



Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais

ISSN: 1517-4115

revista@anpur.org.br

Associação Nacional de Pós Graduação e Pesquisa em Planejamento Urbano e Regional

Pio Antunes da Luz, Esdras; Martins, Pedro

Cultura náutica e patrimônio material: um olhar sobre a Costa da Lagoa, Ilha de Santa Catarina

Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais, vol. 16, núm. 2, noviembre, 2014, pp. 205-223

Associação Nacional de Pós Graduação e Pesquisa em Planejamento Urbano e Regional
Recife, Brasil

Disponível em: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=513951682013>

- Como citar este artigo
- Número completo
- Mais artigos
- Home da revista no Redalyc

redalyc.org

Sistema de Informação Científica

Rede de Revistas Científicas da América Latina, Caribe, Espanha e Portugal

Projeto acadêmico sem fins lucrativos desenvolvido no âmbito da iniciativa Acesso Aberto

CULTURA NÁUTICA E PATRIMÔNIO MATERIAL:

UM OLHAR SOBRE A COSTA DA LAGOA,

ILHA DE SANTA CATARINA

ESDRAS PIO ANTUNES DA LUZ
PEDRO MARTINS

R E S U M O : *A Ilha de Santa Catarina, malgrado sua condição e potencial para o emprego do transporte náutico, tem como seu principal, e quase exclusivo, modal de transporte de massas o transporte rodoviário. A única exceção presente na Ilha é a localidade da Costa da Lagoa. Nessa localidade, a população optou conscientemente pela exclusão do transporte rodoviário, elegendo como seu modal exclusivo o transporte náutico. O texto, elaborado a partir de pesquisa empírica de caráter qualitativo, trata de resgatar o histórico da localidade e sua formação cultural e inventariar a diversidade de embarcações utilizadas para o transporte de pessoas, tanto público quanto privado. Aponta o texto para uma reflexão sobre a necessidade de planejamento urbano a partir das características geográficas da Ilha.*

P A L A V R A S - C H A V E : *cultura náutica; patrimônio material; identidade; Costa da Lagoa; Ilha de Santa Catarina.*

INTRODUÇÃO

No filme Konrack (1974), do diretor Martin Ritt, Jon Voight interpreta um professor de ensino primário que vai lecionar na Ilha de Yamacraw, Carolina do Sul. Pat Conroy, o professor, encontra seus alunos, todos negros, em situação de lastimável abandono e vítimas de racismo. Os alunos não sabiam ler nem fazer contas, sequer eram capazes de dizer em qual país viviam. O fato que mais o surpreende, no entanto, é que nenhum habitante da ilha fluvial sabia nadar – o que era motivo de recorrentes acidentes fatais.

Este preâmbulo ajuda-nos na aproximação do mote deste texto. A Ilha de Santa Catarina, que representa 87% do território da cidade de Florianópolis, a capital do estado de mesmo nome, enfrenta nessa segunda década do século XXI o estrangulamento do seu sistema rodoviário com a peculiaridade de não fazer uso de seus recursos náuticos para o transporte de massas. Parte-se, aqui, da lembrança de que Florianópolis era, até o início da década de 1930, servida exclusivamente por transporte náutico para o seu contato com o continente, tendo nesse modal de transporte sua principal ferramenta de comunicação entre as suas localidades. Decorridas poucas décadas, o transporte aquaviário cotidiano restringe-se a apenas uma localidade, a Costa da Lagoa, onde o transporte por barcos é a forma dominante de acesso¹.

Esse fenômeno é uma característica do século XX que afetou grande parte do

¹ Existem na região, também, várias trilhas para caminhadas que ligam diferentes localidades.

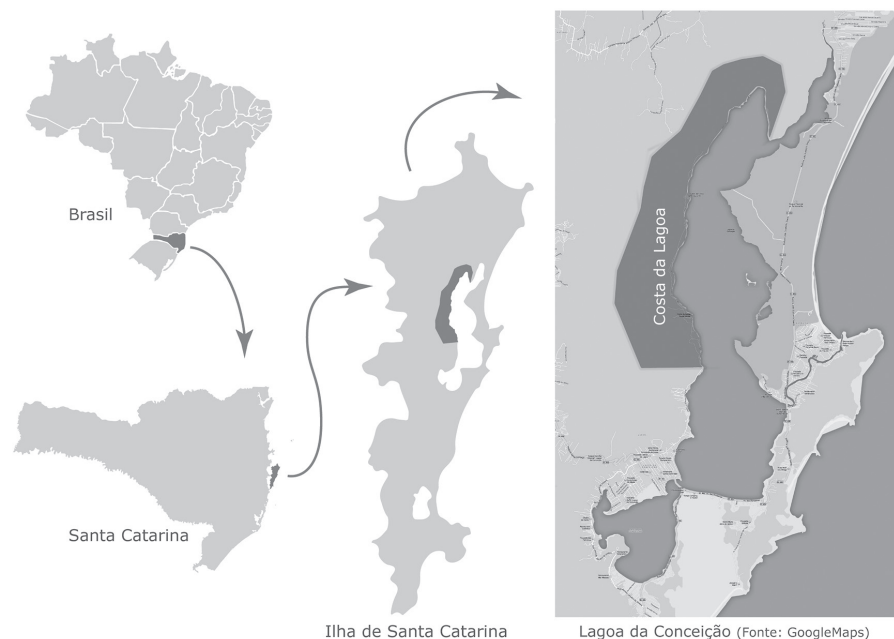
Brasil, mesmo as localidades que ainda utilizam o transporte náutico em grande escala. Trata-se do efeito da popularização do automóvel e do caminhão aliado à abertura de estradas por toda parte. O transporte ferroviário sofreu impacto semelhante como efeito deletério da expansão da indústria automotiva.

Poucos foram os lugares do litoral brasileiro com tradição náutico-marítima que mantiveram seus saberes e práticas conectados a essa forma de mobilidade e transporte. No entanto, a cultura náutica² seguiu sendo desenvolvida em localidades menores, com o trabalho na pesca artesanal; ou nas cidades maiores que tinham porto para a pesca industrial e, principalmente, para o traslado de mercadorias em navios de forma transoceânica.

Se imaginarmos que, até quarenta anos atrás, só existiam canoas na Costa da Lagoa e que, hoje, a localidade conta com um patrimônio naval diversificado e uma embarcação a cada três moradores, aproximadamente, podemos afirmar que a região foi contra a corrente de desaparecimento contínuo da cultura náutica que aconteceu no Brasil durante o século XX, como constata Vieira Filho ao afirmar que o patrimônio naval brasileiro é “[...] um dos mais ricos e expressivos, mas também um dos mais ameaçados contextos do patrimônio cultural do Brasil” (VIEIRA FILHO apud IPHAN, 2012, p. 9).

Neste artigo trataremos de abordar a cultura náutica da Costa da Lagoa no contexto contemporâneo, com o propósito de inventariar, sem exaurir, o patrimônio material representado pelas embarcações que constituem a representação física dessa cultura na localidade em apreciação.

Figura 1: Gráfico de aproximação da localidade da Costa da Lagoa



Fonte: Google Maps com arte de Leo Romão.

² “Entenda-se como cultura náutica a forma como o homem se relaciona com o objeto náutico, ao estabelecer uma dependência ou hábito de se deslocar através da navegação, em um ambiente específico” (ANTUNES DA LUZ, 2014, p. 9).

A PESQUISA

Pensar a importância dessa transformação cultural tendo como espaço a Ilha de Santa Catarina, que já foi considerada “O melhor porto do sul do Brasil” (VÁRZEA, 1985), com as duas baías (norte e sul) e a Lagoa da Conceição como locais privilegiados dessa cultura, é o pano de fundo deste artigo que faz uma reflexão sobre o aspecto patrimonial da navegação através de um estudo de caso. Trata-se aqui de compreender como a pequena localidade da Costa da Lagoa, dentro da Lagoa da Conceição, em Florianópolis/SC, além de manter parte do seu patrimônio naval histórico, reuniu nos últimos trinta anos, de forma autônoma, uma mostra diversificada do patrimônio naval brasileiro, com mais de duas centenas de embarcações articuladas para pesca, lazer e, principalmente, para o transporte aquaviário urbano.

As informações aqui desenvolvidas são provenientes de uma pesquisa mais ampla que tinha como proposta investigar a cultura náutica na localidade da Costa da Lagoa, empregando uma abordagem qualitativa, com o uso da observação participante (GOLDEMBERG, 1999) e da fotografia como recursos metodológicos para o levantamento de dados, que permitiram caracterizar o patrimônio material contido no espaço da comunidade.

O referencial teórico transdisciplinar (BASARAB, 1999; MORIN, 2002), definido para investigar o fenômeno cultural estudado – que é construído e cerceado por uma infinidade de fatores históricos, sociais, econômicos, geomorfológicos, biológicos, materiais, entre outros –, possibilitou a compreensão dos diferentes elementos e conhecimentos que formam essa realidade. Entenda-se por realidade

[...] aquilo que resiste às nossas experiências, representações, descrições, imagens ou formalizações matemáticas. A física quântica nos fez descobrir que a abstração não é um simples intermediário entre nós e a Natureza, uma ferramenta para descrever a realidade, mas uma das partes constitutivas da Natureza (BASARAB, 1999, p. 28).

Além disso, buscou-se propiciar um deslocamento autoral de pesquisa que priorizou a compreensão da vida e de conhecimentos vindos das práticas cotidianas com o objeto barco e sua relação com o mundo natural. Para tanto, o objeto de pesquisa foi observado à luz das categorias de paisagem, identidade e patrimônio. A escolha se fez em função da circularidade e complementaridade dos termos entre si, os quais auxiliaram na investigação e na elucidação do tema. A paisagem (SIMMEL, 2009; SAUER, 1925; MENESES, 2002), na sua significação plena, contém elementos da natureza associados às especificidades identitárias que são heranças do passado. A identidade (HALL, 2006; CASTELLS, 1999), elemento basilar da cultura, distingue-se e se confunde com a paisagem e estrutura a importância patrimonial. A noção de patrimônio, como bem resgata Tempass (2006), remete à ideia de um bem público, ainda que produzido e transmitido ao longo da história por indivíduos ou grupos de indivíduos. Deve-se, de qualquer forma, considerar que o patrimônio cultural possui dois aspectos, material e imaterial.

É declarado que o objeto barco é essencial para a navegação mas, como nos lembra Malinowski (1976, p. 91),

A canoa é elemento da cultura material e, como tal, pode ser descrita, fotografada e até mesmo fisicamente transportada para um museu. Contudo – e esta é uma verdade frequentemente negligenciada – a realidade etnográfica da canoa não poderia ser transmitida ao estudioso simplesmente colocando-se diante de um exemplar perfeito da embarcação.

Malinowski (1976) afirma, ainda, que não podemos fetichizar a canoa. Que o estudo etnográfico profundo, com o levantamento de suas finalidades e com dados sociológicos sobre sua posse, cerimoniais e costumes, aproxima-nos sobre o que a canoa representa para o nativo, mas

Nem mesmo isso, entretanto, se aproxima da realidade mais vital de uma canoa nativa, pois um barco, seja ele feito de casca de árvore ou madeira, de ferro ou de aço, vive a vida de seus navegantes e, para o marinheiro, representa mais do que um simples pedaço de madeira moldada. Para o nativo, não menos do que para o marinheiro branco, o barco está envolto numa atmosfera de romance, construída de tradições e experiências pessoais. É um objeto de culto e admiração, uma coisa viva que possui personalidade própria (MALINOWSKI, 1976, p. 91).

3 A Costa da Lagoa, no contexto da Lagoa da Conceição, é comumente chamada apenas de Costa. É uma contração que será também utilizada a partir deste ponto.

Os navegadores da Costa³, com o passar do tempo, adaptaram-se às novas necessidades da vida, substituindo e renovando seu quadro de embarcações e histórias. Até a década de 1960, as canoas (bordada e lisa) dominavam a localidade, movimentadas a vela, a remo (de pá ou de voga) ou varejão (vara de empurrar). Na década de 1970, aparecem os primeiros motores a gasolina, que são adaptados em algumas canoas maiores. Aparecem também as primeiras baleeiras na região, já motorizadas. A vida na Costa, no entanto, sofre uma mudança mais radical na década de 1980 e as embarcações acompanharam as transformações inerentes.

Figura 2: Vila principal da Costa da Lagoa



Fonte: Foto de Esdras da Luz, 2011.

A Costa é uma das localidades ao redor da Lagoa da Conceição que têm histórico de ocupação humana secular que, possivelmente, antecede a ocupação açoriana no século XVIII (ANTUNES DA LUZ, 2014). Possui aproximadamente 800 moradores nos 293 domicílios (em 2010, segundo o Censo do IBGE) dispersos em vários conglomerados de casas dispostas nos sopés dos morros. Tem seu acesso apenas a pé, através de diferentes trilhas, pela via do transporte aquaviário desenvolvido por duas cooperativas de barcos, Coperbarco e Copercosta, que desenvolvem seu trabalho de transporte através de concessões públicas em três trajetos, ou por embarcações privadas. A diferenciação no acesso fez com que a comunidade se desenvolvesse com características específicas e um quadro cultural ritmado e permeado pelo uso de variados tipos de embarcações na demanda das atividades cotidianas, constituindo uma cultura náutica que se aprimorou no transporte de pessoas, mas que ainda mantém a pesca tradicional com a canoa e com barcos capacitados para a pesca no mar. A economia local se divide entre o transporte de pessoas, o turismo gastronômico e a pesca artesanal em menor escala.

A localidade da Costa não possui acesso rodoviário por decisão tomada pela própria comunidade e por ter o seu caminho principal – que só pode ser percorrido a pé – tombado pelo município por meio do Decreto Municipal N° 247/1986. Essa decisão pública foi fundamental para a manutenção da cultura náutica e a forma de vida estabelecida naquele local.

Até a década de 1960, a comunidade da Costa assemelhava-se a muitas outras do litoral do Brasil que viviam em relativo isolamento, caracterizadas por uma forma de vida “anfíbia” (MUSSOLINI, 1953), ao dividir suas atividades entre a agricultura familiar e o extrativismo da pesca. Nessa época, ou mesmo décadas antes, não havia muitas alternativas de trabalho e isso motivava a migração pendular dos homens das famílias para trabalhar na pesca no Rio Grande do Sul ou embarcados em traineiras⁴ nos portos de Itajaí, Paranaguá, Santos e Rio de Janeiro.

Teodato (84 anos), morador da Praia Seca, na Costa, recorda a primeira das três viagens que fez ao Rio Grande do Sul:

A minha primeira vez foi de navio. Peguei o navio em Ratonés, naquela ilha de Ratonés. Tinha ali navios, a lancha pegava ali e levava pro Centro pra gente pegar o navio do Hoepke. Fomos sessenta “catarinas”. Naquele tempo a gente pagava sessenta mirreís [pela viagem] e trabalhávamos com os barcos de lá, com os portugueses. E lá ficava em rancho igual às nossas casas aqui. Tinha acomodação e quando acabava o mantimento ia pra cidade e trazia. Tinha um cozinheiro só pra isso. O resto do tempo era pra consertar a rede e sair pro mar. E era na barra mesmo. A cidade mais próxima era São José do Norte, mas era para o leste, nós ficávamos no outro lado. Pesquei lá também.

Com o passar do tempo, plantar acabou não sendo uma alternativa viável⁵ e a comunidade passou por um período de dificuldades, de “pobreza e desesperança”, como definiram dois moradores mais velhos, que durou até a década de 1980. A situação só veio a melhorar com o desenvolvimento do turismo, com os passeios de barco e com o oferecimento gastronômico dos produtos da pesca da região. Os restaurantes foram paulatinamente sendo criados e hoje somam um total de quatorze estabelecimentos, em locais espalhados pela orla da comunidade. O transporte público aquaviário foi organizado para atender a demanda dos moradores e do movimento

4 Embarcações de madeira ou ferro que podem conter até centenas de toneladas, preparadas para pesca em alto mar.

5 Por imposição das leis ambientais, como a Lei Federal 4.771 de 1965, que instituiu o Código Florestal Brasileiro, entre outras, e por não ter competitividade econômica com seus produtos retirados de uma terra exaurida e de difícil produção.

turístico, sendo concedido para duas cooperativas de barqueiros da comunidade, Copercosta e Coperbarco, que administram três trajetos: Campo do Rio Vermelho para a Costa, administrado pela Copercosta; e Lagoa da Conceição para a Costa e Lagoa da Conceição para a Barra da Lagoa, administrados pela Coperbarco.

Destaca-se alguns dos marcos da transformação local: a construção do primeiro restaurante (1980); a instalação da rede de energia elétrica (1982); a inauguração do posto de saúde e do prédio da escola (1985); o tombamento do caminho e a formalização pública do transporte aquaviário da Lagoa à Costa (1986) e a consolidação da atividade turística durante essa década. Na década de 1990, registra-se a instalação da rede de água encanada, o segundo acesso público aquaviário do Campo do Rio Vermelho à Costa e a criação das cooperativas de barco (Copercosta e Coperbarco). Na década de 2000, foram construídos os 23 trapiches públicos que deram estrutura para a parada dos barcos. Além disso, outra ação pública que foi reivindicada em 2003, a rede de esgoto, só foi concluída, com cabo submarino para a Barra da Lagoa, em 2013. Existem na Costa, em 2014, 14 restaurantes e uma demanda turística que pode chegar a milhares de pessoas em um fim de semana.

O estudo das embarcações ajuda a entender a história do lugar e as mudanças que ocorrem ao longo do tempo. Paralelamente a essas ocorrências, os barcos da Costa, que representavam algumas dezenas em 1960, passaram para mais de duas centenas, com diversos tipos e tamanhos, para atender à demanda de passageiros. Inicialmente foram incorporadas baleeiras maiores ao transporte, com cabines e coberturas de madeira para dar mais comodidade aos passageiros. Com o aumento do volume de pessoas, botes de diferentes tipos foram reestruturados e adaptados ao serviço. A tipologia de todas essas embarcações maiores se caracteriza, segundo o IPHAN (2012), como “barcos encavernados”, dotados de estruturas de madeiras – como se fosse um esqueleto – que são chamadas de cavernas. Observar o desenvolvimento das formas e técnicas⁶ desse objeto, que é essencial para a cultura náutica, institui as bases do entendimento e da complexidade de relações com o ambiente natural onde ele está circunscrito.

O PATRIMÔNIO MATERIAL DA CULTURA NÁUTICA

O discurso dos nativos acerca do patrimônio material da cultura náutica coincide com a classificação proposta pelo IPHAN (2012), apoiando, dessa forma, a sua compreensão.

AS CANOAS

A canoa é o objeto mais antigo, derivado da canoa monóxila indígena, que se transformou, nas mãos açorianas, em dois modelos: a canoa de borda lisa e a canoa bordada ou de voga. Foi com esses objetos que a Costa conviveu por séculos, os quais permitiram o domínio territorial da lagoa e do mar. Por muitos anos – pois não se sabe ao certo quando isso começou –, na primeira metade do século XX ou até antes, os moradores da Costa possuíam dois ranchos de pesca na Barra da Lagoa⁷ que eram utilizados, principalmente, nas épocas das safras da tainha e da anchova. Para

6 Como afirma Leroi-Gouhan (1971, p. 11), “A tecnologia [como um ramo do conhecimento humano] é a única que evidencia uma continuidade total no tempo, é a única que permite apreender os primeiros atos propriamente humanos e acompanhá-los de milênio em milênio até o limiar dos tempos atuais”.

7 Próximo à saída do canal da Barra, quando não existia o molhe de pedra, no local que se chamava “Croa”.

lá eram levadas as canoas maiores, as bordadas, com todos os aparatos para a pesca no mar. Nessas temporadas de pesca se abria o que eles chamavam de “sociedade”, para que não houvesse brigas entre o pessoal da Costa e o da Barra. Como a tainha, quando aparecia, sempre chegava pelo sul, quem estivesse mais ao sul sempre levaria vantagem na pesca. Nessa época, o canal da Barra fechava, geralmente, no inverno. Um grupo (por exemplo, o da Barra) se estabelecia no canto da praia e o outro grupo (o da Costa) ia para a Prainha, mais ao sul. No outro dia, eles trocavam. Teodato, que também trabalhou por muito tempo com esse acordo, explica:

A relação com a Barra era só tempo de festa. Eram duas associações: a da Barra e a associação da Costa. Quem era da Costa pescava com as redes da Costa, quem era da Barra pescava com as redes da Barra. Às vezes tinha algum que trocava, tinha um parente aqui ou daqui que tinha um parente lá, mas tinha que definir aonde ia ficar. Se um dia um [a sociedade] começava pescando na Prainha, no outro dia era o outro.

Figura 3: Canoas de borda lisa



Fonte: Foto de Esdras da Luz, 2011.

É possível que essa fase de contato com o mar do leste da Ilha e o processo de migração pendular para trabalhar embarcado em outras regiões do Brasil, conjuntamente, tenham constituído a base do conhecimento de navegação presente no lugar. Não só pela diversidade da navegação em diferentes ambientes (lagoa, baía, costeiro, oceânico e até em rios) como pelo conhecimento dos variados tipos de embarcações e suas funcionalidades, com seus materiais e técnicas construtivas. A soma de tudo isso é a verdadeira “herança do passado”, um patrimônio que não se limita ao objeto que desenvolve a ação, mas que impõe um diálogo entre o navegador e o ambiente para sua existência e continuidade.

AS BALEEIRAS

As baleeiras da Costa, como as de Santa Catarina como um todo, eram confeccionadas com tábuas pregadas com pregos de cobre, umas sobre as outras, criando um casco escamado (não liso). Isso faz com que a água bata no casco, produza um ruído característico e espirre para longe do barco. São, portanto, diferentes das baleeiras construídas nos Açores, as quais possuíam o casco liso, “[...] devido à convicção de que o ruído produzido por este acabamento assustava as baleias” (PACHECO, 2009, p.43).

Possuem estrutura (esqueleto) de cavernas, feita de cambotas⁸, sobre uma quilha que termina na roda de proa e na roda de popa quase com o mesmo desenho lateral. Era considerado grosseiramente um barco “igual” de popa e proa mas, certamente, a proa era sempre mais esguia (mais afinada) que a popa. A proa acaba com adornos superiores à borda, chamados de barbados, e a popa com um pequeno capelo por baixo da cana do leme – uma peça que se encaixa e dirige o leme. O leme, para ser usado com barco à vela, era projetado para ir além da quilha (mais fundo), para ganhar pressão e força durante seu deslocamento e dar dirigibilidade. Com o uso do motor, o leme passou a ter sua profundidade limitada ao nível da quilha e a pressão da água no leme, para sua dirigibilidade, passou a ser desenvolvida pela hélice. Além disso, o leme maior também atrapalhava no deslocamento das embarcações sobre as redes de pesca.

O interior da baleeira é todo forrado de um lado a outro, por cima das cavernas, até a altura de uma madeira estrutural chamada de serreta, que fica embaixo dos bancos. Os bancos são considerados, junto com a quilha, as únicas tábuas retas na embarcação e são fixados por uma peça chamada de mão-de-banco ou curvatão, duas de cada lado, que fazem a junção e reforço com o casco e o talabordão ou cordão de fora.

É um excelente barco para o uso com velas, com a capacidade de conter até dois mastros (com velas quadradas e uma triangular de proa), com quatro ou cinco tripulantes para fazer o contrapeso das velas.

A história desse tipo de embarcação, certamente, contou com as mãos açorianas para ter sobrevivido até nossos dias. As baleeiras têm sua origem nos povos nórdicos que produziam um barco de duas proas que, após conquista da região pela Inglaterra, passaram a ser fabricados pelos ingleses e utilizados como barcos de apoio para a caça da baleia, trabalho do qual herdou o nome baleeira. Os ingleses foram os responsáveis por levar esse barco para os Estados Unidos e Açores. Ao passarem pelos Açores, as baleeiras eram utilizadas pelos açorianos contratados para a pesca e, como serviam de apoio com a terra, passaram a ser construídas, consertadas e utilizadas pelos açorianos, os quais trouxeram o domínio construtivo quando migraram para o Brasil. Há relatos que confirmam, também, que quando os baleeiros estadunidenses passavam pelo Brasil trocavam essas embarcações por mantimentos e outras necessidades para apoiar a viagem de retorno.

⁸ Pranchas de madeira retiradas de galhos curvos da Ilha, com o desenho da curvatura necessária ao esqueleto do barco, que são menos curvos nas extremidades e mais acentuados, quase com ângulos retos, no meio da embarcação.

Figura 4: Baleeira sem cabine



Fonte: Foto de Esdras da Luz, 2013.

É um barco extremamente leve e de uma beleza reconhecida por todo navegador, além de ser um barco ligeiro e de fácil manobra. Em outros pontos do litoral, pelo fato de ganhar um motor e ter que enfrentar o “mar grosso”, as baleeiras tornaram-se maiores, mais robustas e pesadas, ficando com um desenho não tão gracioso.

Já não se fabricam mais baleeiras na Ilha de Santa Catarina, e os construtores que ainda dominam suas características construtivas estão velhos e são poucos os que querem aprender. As baleeiras ainda em uso encontram muita dificuldade para a sua manutenção, pois poucos dominam suas curvas e quem sabe fazê-lo alega ser muito difícil encontrar quem pague pelo trabalho, que é demorado e caro.

Existem dois tipos de estruturas cavernadas nas baleeiras, a de caverna cortada de pranchas, ou cambotas, e a de caverna cozida. A primeira possuía características mais artesanais, tornando cada barco um exemplar único, e a segunda, como necessita de uma caldeira para o aquecimento da madeira – utilizada no cozimento das ripas que se transformarão em cavernas –, era considerada um produto de estaleiro naval, onde os barcos poderiam ser construídos em série.

Seu formato é considerado “o senhor dos desenhos”, como definiu um entusiasta em embarcações da Lagoa. Já se realizaram várias tentativas industriais de construí-la em fibra, com moldes, mas as tentativas falharam, pois as canoas de fibra não ganharam mercado. A baleeira de fibra não teve uma boa aceitação, uma vez que, quando mantido o motor de centro a diesel, o barco se tornava desconfortável pela sua trepidação e sua resistência era inferior. Para o ouvido do navegador mais exigente, o som da água batendo na madeira é incomparável ao som da água batendo no casco de fibra. O barulho na madeira é “surdo”, suave, e na fibra é estri-dente, pois o corpo do barco funciona como uma caixa de ressonância para quem está dentro dele.

A baleeira é considerada um dos barcos mais bonitos da região e, patrimonialmente, um dos mais ameaçados. Por se caracterizar como um dos barcos mais

detalhados, com formatos de madeiras difíceis de se encontrar, a mão de obra para construí-la e reformá-la é rara e tecnicamente muito exigente.

O BOTE E SEU ECLETISMO

O bote é uma denominação de embarcação que engloba inúmeros modelos e possui uma grande diversidade de formatos, tipos de casco e tamanhos. Sua variação depende do tipo de trabalho que desenvolve e da capacidade de manutenção de quem o cuida. A embarcação, portanto, pode ser mais detalhada, esguia ou mais rústica e quadrada. No passado, na região em foco, também era utilizado com velas, mas isso já é algo raro.

Dos botes, o mais “estiloso” – segundo um morador que gosta desse casco – é o bote do Rio Grande, com fundo curvo, proa alta com um capelo desenhado e popa terminando em rabo de baleia. Sem dúvida é o bote mais aerodinâmico e que tem o melhor desempenho na vela (recurso que é, hoje, pouco utilizado nesse barco). Suas tábuas são colocadas uma ao lado da outra, deixando o casco liso (não escamado). Sua construção não é tão simples, pois muitas de suas tábuas têm que ser aquecidas para que ganhem a curvatura necessária e exige técnicas específicas para algumas curvaturas.

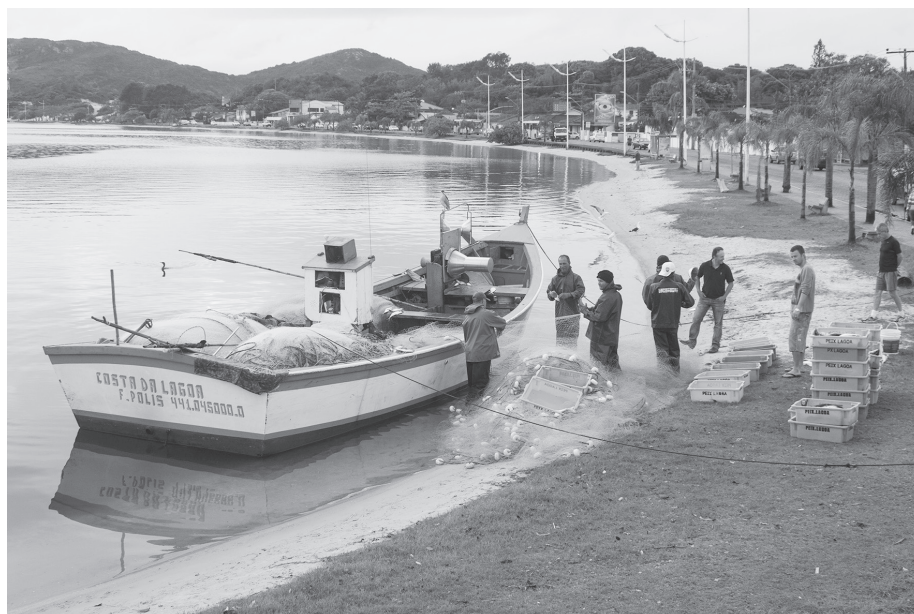
Figura 5: Bote do Rio Grande



Fonte: Foto de Esdras da Luz, 2014.

Existem botes de fundo curvo, chato e fundo em “V”. Proa baixa, alta, inclinada ou em pé. Popa cortada fina, larga e baixa, tábuas lisas e/ou escamadas, enfim, depende do construtor e do pedido. É a embarcação mais eclética, de mais fácil manutenção e a de mais fácil construção – menos o bote do Rio Grande, motivado pelas suas tábuas e linhas curvas. Possui também boa capacidade de carga e de manobra, chegando, em muitos casos, a fazer a manobra de girar sem sair do lugar – o que é impossível para uma baleeira ou uma canoa a motor –, o que faz dele um barco de pesca e de transporte bastante requisitado.

Figura 6: Bote de pesca do mar grosso



Fonte: Foto de Esdras da Luz, 2013.

Os que não gostam de bote e procuram desqualificá-lo afirmam que “o motor empurra até uma caixa quadrada que flutua”. Há muitas pessoas que optam pelo uso apenas particular da embarcação e acabam por escolher o bote por ser prático, resistente e de fácil manutenção.

O BOTE DO LIXO

Na Costa, existe um barco que é especial não pelas suas características mas pelo seu trabalho: é o bote que carrega todo tipo de lixo produzido na Costa. É um bote do Rio Grande, pelo seu feitio, mas que poderia ser qualquer um, desde que fosse um barco dedicado exclusivamente a essa finalidade e tivesse baixo calado, para que seu carregamento e descarga possa ser feito mais próximo da praia. É uma embarcação contratada de particular pela Companhia de Melhoramentos da Capital (COMCAP) e com três funcionários que fazem a coleta em toda a Costa, do ponto quatro ao ponto vinte e três, com a sua descarga no campo (Rio Vermelho), em uma caçamba específica para este fim. A partir desse ponto o lixo é recolhido por caminhões da companhia. Os moradores precisam levar seu lixo da casa até os trapiches principais perto das praias onde se localizam as cestas da COMCAP.

Figura 7: Bote do Rio Grande transportando lixo



Fonte: Foto de Esdras da Luz, 2013.

EMBARCAÇÕES DIVERSAS

Existem vários outros barcos na Costa, de diferentes materiais e tamanhos, que muitos moradores possuem para o deslocamento rápido e para o lazer.

Os mais populares são as chamadas “voadeiras”, como são conhecidas as pequenas embarcações de alumínio ou fibra com capacidade para, no máximo, cinco pessoas. São abertas, sem cabine, com motor de popa a gasolina. Sua rapidez é diretamente proporcional à potência do motor. São muito utilizadas nos dias em que a Lagoa está calma, espelhada, pois nos dias de vento o barco se torna desconfortável e as pessoas chegam ao seu destino sempre molhadas. Esses barcos são utilizados e postos para a terra assim que chegam à praia. Como são barcos pequenos, com motores normalmente mais caros que os próprios cascos, nota-se um cuidado especial com a sua guarda.

Outras embarcações observadas são as canoas de fibra, bateiras e catraios – utilizadas esporadicamente para a pesca do camarão –, barcos de fibra formatados para a vela e lazer, além de alguns cascos, em menor número, que não possuem uma classificação específica e são usados diversificadamente.

Figura 8: Voadeira de fibra de vidro



Fonte: Foto de Esdras da Luz, 2013.

OS BOTES DE PESCA NO MAR

Restam na Costa apenas quatro barcos aprontados para a pesca em alto mar, e só um deles não possui cabine, razão pela qual necessita ir e voltar no mesmo dia. Os outros possuem cabines na popa para até seis tripulantes e podem passar alguns dias pescando sem retornar à terra, pois possuem também câmaras frias no convés abastecidas de gelo para a manutenção do pescado. Seus donos possuem três tipos de rede que lhes permitem trabalhar com várias e diferentes safras de peixes, como explica um desses donos de barco, Diogo (30 anos), que aprendeu a pescar lá fora na “guerrilha”:

Só tenho rede de tainha, anchova e corvina e nós da Costa trabalhamos com essas três aí. Aqui a pesca é sazonal: aqui acabou a tainha, é anchova. Acabou, é corvina. Tainha abre 15 de maio e fecha 15 de julho, dois meses. Acabou a tainha, tira a rede toda e coloca a de anchova. Começa a anchova. Ela fecha no verão – em dezembro, janeiro, fevereiro e março não pode. Começa em abril, mas ela não dá, só começa a ter peixe aqui depois de julho, agosto, depois da tainha, porque ela passa, vinda do sul, e depois ela retorna em novembro. A corvina vai e volta também.

Hoje em dia todos os barcos possuem um guincho na proa para puxar a rede do mar e isso facilitou muito o trabalho. Até cerca de dez anos atrás eram necessários, no mínimo, seis homens para puxar qualquer rede no mar. Por essa razão os barcos não tinham cabine e eram menores, o que forçava o retorno do mar no mesmo dia. Com o guincho, a tripulação diminuiu para quatro pessoas e os barcos puderam ser aumentados, levar redes maiores, ter instalada uma cabine com beliches e um espaço de cozinha, com pia e balcão, além de propiciar um espaço fechado para quem comanda o barco com todo o instrumental eletrônico de que se necessita, como sonda, rádios comunicadores e até computador ligado à internet para previsão do tempo.

9 Expressão utilizada pelo entrevistado para definir o fato de comprar um barco sem nunca ter pescado no mar e incentivar o pai, tio e amigos que “dominam a pesca lá fora”, no mar grosso. Diz ele que, após quatro anos, já aprendeu um pouco.

Figura 9: Bote de pesca com guincho para rede



Fonte: Foto de Esdras da Luz, 2014.

Com o aumento do espaço útil do barco e a possibilidade de pernoitar, o espaço territorial desses pescadores aumentou, cobrindo o litoral de Santa Catarina inteiro. Antes, com os barcos menores, eles se restringiam ao limite da Ilha. Consequentemente, a pesca também mudou, não mais dependendo tanto do olhar e da procura intuitiva, mas das informações trocadas com as embarcações que estão fora pescando e dos dispositivos eletrônicos, como a sonda que “enxerga” o cardume de peixe a quilômetros do barco.

Um grande obstáculo para os barcos maiores da Lagoa, que pescam lá fora e fazem o transporte de pessoas para a Barra, tem sido a altura da ponte da Fortaleza da Barra – que é muito baixa e impede que esses barcos saiam da Lagoa em dias de maré alta. Outro obstáculo é o assoreamento do canal que liga a Lagoa ao mar em três pontos específicos – o que dificulta a passagem em marés muito baixas. Muitos desses barcos de pesca perderam parte do melhor momento das safras de diferentes peixes, por não poderem sair em determinados dias, e os maiores barcos da Coperbarco são impedidos de fazer esse trajeto.

Os barqueiros da Costa são favoráveis ao aumento da altura da nova ponte que será construída na Fortaleza e uma pequena ação de desassoreamento nesses pontos problemáticos. Mas, com restrições para os dois casos. Uma delas é o aumento de, no máximo, “dois metros” na altura da ponte, para que os “iates de luxo não invadam a Lagoa”, segundo a opinião de várias pessoas entrevistadas. A outra restrição é que não haja uma retirada excessiva de areia do canal, pois os pescadores temem que a Lagoa tenha uma oscilação de maré que venha a prejudicar a navegabilidade hoje existente ou inunde as poucas praias da Costa, onde estão localizados seus ranchos de pesca e áreas de manutenção dos barcos.

ALGUMAS CONSIDERAÇÕES

A Costa sobreviveu e se reinventou em todos os aspectos, fazendo do seu “isolamento” geográfico um leque diversificado de atratividades turísticas que inclui a paisagem, com a observação da floresta e da lagoa, os passeios de barco e a gastronomia do pescado local. Mas nada disso seria possível – no volume de trabalho e distribuição dos rendimentos financeiros na comunidade – se não fosse a navegação desenvolvida por todos aqueles que dominam suas variáveis.

Segundo Castells (1999, p. 23), “[...] para a maioria dos atores sociais na sociedade em rede, o significado organiza-se em torno de uma identidade primária (uma identidade que estrutura as demais) autossustentável ao longo do tempo e espaço.” Essa identidade estrutural na Costa é a navegação, marcada por um artefato que permite essa ação e permeia a vida em vários sentidos práticos. Ela existe na região desde o início da ocupação do território, para a simples locomoção, trabalho (pesca e transporte de passageiros) e lazer, e continuará a existir enquanto não houver uma estrada automotiva que possibilite o acesso. Sabe-se, com exemplos em todo o Brasil, que em todos os lugares que o carro, ônibus e caminhão se fizeram presentes a dinâmica da navegação sucumbiu, pressionada pela força de uma política voltada para o transporte sobre rodas. A Costa só se manteve assim, sem estrada, porque a maioria de seus moradores decidiu recusar essa possibilidade. A navegação é, hoje, o elemento estrutural da comunidade, elemento que produz uma ação prática, cotidiana e uma riqueza simbólica, patrimonial, para a Ilha de Santa Catarina.

Florianópolis já foi um porto muito procurado por sua posição geográfica privilegiada no sul do Brasil, pelas condições seguras de ancoragem e por propiciar toda a sorte de materiais e mantimentos para a navegação. A vida náutica na Ilha, antes da construção da ponte Hercílio Luz, em 1926, tinha uma importância vital na dinâmica cotidiana ao articular todas as “freguesias” (localidades) ao redor das duas baías (Norte e Sul) e, através do porto, conectar a Ilha com os lugares mais distantes, dentro e fora do Brasil. Navegar era parte da vida. Tudo passava pelo barco: dos materiais necessários à vida, da informação oficial, geral e notícias ao indivíduo que se deixava levar de um lugar ao outro.

Viver na Costa continua sendo assim – com as diferenças de que a “informação” chega instantaneamente pelo “ar”, diminuindo a sensação da distância, e de que navegar passou a ser a fonte de renda direta ou indireta (através dos restaurantes e o recebimento dos turistas) para a maioria dos seus moradores. Ou seja, a questão patrimonial local passa pelo domínio do objeto barco, sobre o ambiente da lagoa (navegação interior) e do mar (navegação costeira), com uma riqueza de saberes e fazeres de uma população que tem a canoa como elemento histórico, mas que hoje adquiriu outros tipos de embarcações e que, com esses objetos, consegue manter a dinâmica da vida na localidade.

Como procuramos demonstrar, a navegação feita pelos nativos da Costa na Lagoa constrói uma paisagem dinâmica que extrapola o espaço da Costa e tem um efeito simbólico para a Ilha de Santa Catarina. Ela dissemina uma forma de viver e pensar que, na prática, produz parte do patrimônio naval brasileiro e constitui um modelo de transporte público aquaviário, superavitário e profissional, organizado e mantido pela comunidade. Essa vida e esse simbolismo precisam de uma política pública patrimonial que, com ações educativas, evidenciem sua excepcionalidade,

exemplaridade e singularidade (IPHAN, 2012) e, com a ajuda de ações normativas e executivas, auxiliem na resolução dos conflitos para a preservação e continuidade desse bem cultural.

A peculiaridade desse modo de vida, de estar contida dentro de uma lagoa, dentro de uma ilha oceânica, com acesso cotidiano regulado pela navegação, com laços histórico/culturais que envolvem o mar, a floresta e a própria lagoa, faz da Costa da Lagoa uma realidade muito particular, com a peculiaridade desse modo de vida ser conduzido por seus moradores com autossuficiência no que diz respeito a produzir – o transporte, a gastronomia, a pesca – e gerenciar o uso sustentável da floresta e da lagoa com a atividade turística desenvolvida no local. Isso, como já foi mencionado, não significa dizer que não apresente problemas diversos, que esse modo de vida não seja ameaçado constantemente pelo processo de globalização, de interesses contrários ao interesse patrimonial ou de sua “minimização”, como acontece com a atividade da pesca, por exemplo.

A Costa da Lagoa contém um simbolismo como lembrança representativa de que os moradores vivem em uma ilha e é uma das paisagens culturais de Santa Catarina que necessitaria ser salvaguardada pelo poder público, pela sua fragilidade e unicidade. Portanto, pensar o aspecto patrimonial não é somente lembrar sua existência e identificação, mas encontrar formas que permitam sua continuidade como um bem coletivo que se transformará, como tudo, mas que seguirá seu curso dependendo da sua importância e reconhecimento.

A comunidade da Costa da Lagoa sempre encontrou sozinha o caminho da sua sobrevivência coletiva. Há algumas décadas, quando não puderam mais plantar nem pescar para manter o sustento das famílias, decidiram praticar a acolhida ao turista. Lograram constituir uma organização econômico/estrutural, em função dessa nova atividade, exemplar enquanto comunidade. Souberam transformar o isolamento e sua forma de vida em atratividade e reelaboraram o transporte aquaviário com uma coleção diversificada de barcos do Sul do Brasil, formando um acervo em constante ampliação.

No entanto, o aumento da frota de barcos, somado à ocupação de espaço pelos restaurantes, ocasionaram uma pressão sobre a orla da Lagoa, produzindo uma série de conflitos com o poder público e entre os próprios membros da comunidade. Talvez essa questão seja um dos maiores desafios práticos que precisará ser enfrentado se o número ou o tamanho das embarcações continuar a avançar. Como conciliar, no mesmo espaço, a demanda náutica – de atracadouros e de locais de manutenção – com a atividade gastronômica e o turismo desenvolvido? Esse problema só não é maior por conta da dependência mútua, econômica, entre as atividades do transporte aquaviário e dos restaurantes e por possuir um quadro de pessoas de diferentes famílias que atuam misturadas nas duas atividades – o que ajuda a amenizar os conflitos entre as pessoas. Mas, para o poder público e a legislação que a ordenam, a orla é sempre muito problemática.

Estudar as variações culturais históricas locais e sua interatividade com o espaço possibilitou uma visão ampliada da comunidade, uma melhor compreensão das ações humanas naquele lugar e de uma cultura náutica que persiste, apesar da falta de reconhecimento público sobre a questão do seu valor como um bem cultural. O fato da Costa sempre ter dependido da forma de transporte aquaviário produz uma naturalização da sua importância e isso ocasiona atitudes reificadas do poder público ao constatar os conflitos fiscalizatórios/jurídicos na região, principalmente próximos à orla da praia.

Figura 10: Rancho para barcos e canoas



Fonte: Foto de Esdras da Luz, 2013.

Até agora, a organização urbana da comunidade foi espontânea, fundamentada nas necessidades práticas da vida local, muitas vezes atuando contra as determinações legais pela manutenção da sua forma de vida. Caso a Costa venha a ter um reconhecimento oficial do seu patrimônio naval, ou da sua forma de vida como um bem cultural, a relação do poder público com a comunidade teria que ser revista na execução normativa e fiscalizatória.

Uma das formas possíveis para isso acontecer seria através da aplicação da Portaria 127/2009 do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN), que define, conforme seu artigo 1º: “Paisagem Cultural Brasileira é a porção peculiar do território nacional, representativa do processo de interação do homem com o meio natural, à qual a vida e a ciência humana imprimiram marcas ou atribuíram valores.” A ideia da portaria é possibilitar uma ação pactuada entre os moradores, poder público e agentes privados, sobre um plano de gestão para proteção da paisagem cultural através do cancelamento coordenado pelo IPHAN.

Essa possibilidade é uma das formas de fazer com que a deliberação pública, através dos diferentes entes executores, normatizadores e fiscalizadores, reconheçam as especificidades locais e uniformizem suas ações dentro de uma política pública comum que oriente a comunidade e sua atual estrutura turística para um modelo de desenvolvimento sustentável e juridicamente viável.

A gestão compartilhada proposta na chancela serviria, exatamente, para contribuir em preservar o patrimônio cultural através do diagnóstico e discussão dos problemas com todos os envolvidos direta ou indiretamente no planejamento da localidade. Sabe-se dos projetos de Paisagem Cultural no país, pela experiência já acumulada no IPHAN, que o momento mais delicado do processo é como esse ordenamento institucional público e privado se constitui, em função de um interesse comum que ficará estabelecido no plano de gestão. Não é uma coisa fácil, nem existe um modelo que possa ser seguido, mas só a intencionalidade da proposta, por si só,

contém um aspecto pedagógico que aponta para a solução de variados problemas.

Como começar esse “xadrez” institucional? O poder público, ao reconhecer a necessidade, tem o dever de agir, mas não tem como obrigar ou impor soluções. Se os moradores da Costa considerarem que isso não é importante, não há como fazer sua aplicação. Portanto, a primeira providência seria informar a comunidade da Costa sobre a existência dessa ferramenta institucional que permite à comunidade entender o que isso significa e avaliar sua real necessidade. Seria um bom começo se a comunidade da Costa, se assim o entender, solicitasse a instauração do processo administrativo visando o estudo para chancela da Paisagem Cultural Brasileira.

Como foi observado, a Costa da Lagoa contém vários elementos identitários e patrimoniais que precisam ser reconhecidos por uma política pública comum, que compreenda seus elementos formadores, ambientais e culturais e auxilie em preservar um equilíbrio entre o mundo antrópico e o meio natural.

Figura 11: Barco de transporte de passageiros enfrentando onda



Fonte: Foto de Esdras da Luz, 2011.

Quando chegou à Ilha de Yamacraw, o professor Konroy, cujo nome a população local só conseguia pronunciar como Conrack, tratou logo de ensinar às crianças a habilidade de nadar. Qual lição se poderia ensinar aos habitantes da Ilha de Santa Catarina, levando em conta a existência de um amplo mar navegável no seu entorno, considerando que o principal problema cotidiano da Ilha é o sistema de transporte rodoviário que paralisa a vida de milhares de pessoas diariamente?

Esdras Pio Antunes da Luz

é jornalista pela Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC); mestre em Planejamento Territorial e Desenvolvimento Socioambiental pela Universidade do Estado de Santa Catarina (UDESC); professor do Departamento de Artes Visuais da UDESC, Brasil.
E-mail: dicodaluz@gmail.com.

Pedro Martins

é cientista social e mestre em Antropologia Social pela Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC); doutor em Antropologia Social pela Universidade de São Paulo (USP); professor associado do Departamento de Artes Cênicas e do Mestrado Profissional em Planejamento Territorial e Desenvolvimento Socioambiental da Universidade do Estado de Santa Catarina (UDESC), Brasil.
E-mail: weltermartins@yahoo.com.br.

Artigo recebido em junho de 2014 e aprovado para publicação em setembro de 2014.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ANTUNES DA LUZ, E. *Na Reversa do Vento: a cultura náutica da Costa da Lagoa - Florianópolis/SC*. 2014. 160 f. Dissertação (Mestrado em Planejamento Territorial e Desenvolvimento Socioambiental) – Centro de Ciências Humanas e da Educação, Universidade do Estado de Santa Catarina, Florianópolis, 2014.
- BASARAB, N. *O manifesto da transdisciplinaridade*. São Paulo: TRIOM, 1999.
- CASTELLS, M. *O poder da Identidade*. São Paulo: Paz e Terra, 1999.
- GOLDEMBERG, M. *A arte de pesquisar*. 3. ed. Rio de Janeiro: Record, 1999.
- HALL, S. *A identidade cultural na pós-modernidade*. 11. ed. Rio de Janeiro: DP&A, 2006.
- IPHAN – INSTITUTO NACIONAL DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO. *Patrimônio naval brasileiro*. Brasília: IPHAN, 2012.
- LEROI-GOURHAN, A. *Evolução e técnicas: I - O homem e a matéria*. Lisboa: Edições 70, 1971.
- MALINOWSKI, B. *Argonautas do pacífico ocidental*. São Paulo: Abril Cultural, 1976.
- MENESES, U. T. B. A paisagem como um fato cultural. In: YÁZIGI, E. (Org.). *Turismo e paisagem*. São Paulo: Contexto, 2002. p. 29-64.
- MORIN, E. *Ciência com consciência*. Rio de Janeiro: Bertrand, 2002.
- MUSSOLINI, G. Aspectos da cultura e da vida social no litoral brasileiro. *Revista de Antropologia*, São Paulo, v. 1, n. 2, p. 81-97, 1953.
- PACHECO, J. *A canoa baleeira dos Açores e da Ilha de Santa Catarina*. Florianópolis: Ed. do Autor, 2009.
- SAUER, C. O. The morphology of landscape. *Publications in Geography*, California, v. 2, n. 2. p. 19-54, 1925.
- SIMMEL, G. *A filosofia da paisagem*. Covilhã: Universidade da Beira Interior, 2009.
- TEMPASS, M. C. Sobre a questão do patrimônio cultural: repensando princípios e fins. *Cadernos de pesquisa do CDHIS*, Uberlândia, n. 35, p. 133-144, 2006.
- VÁRZEA, V. *Santa Catarina: a Ilha*. Florianópolis: Lunardelli, 1985.

ABSTRACT: *Despite its condition and potential for employing nautical transportation, the Island of Santa Catarina has the road transport as its main, and almost exclusive, mass transport modal. The only exception on the island is the district called Costa da Lagoa. In this region, the population deliberately opted for excluding the road transport and electing the nautical transport as their exclusive transport modal. This article, which results from a qualitative empirical research, aimed at discussing this district's history and its cultural formation. It also inventories the diversity of both public and private vessels used for transporting people. The discussion points at the need for an urban planning which is based on the geographical characteristics of the island.*

KEYWORDS: *nautical culture; material heritage; identity; Costa da Lagoa; Santa Catarina Island.*