rotondaro. Contribuições à compreensão da carpintaria naval na Z3: etnografia dos carpinteiros navais, suas técnicas e seu ofício (Trabalho de Conclusão de Curso), Universidade Federal do Rio Grande, Rio Grande, 2018.
- SANTANA, G. M. A cultura da pesca artesanal de bote na comunidade da Barra em Rio Grande/RS (Dissertação de Mestrado), Programa de Pós-Graduação em Geografia / Instituto de Ciências Humanas e da Informação / Universidade Federal do Rio Grande, Rio Grande, 2013.