

e espaço para um patrimônio intangível:
a arte de construir barcos



Universidade Federal de Santa Catarina

Lúcio José Botelho
Reitor

Marcos Laffin
Pró-reitora de ensino e graduação

Centro Tecnológico

Júlio Felipe Szeremeta
Diretor de Centro

Departamento de Arquitetura e Urbanismo

Wilson de Jesus da Cunha
Chefe de Departamento

Sônia Afonso
Coordenação do Curso

Orientador:
Professor Américo Ishida

acadêmico:
Fábio Bubniak

espaço para um patrimônio intangível:

a arte de construir barcos

acadêmico:

fábio **b**ubniak

orientador:

américo ishida

co-orientadora:

solange leder

universidade federal de **s**anta **c**atarina

arquitetura e **u**rbanismo

florianópolis, fevereiro de **2007**.

coordenação e textos:

américo ishida

fabio bubniak

textos:

fabio bubniak

edição:

fabio bubniak

capa:

fabio bubniak

ilustrações:

fabio bubniak

fotografias:

fabio bubniak

guilherme simon

montagem de fotos aéreas e fotografias:

fabio bubniak

editora:

sem editora

gráfica:

duplic

❑ meu pai, Florisval Bubniak, homem honesto, um grande letrado, um grande sábio. Humilde por fora e nobre por dentro. Meu eterno ídolo cujas ações balizam o curso da minha vida.

❑ minha mãe, Eliane Bubniak, cujas preocupações sobre a minha saúde, segurança e felicidade não se esgotam desde o berço. A sua jovialidade e alegria me inspiram e fortalecem. Sobretudo, a sua zelosa sabedoria tornam muito rica a minha existência.

❑ meus irmãos, Ricardo Bubniak e Vinícius Bubniak, pessoas nobres e incansáveis irmãos. Com toda certeza, parte do que sou hoje, deve-se a suas prestezas e ajuda incondicional.

❑ minha amada namorada, Carla Maria Lima Penna, pelo inquestionável amor e carinho. Por sua garra e companheirismo nos bons e nos difíceis momentos da minha vida. Devo a ela um pouco do meu sucesso.

❑ os meus eternos amigos. A riqueza de suas atitudes e a nobreza de suas almas alegra o meu espírito. Vocês trazem consolo e conforto ao longo da caminhada.

Agradecimentos:

Ao meu professor orientador, Américo Ishida, pelo incentivo e ajuda. As adversidades da minha vida encontraram palavras sábias e um porto seguro nas suas orientações acadêmicas e pessoais. Para a sua inestimável presteza, não existem palavras suficientes que possam expressar minha eterna gratidão e apreço.

Aos amigos, principalmente aqueles que estiveram auxiliando-me mais de perto para que, eu pudesse concluir o trabalho. Obviamente, as adversidades enfrentadas durante essa jornada foram superadas por meio do seu apoio, mesmo que tenha sido apenas para ouvir meus desabafo.

finalmente, meus eternos agradecimentos à direção, professores, funcionários e em especial, aos amigos do Grupo PET Arquitetura e Urbanismo. Exemplo incontestado de que é possível sim, oferecer um excelente ambiente de ensino, pesquisa e extensão público e de qualidade.

Sumário

1. Introdução

1.1	apresentando a pesquisa	10
1.2	justificativa	12
1.3	objetivos	14
1.3.1	objetivos gerais	14
1.3.2	objetivos específicos.....	14
1.4	referencial teórico/ conceitual e projetual	16
1.5	metodologia e estratégia de ação.....	20
1.6	resultados esperados	24
1.7	cronograma de trabalho	25
1.8	recursos disponíveis	27

2. Patrimônio cultural intangível/ imaterial

2.1	o que é cultura	28
2.2	um breve histórico do nascer do patrimônio intangível	32
2.3	o ambiente do intangível	40
2.4	os diversos olhares quanto ao intangível	44
2.5	o método empírico de construir barcos	50
2.6	o método empírico na barra da lagoa	62
2.6.1	o mestre naval	62
2.6.2	a técnica	70
2.6.3	a embarcação	74
2.6.4	o espaço – estaleiro	81
2.7	barcos artesanais: um patrimônio cultural ameaçado	86

3.	a necessidade do recorte no tecido urbano – barra da lagoa	
3.0	o recorte urbano	92
3.1	histórico e evolução urbana da barra da lagoa	97
	3.1.1 turismo e impacto na barra da lagoa	100
3.2	análises tipológicas	101
	3.2.1 a malha urbana	101
	3.2.2 os espaços públicos	105
	3.2.3 espaços privados	110
	3.2.4 tipologias arquitetônicas	110
	3.2.5 tipologias de ocupação dos lotes	115
3.3	conclusões e discussões	116
3.4	o ensaio para um tecido urbano aquático – canal da barra da lagoa	121
3.5	considerações do partido do ensaio urbano.....	132
4.	C onsiderações finais	
4.1	o futuro do trabalho	148
5.	a nexos	
5.1	decreto Nº 3.551	152
5.2	DVD com o vídeo – o processo de construir uma embarcação artesanal (produção própria do autor)	156
6.	b ibliografia	
6.1	bibliografia.....	158

1. Introdução

1.1. apresentando a pesquisa

a proposta deste trabalho é refletir sobre a cultura pesqueira artesanal e o seu gradativo desaparecimento, justamente pelo conceito que tem em seu princípio, e que está em jogo: o de algo do patrimônio intangível de uma localidade.

A construção de barcos não está registrada, é uma arte transmitida oralmente, como diz o mestre naval Renato, da Barra da Lagoa: “é algo que está na cabeça”.

Ao longo dos tempos certos processos na construção foram alterados, mas o essencial se mantém. Técnicas e materiais são os mesmos, mas as diversas fases da construção não estão registradas.

Trata-se de um patrimônio intangível, em oposição ao patrimônio físico. Refere-se então à totalidade de hábitos e práticas transmitidos de geração em geração e que constituem a identidade de uma localidade.

Aqui não se pretende discutir o produto (embarcação), mas o que ele significa, para uns como obra de arte, para outros como símbolo fundamental da pesca. Aqui, então, a discussão baseia-se no domínio do intangível. Arantes chama atenção para o fato de que a “defesa do passado” para os propósitos do patrimônio se estrutura em torno de intensa competição e luta política em que grupos sociais diferentes disputam, por um lado, espaços e recursos naturais e, por outro (o que é indissociável disso), concepções ou modos particulares de se apropriarem simbólica e economicamente deles. (Arantes, 1984, p. 9)

Interessa-me deste modo, com este trabalho, impulsionar o resgate de um espaço da cultura pesqueira artesanal (pública) – atitudes e

comportamentos como: “o construir de uma embarcação”, “o jogar de uma tarrafa”, “a questão da consciência ambiental”, em fim, cultivar e transcender a pesca artesanal.

Neste sentido, escolheu-se a maior colônia de pescadores em estado de atividade da ilha de Santa Catarina, á Barra da Lagoa, e como tal, todo o seu potencial paisagístico, propiciado pelo canal.

Os motivos os quais me levaram a escolha deste tema e local foi inicialmente motivado pelo trabalho realizado na disciplina de Projeto Arquitetônico e Programação Visual II, ministrada pelo professor Francisco A. Carneiro Ferreira. Onde, na oportunidade, projetou, pesquisou e desenvolveu-se um trabalho na área em questão com enfoques similares.

A partir daí, impulsionado pela afeição ao local e o apego à cultura pesqueira, desenvolveu-se diversos trabalhos em outras disciplinas, com enfoques diversificados, que transitaram: do urbano da bacia da Lagoa, a questão pontual do edificado. Propiciando atualmente, um maior entendimento da região, ou mesmo de um simples recorte urbano.

1.2.

Justificativa

nas últimas décadas assistimos à expansão significativa da afeição pelo patrimônio. Unesco e IPHAN ampliam as políticas públicas para os patrimônios com objetivo de atender ao vasto repertório de expressões culturais e à pluralidade das identidades sociais.

Deste modo, justifica-se a importância deste trabalho, ao confrontar os espaços privados de manutenção das necessidades humanas, a esfera pública do Patrimônio Cultural Intangível, ou seja, as práticas, representações, expressões, conhecimentos e técnicas e também os instrumentos, objetos, artefatos e os lugares que lhes são associados à comunidade, o grupo e, em alguns casos, os indivíduos que se reconhecem como parte integrante de seu patrimônio cultural.

Ainda neste sentido, entende-se que a não existência de um espaço aos moldes do que se propõe aqui, reforçaria ainda mais o desaparecimento do “saber” construir, haja vista a super valorização tecnológico com o estado do desenvolvimento.

Outra questão preeminente é o ato de trazer à tona a comunidade acadêmica a discussão acerca do Patrimônio Imaterial que é transmitido de geração em geração e constantemente recriado pelas comunidades e grupos em função de seu ambiente, de sua interação com a natureza e de sua história, gerando um sentimento de identidade e continuidade, contribuindo assim para promover o respeito à diversidade cultural e à criatividade humana.

Nesse sentido, torna-se relevante para este trabalho a noção dos espaços culturais como lugares de efetivação de uma esfera pública, ao propiciarem espaço para veiculação da arte e da cultura pesqueira.

Seguindo neste raciocínio, duas questões tornam-se evidentes, uma em decorrência da outra: a acessibilidade da arte pesqueira a todos e o não fechamento do público; ao se tornar acessível publicamente a arte pesqueira torna-se objeto questionável em si mesmo – pois se permite entender racionalmente – e questionador das condições do próprio público. E assim, por mais exclusivo que o público pudesse ser cada vez mais, ele nunca podia fechar-se completamente e transformar-se em “chique”; pois ele sempre já se percebia e se encontrava em meio a um público maior. As questões discutíveis tornam-se “gerais” não só no sentido de sua relevância, mas também de sua acessibilidade: todos podem participar. Ao se efetivarem como espaços públicos, os espaços passam a valorizar o julgamento do leigo onde só havia um círculo de entendidos que por isso detinham privilégios sociais; ao se reconhecer a autoridade do argumento, a discussão sobre a arte pesqueira torna-se meio da sua apropriação.

Ressalta-se ainda, a importância de proposição deste espaço urbano para a Barra da Lagoa, por se propor a um lugar de contato da diversidade existente entre os homens a partir de uma igualdade de condições: a multiplicidade, a pluralidade traria a visualização do comum, a condição humana de habitante do espaço público. Seguindo Arendt, ao espaço público estariam então associadas algumas palavras-chave: liberdade, multiplicidade de pensamentos e ações, unidade de condições na diversidade e co-presença física.

Além disto, o trabalho que é hoje proposto, talvez sirva para fomentar uma maior consciência quanto à importância de uma “política ativa de preservação”, quanto ao patrimônio intangível, do ato de construir barcos, que esta em vias de extinção atualmente na colônia de pescadores do Canal da Barra da Lagoa.

1.3. Objetivos

pretende-se desenvolver o projeto arquitetônico de um espaço que contemple, questione e materialize ou mesmo imaterialize a arte de construir embarcações pesqueiras artesanais na Barra da Lagoa.

O presente trabalho leva ainda em consideração os seguintes objetivos:

1.3.1 objetivos gerais:

este trabalho tem como objetivo uma discussão entre o patrimônio intangível e o espaço em que se abriga atualmente este “saber”.

È dentro deste contexto, que este trabalho almeja ampliar o conhecimento acerca do Patrimônio Imaterial e da implementação deste através da Arquitetura moderna, bem como exercitar processos de pesquisa, planejamento e discussão.

Além disto, desenvolver a capacidade de observar e analisar a dimensão espacial dos processos histórico-sociais formadores desta cultura, para que então de forma criteriosa intervira na região propriamente dita.

1.3.2 objetivos específicos do trabalho:

para atingir o objetivo proposto acima se estipulou as seguintes metas:

- a) identificar alguns estudos acadêmico-científicos sobre desenvolvimento do patrimônio intangível;
- b) pesquisar os “olhares” dos órgãos públicos de gestão do patrimônio intangível (IPHAN e UNESCO);
- c) reconhecer as principais potencialidades e problemáticas da atividade pesqueira na atualidade na Barra da Lagoa;
- d) adquirir afinidade com o trato da atividade de construir uma embarcação, bem como com as pessoas que obtém aquele conhecimento;
- e) elencar e quantificar as principais atividades executadas para o desenvolver de uma embarcação;
- f) delinear, delimitar e avaliar a área a ser compreendida na implantação do projeto;
- g) discutir alguns dos principais obstáculos que impedem ou viabilizam a implantação de um espaço público como o que é proposto neste trabalho;
- h) submeter à idéia à prova (à luz da realidade local) por meio de conversas informais;
- i) Embora não seja o principal objeto de pesquisa do presente trabalho, procurar-se-á aproveitar o contato pessoal com os mestres navais para divulgar o conhecimento proporcionado na academia.

1.4.

Referencial teórico/ conceitual e projetual:

parte-se neste trabalho, impulsionado por conceitos teóricos e projetuais adquiridos e ainda borbulhantes da disciplina de Ateliê Livre, ministrada pelo orientador deste trabalho, onde se destaca que o arquiteto trabalhe com a essência do espaço, seu leitmotiv (motivo condutor), gerando assim reverberações na maneira como se articulam com o sítio ou nos seus espaços internos.

Nesse sentido, pretende-se nortear, neste trabalho conceitos como os que seguem abaixo:

“A arquitetura como construir portas de abrir; ou como construir o aberto; construir, não como ilhar e prender, nem construir como fechar segredos; construir portas abertas, em portas...” João Cabral de Melo Neto.

Para projetar, inicialmente, pretendo a todo instante se referenciar à cidade, ao urbano e sua morfologia. Este espaço pretende ser antes de tudo didático, e como tal disponibilizar instrumentos para a leitura do espaço urbano. Assim, entende-se que o projeto já nasça como uma resposta ao urbano. Pressupõe-se então, que é de um cidadão que encontra identidade na diversidade, na pluralidade encontra o comum; “não é a idéia de aldeia global que acho ingênua, mas a idéia daquilo que é particular, que é nosso, que deve ser tratado com muito carinho para o outro ver. Quanto mais rica a humanidade na sua diversidade, melhor.” Paulo Mendes da Rocha.

Almeja-se deste processo projetual que a sustentabilidade aqui não seja entendida como fator de subordinação da arquitetura a uma outra questão ambiental, promotora de uma “arquitetura formalista”, mas sim como novo paradigma da arquitetura ou mesmo, de uma forma mais ampla, da “arquitetura urbana”. A sustentabilidade entendida como um grande tema da cultura contemporânea, que afeta e transforma a teoria e a prática do desenho, reformulando-o frente à onipotência tecnológica e anti-sustentável da modernidade.

A proposição desse tema é, suscitar a discussão em torno da prática arquitetônica contemporânea e sua relação com a sociedade, enquanto atividade questionadora dos valores que mudam com o passar do tempo e sua possível contribuição para um desenvolvimento sustentável. Entendo que essa deve ser vista como parte da concepção do projeto e da prática da arquitetura, sob pena de se criarem nichos separados e anexados da arquitetura como um todo.

Ainda neste sentido, entendo que por si só, o fato de trabalhar a “favor da realidade do local” é uma atitude sustentável que implica um discernimento por parte da arquitetura para com o meio onde está inserida. Aproximando-se do contexto do local significa levar em conta aspectos sociais, ambientais e econômicos.

Almejo ainda neste trabalho não a idéia de Arquitetura, como escultura, uma construção que “pareça” uma escultura. Mas o ímpeto do escultor, sua lógica, alguma sobreposição na urgência do nítido e essencial na forma como linguagem, que às vezes se impõe, de maneira inexorável, entre Arquitetura e escultura. Persegue-se também, a poética do espaço irresistível como lugar, construção e paisagem e cenário a um só tempo, em um só momento.

A arquitetura vinculada à Topologia – uma geometria não-euclidiana – está situada em outras bases. Para Bernard Cache a geometria fundamental da arquitetura representada pelo quadrado, o círculo e o triângulo seria

substituída pela superfície, o vetor e a inflexão. O interesse de arquitetos quer seja pela continuidade espacial, pela proposição de formas complexas ou pela imaginação de arquiteturas virtuais tem sido alimentado pelo estreitamento de relações com a Topologia. A leitura de procedimentos projetuais e de objetos arquitetônicos associada a propriedades topológicas, vem incrementando as discussões sobre novas espacialidades e permitindo novas possibilidades de projeção.

O olhar para os objetos que a Topologia chama de orientáveis, isto é, que se orientam, por exemplo, por um dentro e um fora, já traz a atenção para uma nova manipulação com superfícies – algo próximo à arquitetura – que são maleáveis, moldáveis em atos contínuos sem perder suas propriedades. O contato prosseguirá instigante se tomarmos os objetos não-orientáveis, isto é, aqueles que pela rotação de um de seus lados no ato de identificação, perdem a noção da dicotomia anterior – que seria o dentro e o fora – aparecendo um terceiro objeto contínuo, sem fim. A fita de Möebius, popularizada nas artes plásticas pelo matemático Escher é o exemplo mais próximo deste objeto não-orientável; uma fita-diagrama que, além de alimentar novas formulações espaciais, têm motivado o questionamento de dicotomias sobre as quais são projetadas e caracterizadas as arquiteturas: público-privado, interno-externo, vertical-horizontal, forma-função, estrutura-vedação, edifício-solo.

O incremento da Topologia na criação arquitetônica permite olhar o objeto como consequência de uma ação contínua e, neste caso, objeto e ação passam a ser indissociáveis. A ação define o objeto e este é validado por aquela.

A ação contínua sobre superfícies topológicas poderá alterar as dimensões do objeto, alongar ou retrain seus limites, mudando sua forma, mas não sua qualificação. A noção de fronteiras, regiões de contatos entre extremos proporcionando a aparição de elementos híbridos, heterogêneos, se coloca como alternativa à segmentação física imposta por barreiras que dificultam o contato entre diversidades. A continuidade espacial a ser pensada

pretende ser mais que a continuidade visual entre um dentro e um fora como propôs o Movimento Moderno em arquitetura, mas a possibilidade de acesso físico e contato heterogêneo em superfícies urbanas pensadas como territórios ou regiões contínuas. A coexistência de espaços arquitetônicos orientáveis com espaços não-orientáveis – partindo do entendimento da arquitetura como uma das formas de construção da cidade – parece trazer novamente a dialética de apropriações do urbano; o desequilíbrio em um de seus elementos, cria a unanimidade e suspende o espaço de interações dialéticas. O enriquecimento das relações sociais nas cidades passa pelo rompimento da fita que separa incluídos e excluídos, que protege os espaços privados do público – um eterno fora. A ação de identificação entre os dois lados da fita viria a promover a identificação do habitante com o espaço público, não mais um espaço em negativo ou de ausência, mas um espaço de copresença de diversidades e de interações recíprocas.

Se a visível parte da continuidade material entre ruas e terreno, e empenas de divisão interna, promove com isso a continuidade espacial entre cidade e espaço construído, circulação externa, e circulação interna, fora e dentro, em cima e embaixo.

As possibilidades de identificação, de percepção de continuidades espaciais dentro-fora, em cima-embaixo (partindo de um proposto de projeto, onde o espaço teria poucas contenções físicas) e da continuidade de circulações possíveis. Uma possibilidade construtiva que instaura qualificações espaciais e assim permite a ocorrência de novas relações entre habitante e espaço urbano. “A utopia de um novo topos, o território contínuo.” Paulo Mendes da Rocha.

Logo, pretende-se que o bairro ganhe mais que um espaço da cultura pesqueira artesanal. Mas que reúna um desenho de um edifício e de um paisagismo, cujo conjunto componha um único jardim público no bordo d’água, instaurado por uma reflexão acerca do urbano no início do trabalho.

1.5.

metodologia e estratégia de ação:

este tópico tem por objetivo descrever os procedimentos metodológicos, bem como as estratégias de ação, que serão utilizados pelo autor para realizar o trabalho, inclusive, com as respectivas justificativas sobre as razões de cada escolha.

Primeira Etapa:

Objetivo: Proporcionar os primeiros contatos e o estreitamento entre os temas Patrimônio Intangível, construção naval, compreendendo assim a problemática estudada.

Atividades desenvolvidas:

a) Estudo da revisão bibliográfica para poder apreender, analisar e interpretar a realidade, à luz de teorias por meio de um “[...] questionamento sistemático crítico e criativo [...]” (DEMO, 1996, p. 34); uma “[...] intervenção competente na realidade, ou diálogo crítico permanente com a realidade em sentido teórico e prático” (DEMO, 1996, p. 34).

Constata-se a priori que, de fato, fazer uso do referencial teórico para obter conhecimento, os quais não se esgotam; pois sempre haverá um ângulo de visão a ser investigado, quer dizer: um argumento a ser questionado, discutido, reavaliado, refutado ou aprovado.

b) pretende-se “vasculhar” o arcabouço teórico-prático do patrimônio intangível nos órgãos gestores, como uma estratégia para proporcionar

uma visão ampla sobre como se dá o processo histórico de formulação e implementação de uma cultura imaterial (a arte de construir barcos).

Segunda Etapa:

Objetivo: Reconhecimento e aproximação com o físico e o social do lugar. Sistematização do conhecimento adquirido através de anotações e registro em vídeos e fotografias.

Atividades desenvolvidas:

c) utilizar-se-á de um levantamento, fotográfico e aerofotográficos, bem como, entrevistas com pessoas que tiverem participação com o problemática pesquisada e; análise de exemplos que estimulem a compreensão. Este levantamento consiste na busca de materiais já publicados (livros, artigos, periódicos e Internet) voltado para uma investigação holística e profunda da realidade, a fim de compreender o contexto e avaliar o processo.

d) Realizar-se-ão visitas semanais ao local, para acompanhar e registrar a construção de uma embarcação. Deste modo, pretende-se aproximar-se do ambiente natural, pois é a principal fonte direta para a coleta de dados. Além disto, procura-se proporcionar maior familiaridade afetiva com as pessoas e com o problema, com vistas a torná-lo mais explícito ou a constituir hipóteses conjuntas.

e) Busca-se entender a natureza do processo de desenvolvimento da construção de uma embarcação, para que se possa de forma criteriosa desenhar um programa de necessidades que contemple a realidade.

Busca-se desta maneira, uma maior compreensão do tema abordado através de uma visão sistêmica da realidade, sob o ângulo da importância estratégica da atividade desenvolvida, como mais uma ferramenta para auxiliar na melhoria do entendimento do futuro processo projetual.

Além disto, vê-se nesta oportunidade, uma maneira mais “confortável” de indagar como é que funciona?; os resultados e como é o processo de construção?; o que é isto significa ? como é que reverbera na sociedade local? , etc.

Terceira Etapa:

Objetivo: Análise da região da Barra da Lagoa, bem como do recorte a ser definido. Além disto, busca-se o conhecimento do local de implantação do projeto, levantamento físico do mesmo, digitalização do espaço e análise do plano diretor.

Atividades desenvolvidas:

f) Fundamentalmente esta etapa basei-se na dialética proposta por Hegel, que consiste num método de interpretação dinâmica e global da realidade uma vez que, parte do pressuposto de que os fatos não podem ser considerados fora de um contexto social, político, econômico etc. Ele se apóia na concepção dinâmica da realidade e nas relações dialéticas entre sujeito e objeto, entre conhecimento e ação, entre teoria e prática. Privilegia experiências, práticas, processos/históricos, discussões filosóficas ou análises contextualizadas.

Quarta Etapa:

Objetivo: Aplicação teórica do conhecimento, bem como contínuas discussões.

Atividades desenvolvidas

g) Procura-se realizar um procedimento de constante avaliação, no qual consiste de várias discussões semanais realizadas com o próprio orientador e co-orientador, onde se questionam os conceitos e a essência da idéia em si.

Além disto, se delinham os experimentos e os seguidos levantamentos, bem como possíveis alterações.

h) Nesse sentido, pretende-se avaliar a “idéia”, optar-se-á por discutir com os próprios construtores do conhecimento — que atuam diretamente na área de desenvolvimento de embarcações — com o propósito de avaliar a estrutura lógica funcional da idéia, bem como os principais indicadores adotados em cada etapa. Tal iniciativa tem por finalidade assegurar a coerência da proposta de trabalho, procurando-se investigar a percepção do próprio mantedor do conhecimento imaterial.

Este processo configura-se como mais uma oportunidade de investigação de coletar dados, porém, em que o observador insere-se numa dada situação social face-a-face; ou seja, como parte do contexto observado (em caráter informal, encoberto ou revelado).

i) Este procedimento é algo essencialmente executado de forma livre. Da forma, facilitada aliatória, uma vez que ele não precisa seguir uma determinada ordem ou seqüência cronológica, fixadas a priori, pois é algo que se seguirá intuitivamente e semanalmente nas visitas a campo.

De fato, a idéia está no ato literal de “compartilhar”, “compactuar culturas” e não simplesmente “sugar” conhecimentos. Desta maneira, pretende-se propiciar novos corredores de argumentações e vice e versa, além de minimizar o distanciamento crescente e atual entre a prática e o conhecimento, entre o letrado e o iletrado.

Quinta Etapa:

Objetivo: Finalização do caderno didático para compilação de todos os dados e idéias, bem como execução de uma maquete de estudos.

Atividades desenvolvidas: Elaboração dos textos finais, documentos para publicação, apresentação, correção e impressão do caderno didático.

1.6. resultados esperados:

a partir dos métodos utilizados, espera-se:

Espera-se que o material didático disponibilizado, seja utilizado para realizarem diretrizes bem como sirva de base para o partido arquitetônico deste espaço público. Deste modo, espera-se que seja referência para a posterior elaboração do projeto propriamente dito.

Espera-se também, que o estudo alcance os objetivos a que se propõe, atendendo de forma concisa os próprios anseios do acadêmico e dos orientadores.

1.7.

Cronograma de trabalho:

	ATIVIDADES	SET.	OUT.	NOV.	DEZ.	JAN.	JEV.
E T A P A	1º Estudo da revisão bibliográfica						
	Pesquisar os "olhares" dos órgãos gestores;						
	Levantamento bibliográfico, fotográfico e aerofotográficos; Seminário de TCC I;						
E T A P A	2º Reconhecimento das potencialidades da área;						
	Realização de visitas semanais ao local;						

espaço para um patrimônio intangível:
a arte de contruir barcos

E T A P A	3º	Construção do programa de necessidades;						
		Delinear, delimitar e avaliar a área a ser compreendida na implantação do projeto;						
E T A P A	4º	Procedimento de avaliação;						
		Submeter à idéia á prova (á luz da realidade local);						
E T A P A	5º	Elaboração de uma maquete da área em estudo;						
		Elaboração do caderno de pesquisa						

1.8. Recursos disponíveis:

este trabalho conta principalmente com a riqueza do conhecimento até aqui adquirido, e que durante este processo, ainda será mais enriquecedor. Além disto, conta com recursos humanos advindos desta instituição de ensino, em especial os orientadores deste trabalho, bem como todos os colegas acadêmicos que com certeza virão contribuir com o desenrolar deste estudo.



2. **p**atrimônio cultural intangível/imaterial:

2.1

O que é cultura

para a doutora Maria Amélia Crivelente, cultura “é como uma cocha de retalhos, um resultado dinâmico da organização social de grupos, onde a troca de costumes se dá com o contato de povos”.

Tendo o século XVIII como berço dos estudos culturais, a identificação cultural é resultado de símbolos, sinais, práticas, atitudes, crenças e conjunto de valores que determinam à distinção de culturas que sempre estão abertas e se encontram no tempo e no espaço. “Não existe uma cultura hermética, isolada, intransponível”, diz Maria Amélia Crivelente. É dentro deste contexto que este trabalho enfoca inicialmente, algo de uma cultura intangível, imaterial, patrimoniável de uma região.





“ **U**m patrimônio cultural ”



"(...) o construtor de embarcações tradicionais descobre o simples, essa essência, pela necessidade de sobrevivência. (...) a sensibilidade dele para encontrar essa simplicidade é muito maior, porque ele conhece todos os tipos de madeiras (...)"

AMYR KIJNK
Navegador *

2.2

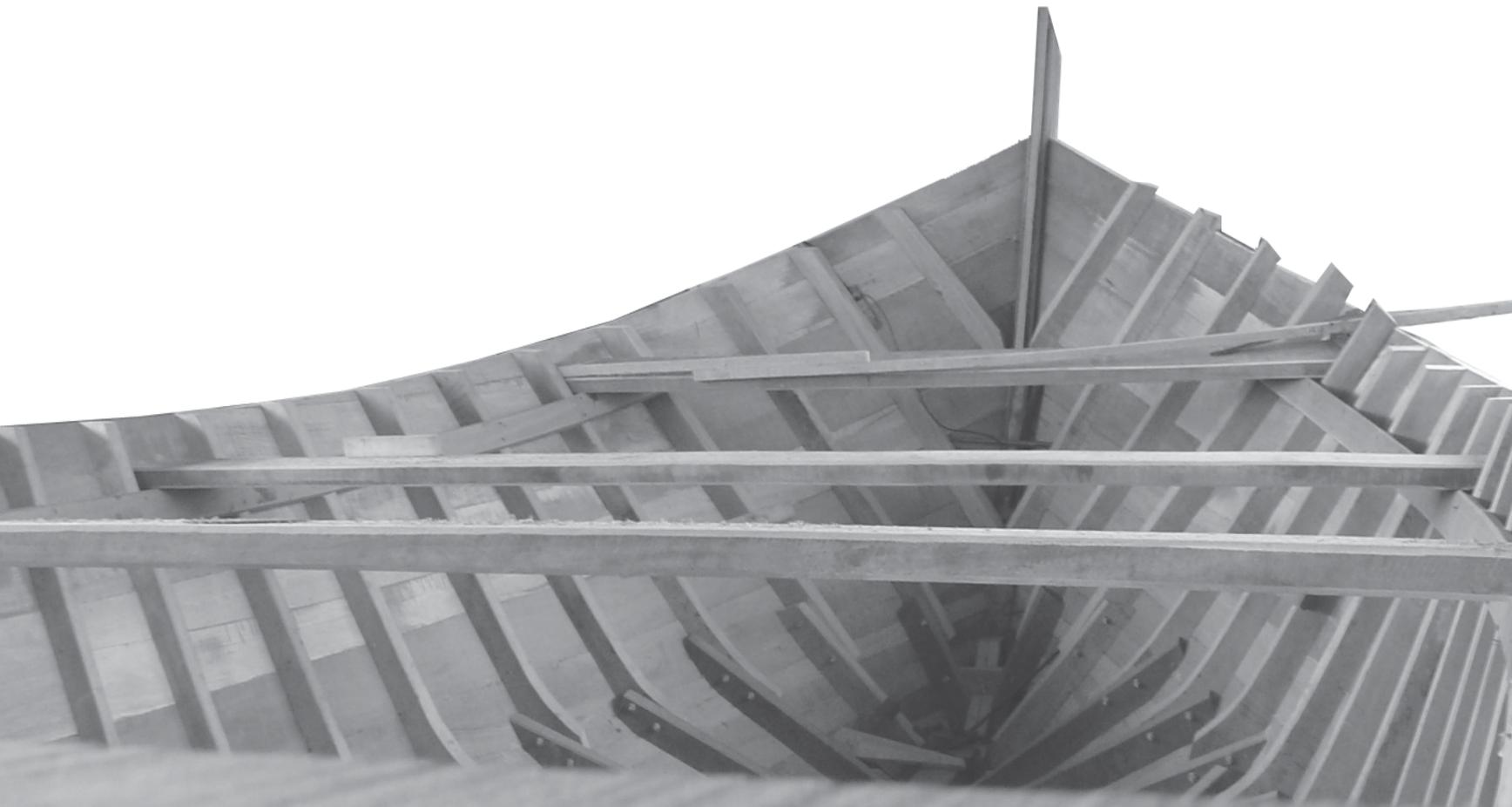
Um breve histórico no nascer do patrimônio intangível

Inicialmente o Patrimônio foi criado para atender à clientela ampliada e diversificada, antes da elite, dos bens materiais, de um passado remoto, dos monumentos e dos grandes heróis, passa a ser também aquele das classes populares, de um tempo mais recente, da arquitetura vernacular e da cultura intangível das várias etnias (Lowenthal, 1998b).

Torna-se, ainda segundo Lowenthal, “mais substancial, mais secular, e mais social” (1998b, p.14). Uma observação atenta às “cartas” e “recomendações” da Unesco é suficiente para acompanhar essas transformações.

Desde 1964, já havia sido insinuada uma mudança nos critérios de seleção dos sítios históricos. A noção de monumento histórico foi então ampliada na “Carta de Veneza” e passou a compreender não apenas “as grandes criações, mas também às obras modestas, que tenham adquirido com o tempo uma significação cultural” (1964, apud Cury, 2000, p. 92). Várias foram às cartas patrimoniais redigidas pela Unesco ou por órgãos a ela ligados que cuidaram de aprofundar o debate e as recomendações sobre as culturas tradicionais e populares.

A preocupação com a herança cultural passou a recair sobre as idéias e imagens e não apenas sobre as coisas. Essa transformação reflete, em parte, a influência das culturas que não compartilhavam com a mania ocidental de bens materiais como patrimônio.



“O saber”

9 11 2006

A Polônia, por exemplo, minha descendência, apesar de ter reconstruído suas edificações arrasadas pela 2ª Guerra Mundial, porque entendia que eram importantes para a identidade nacional, atualmente se preocupa mais com o patrimônio composto pelos pensamentos e memórias que as construções evocam, do que com as construções em si.

O patrimônio, na China, enfatiza mais as palavras do que as coisas. A idéia chinesa de que sítios antigos tornam-se sítios de patrimônio pelo passado de palavras e não por suas pedras remete à idéia do valor atribuído à coisa e não à coisa em si. A preservação, nesse caso, é mais das memórias e histórias sobre os sítios e monumentos do que de suas estruturas (Lowenthal, 1998b, p. 20). No Japão, segundo Ogino (1995), a arte tradicional exprime-se mais por sua reatualização do que por conservar fielmente o patrimônio do passado. Além disso, a política japonesa já havia incorporado há tempo "l'idée de trésor national vivant", que consiste em conservar seus ofícios ou hábitos: os bens imateriais (Ogino, 1995, p. 57). Esta era a única esfera da herança cultural que ainda não tinha sido acionada pelo Estado brasileiro, no que concerne às políticas públicas de preservação do patrimônio cultural. Ainda que a preservação da cultura tradicional e popular brasileira já fizesse parte das intenções do grupo que participou da criação do Serviço de Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (Sphan), e que posteriormente tenha sido avidamente retomada pelo grupo do Centro Nacional de Referência Cultural (CNRC) e da Fundação Nacional Pró-Memória (FNPM), os institutos de proteção legal em vigor no âmbito federal não se mostraram adequados à proteção do patrimônio cultural de natureza imaterial (Fonseca, 1994).

Contudo, os trabalhos, estudos e reflexões desses grupos garantiram a ampliação do conceito de patrimônio, que já na Constituição Federal de 1988, foi definido como sendo constituído pelos "bens de natureza material e imaterial, tomados individualmente ou em conjunto, portadores de referência à identidade, à ação, à memória dos diferentes grupos formadores da sociedade brasileira [...]" (apud Iphan, 2000, p. 33).



imaterial...

O documento da Unesco “Recomendação sobre a salvaguarda da cultura tradicional e popular”, de 1989, ampliou as possibilidades, ao apontar formas jurídicas de proteção às manifestações da cultura tradicional e popular. Em 1997, o Iphan realiza em Fortaleza um seminário internacional com o propósito de refletir sobre formas de proteção ao patrimônio imaterial, do qual decorre a “Carta de Fortaleza”. Em 1998, é formada uma comissão, com a finalidade de elaborar uma proposta de acautelamento do patrimônio imaterial (Iphan, 2000, p. 12).

Havia que se aguardar o momento no qual o trabalho (de décadas) de inúmeros intelectuais, artistas e cidadãos sensibilizados pela riqueza da pluralidade cultural brasileira dariam finalmente origem ao Decreto nº. 3.551, de agosto de 2000, que institui o “Registro dos Bens Culturais de Natureza Imaterial”. Como instrumento da política de preservação praticada no país pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (Iphan), o decreto (anexo I) visa reconhecer os valores de bens que têm “relevância nacional para a memória, a identidade e a formação da sociedade brasileira” (Iphan, 2000a, p. 25).

O que são os “patrimônios imateriais”? O próprio Iphan (2006a) reconhece que o maior problema no qualificativo “imaterial” é de que, ao enfatizar mais o conhecimento, o processo de criação e o modelo, tendem a desconsiderar as condições materiais de sua existência, não dando conta, portanto, de toda a complexidade do objeto que pretendem definir.



Debates semânticos à parte, os “patrimônios imateriais” são, segundo Arantes, as “referências das identidades sociais”, são “as práticas e os objetos por meio dos quais os grupos representam, realimentam e modificam a sua identidade e localizam a sua territorialidade” (Arantes, 2001, p. 131). Os patrimônios imateriais são “sentidos atribuídos a suportes tangíveis”, às práticas e aos lugares. Uma diferença há e não é de objeto, mas sim o modo de como aquilo se constrói, e como aquilo possa se perpetuar.



Sentidos atribuídos a suportes tangíveis

Somente em 2002, houve o primeiro Registro de Bem Cultural Imaterial no Brasil: Ofício das Paneleiras de Goiabeiras/Vitória/ES.

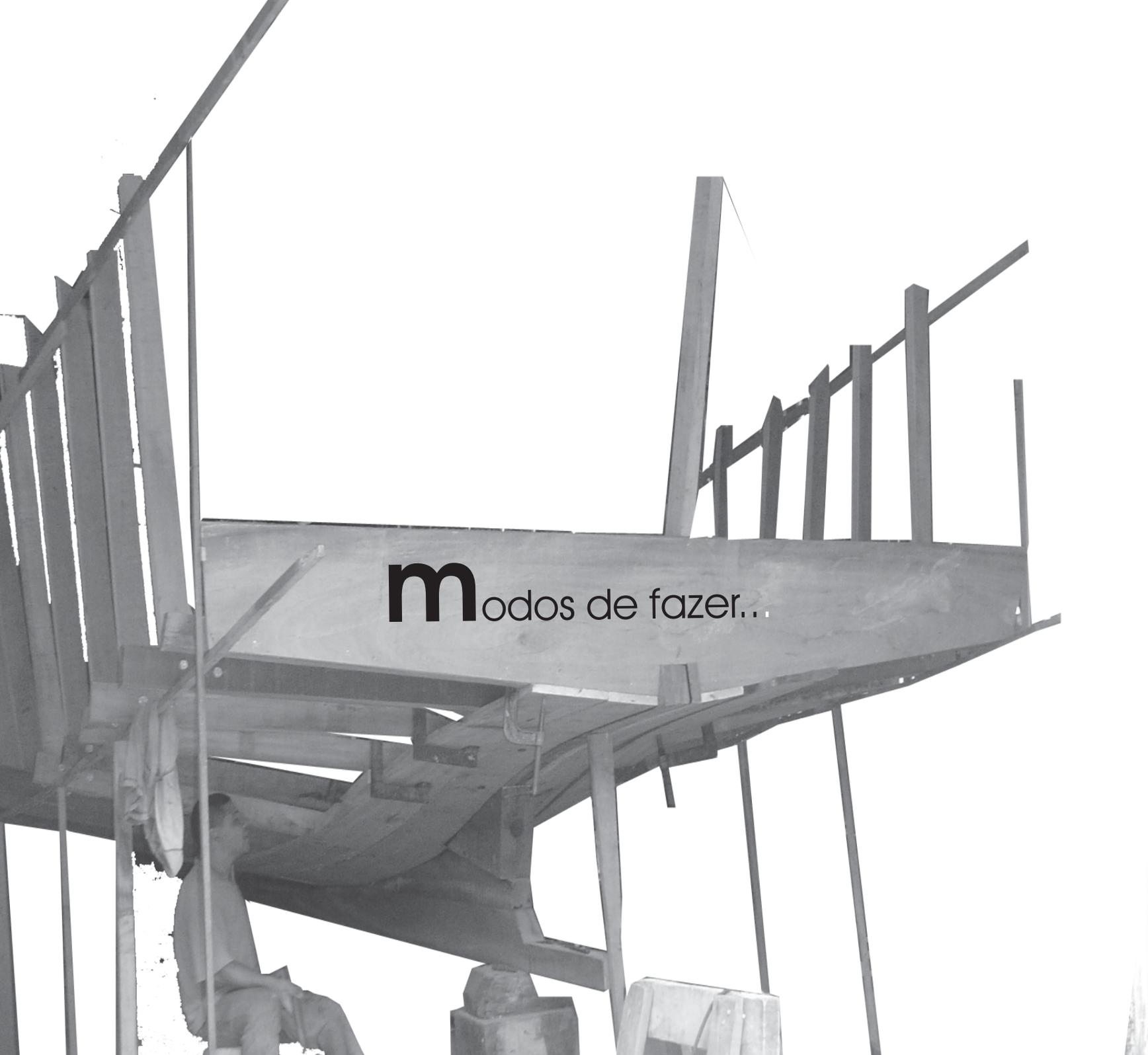
Já em 2003, no mês de novembro, em Paris, a arte gráfica dos índios Wajãpi é proclamada pela Unesco Obra-Prima do Patrimônio Oral e Imaterial da Humanidade.

Em 04 de abril de 2004, o Decreto nº 5.040, criou o Departamento do Patrimônio Imaterial do Iphan (DPI) ao qual foi agregado o Centro Nacional de Folclore e Cultura Popular(CNFPCP).

No mês de novembro, de 2005, em Paris, o Samba de Roda no Recôncavo Baiano é proclamado pela Unesco Obra-Prima do Patrimônio Oral e Imaterial da Humanidade.

Em abril de 2006, por meio do Decreto nº 5.753, o Brasil ratificou a Convenção da Unesco sobre a Salvaguarda do Patrimônio Cultural Imaterial.

Hoje, aspectos e gestos essenciais da nossa vida cotidiana que, junto com muitos outros, são objeto das políticas de preservação cultural. Ofícios, modos de fazer, saberes, são bens vivos mantidos pelas pessoas que os praticam. Preserva-los é valorizar seu conhecimento e ação. A salvaguarda desses bens está, portanto, orientada para a valorização do ser humano, para a garantia e para a melhoria das condições sociais, culturais e ambientais que permitem sua permanência.



modos de fazer...

2.3

○ ambiente do intangível

a relação do patrimônio intangível, antes de qualquer coisa, se inicia na esfera do imaginário. Imaginar seria assim estar ausente (do Real), lançar-se ao futuro, mover-se, pelo impulso, rumo a um universo sem lei. É um processo elusivo, através do qual podemos perceber as sutis nuances do movimento.

imaginar..



9 11 2006

Nas últimas décadas assistimos à expansão significativa da afeição pelo patrimônio. Unesco e Iphan ampliam as políticas públicas para os patrimônios com objetivo de atender ao vasto repertório de expressões culturais e à pluralidade das identidades sociais.

A Unesco define como Patrimônio Cultural Intangível as práticas, representações, expressões, conhecimentos e técnicas e também os instrumentos, objetos, artefatos e lugares que lhes são associados às comunidades, os grupos e, em alguns casos, os indivíduos que se reconhecem como parte integrante de seu patrimônio cultural.

O Patrimônio Imaterial é transmitido de geração em geração e constantemente recriado pelas comunidades e grupos em função de seu ambiente, de sua interação com a natureza e de sua história, gerando um sentimento de identidade e continuidade, contribuindo assim para promover o respeito à diversidade cultural e à criatividade humana

A “onda universalizante da Unesco” torna-se cada vez mais um valor para inúmeras localidades que agora percebem que “moderno é ser antigo” (Tamaso, 2002).

O desenvolvimento pode ser buscado por causa do patrimônio. Se antes o patrimônio funcionava como obstáculo do desenvolvimento, agora ele é fundamento deste. Certeau ressalta que as “coisas antigas que se tornam importante”, inquietando uma ordem produtivista e seduzindo “a nostalgia que se apega a um mundo a ponto de desaparecer”, são trazidas de volta pela “economia protecionista” que, em períodos de recessão, “sempre se renova” (Certeau, 1996, p.190). Segundo Certeau, esse “fantasma é esconjurado sob o nome de ‘patrimônio’” e “sua estranheza convertida em legitimidade” (Certeau, 1996, p. 190). As relíquias, bens culturais que nos remetem ao passado, são então identificadas, classificadas, restauradas, expostas, protegidas, ressignificadas.

Essa ampliada afeição pelo patrimônio tem inúmeras conseqüências. Patrimônio traz benefícios. Dentre ele, propicia a ligação entre as várias gerações (dos nossos descendentes aos nossos ancestrais) (Jeudy, 1990; Lowenthal, 1998b); cria vínculos entre os cidadãos por fazer referência aos símbolos que são representativos da coletividade, ou bens coletivos (Canclini, 1994; Santos, 1992), acionando, portanto o sentimento patriota; propicia o desenvolvimento econômico e aumenta a auto-estima do grupo portador e herdeiro daquele legado. O patrimônio de toda a espécie, ao acumular, contraria a transitoriedade das coisas. Salvando da erosão e do descarte.

Símbolos...

Mas a acumulação a que temos assistido por todo o mundo é algo muito recente e cabe refletir sobre o contexto no qual a retenção das coisas do passado se torna cada vez mais possível e desejada. A nostalgia pelas “coisas velhas”, em muitos lugares, suplanta o desejo pelo progresso e pelo desenvolvimento. Ou melhor, redireciona o desejo.

Segundo Lowenthal, o patrimônio expande-se especialmente porque a maioria das pessoas começa a ter (e ser) parte nesse patrimônio: “em tempos passados, apenas uma pequena minoria procurava por seus antepassados, acumulava antiguidades, desfrutava dos velhos mestres, ou excursionava por museus e sítios históricos” responsabilidade. De algumas décadas para cá, tais propósitos passaram a atrair um número muito maior de pessoas, que olhando, vivendo, reconhecendo e valorizando o patrimônio “dos outros”, de outros povos, começaram a desejar transformar suas histórias, suas técnicas, seus conhecimentos e suas manifestações culturais em patrimônio.

É importante considerar que, se o acionamento da categoria “patrimônio” traz inúmeros benefícios, traz também danos a alguns grupos sociais. O reconhecimento do valor arquitetônico, histórico e imaterial pode desencadear, em muitos casos, o processo de *gentrification*, que se configura por empreendimentos econômicos em espaços selecionados da cidade, transformando-os em setores de investimentos privados e públicos (Featherstone, 1995; Harvey, 1992;). São tão valorizadas as construções localizadas nesses espaços, que sofrem um aumento significativo em seu valor imobiliário. As populações nativas desocupam suas casas, ruas e bairros, reocupados por outras pessoas, que obviamente imprimem a eles, outros valores simbólicos e de usos.

Os laços sociais existentes nesses lugares acabam tornando-se valores irrelevantes se comparados ao poder econômico e político que entra em cena, quando os lugares transformam-se em patrimônios.

2.4

Os diferentes olhares quanto ao intangível

A importância avassaladora acionada à ciência em relação às artes e humanidades tem privilegiado a avaliação baseada na quantidade. Se podemos medir algo, então deve ser válido e “ter” valor. Mas muitas das coisas que mais valorizamos não são facilmente mensuráveis: amizade, paz, água limpa. Podemos medir a criatividade? São estas questões mensuráveis e valoráveis?” (Ann Davis).

“A criatividade pertence aos ricos e aos pobres, às majorias e minorias, aos literatos e aos iletrados, e as artes são a mais fácil forma de criatividade, que oferece a cada individuo a possibilidade de comunicar sua realidade e sua própria visão de mundo” (Nelly Decarolis).



a criatividade...

Pesquisadores e teóricos das culturas intangíveis (Arantes, 1998; Canclini, 1997; Carvalho, 1989;) críticos das concepções românticas sobre as culturas já superaram há algumas décadas os pares de opostos que serviam para pensar as culturas populares na modernidade: hegemônico/subalterno, culto/popular e moderno/tradicional. Canclini cuidou de rechaçar eficientemente várias análises equivocadas afirmando que: (1) “o desenvolvimento moderno não suprime as culturas populares tradicionais”; (2) “o popular não se concentra nos objetos”; (3) “o popular não é monopólio dos setores populares”; (4) “o popular não é vivido pelos sujeitos populares como complacência melancólica para com as tradições”; (5) “a preservação pura das tradições não é sempre o melhor recurso popular para se reproduzir e reelaborar sua situação” (Canclini, 1997, p. 215-238).

Em 1989, a 25ª Reunião da Unesco, recomendou aos Estados-membros que tomassem as medidas necessárias “relativas à salvaguarda da cultura tradicional e popular”. Definiu “cultura tradicional e popular” como conjunto de criações que emanam de uma comunidade cultural fundadas na tradição, expressas por um grupo ou por indivíduos e que reconhecidamente respondem às expectativas da comunidade enquanto expressão de sua identidade cultural e social; as normas e valores que se transmitem oralmente, por imitação ou de outras maneiras. (1989, apud Cury, 2000, p. 294)

Cultura tradicional e popular...



e expressão cultural...

Observe-se que a recomendação da Unesco para a salvaguarda das culturas tradicionais e populares não se limita aos bens de natureza intangível. Recomendou ainda a Unesco que a "cultura tradicional e popular, enquanto expressão cultural deveria ser salvaguardada pelo e para o grupo (familiar, profissional, nacional, regional, étnico etc.) cuja identidade exprime" (1989, apud Cury, 2000, p. 295).

No sentido econômico, segundo Gorz, o valor designa sempre o valor de troca de uma mercadoria na sua relação com outras. Referências culturais tradicionais não podem ser trocadas porque, obviamente, não "têm sentido no 'valor' econômico" (Gorz, 2005, p. 30). Contudo, Gorz salienta que se não podem ser apropriadas ou 'valorizadas', as riquezas naturais e os bens comuns podem ser confiscados pelo viés das barreiras artificiais que reservam o usufruto delas aos que puderem pagar um direito de acesso. Daí salienta-se a necessidade de se criarem espaços públicos e de uso comum, para abrigarem atividades como as de construir uma embarcação.



Os critérios de inclusão vagueiam pelo campo de “uma forte concentração de patrimônio cultural intangível de excepcional valor” ou “uma expressão cultural tradicional e popular de excepcional valor do ponto de vista histórico, artístico, etnológico, sociológico, antropológico, lingüístico ou literário”. Outros critérios relacionados com a importância do fenômeno cultural, como afirmações de identidade, raízes históricas, excelência, podem ser consideradas. Há que também pesar, sobre a decisão, o atestado de risco de desaparecimento.

A cultura intangível desempenha um papel crucial na definição de opções mentais, ou oportunidades que a sociedade acredita possíveis. “Ela atua como a bússola do navio, guiando os membros da sociedade em suas jornadas através da vida. E assim a terra abunda com a riqueza e variedade de culturas humanas, assim como abriga uma diversidade de formas de vida” (Anita B. Shah, Antropóloga índiana)

Sociológico...

patrimônio cult

histórico...

etnológico...

artístico...

antropológico...

2.5

○ método empírico de construir barcos

Os métodos empíricos precederam os métodos científicos na História das Tecnologias. A Arquitetura Naval somente perdeu sua parcela excessiva de empirismo nas últimas décadas, quando o desenvolvimento dos computadores possibilitou a adoção de modelos matemáticos que permitem a aplicação de métodos científicos à complexidade dos fenômenos físicos envolvidos. Mesmo assim é conveniente uma postura conservadora, muito baseada na experiência do passado, ousando somente poucas inovações a cada novo projeto. Mesmo com o enorme progresso da engenharia, a arquitetura naval ainda é um misto de ciência e arte.

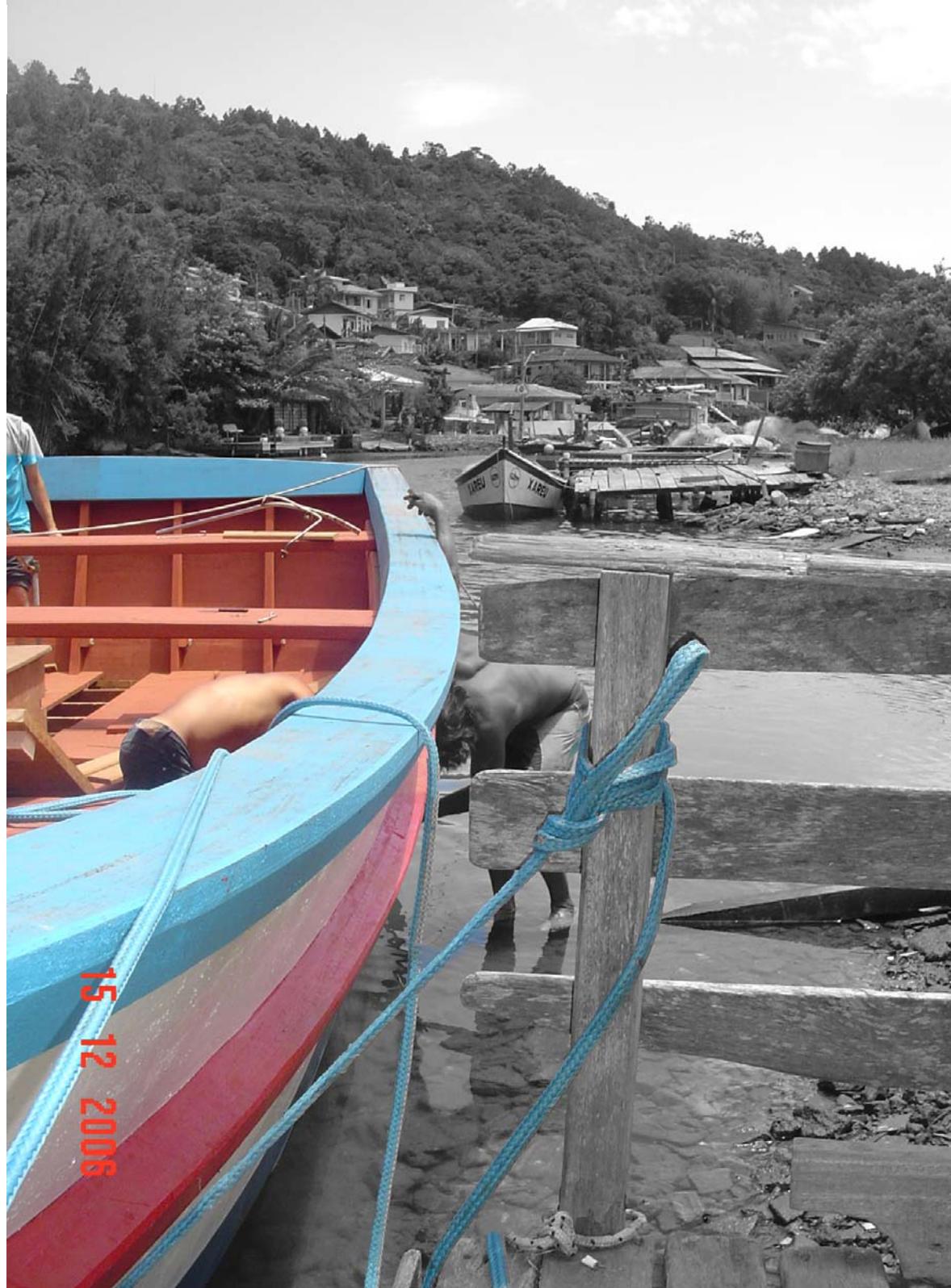


misto de ciência e arte..

9 2006

Grandes conquistas da humanidade, no entanto, dependeram de empirismo. As catedrais góticas, que são obras monumentais de engenharia, por exemplo, resultaram da aplicação de métodos empíricos. O mesmo ocorreu com os navios e embarcações que os portugueses desenvolveram nos séculos XV e XVI e que ajudaram a transformar os oceanos, de obstáculos intranponíveis entre povos e culturas, em vias de comunicação entre eles. Essas embarcações, de uma maneira geral, estão na origem das brasileiras típicas. É interessante, portanto, examinar a arquitetura naval portuguesa e seus métodos empíricos, no tempo das grandes navegações.

empírico...



15 12 2008

Para isso os portugueses desenvolveram navios adequados, não somente para a navegação de longo curso nos oceanos, mas para cada uma das tarefas básicas necessárias: exploração, transporte de cargas e combate naval.

Houve uma sucessão de desenvolvimentos tecnológicos importantes para a arquitetura e a construção naval, durante os séculos XV e XVI. Os construtores navais portugueses progrediram de embarcações que, no início, não passavam de 100 toneladas, para navios de mais de 800 toneladas de capacidade. Aperfeiçoaram a arquitetura básica dos navios de oceano, definindo uma matriz que permaneceu por cerca de 350 anos, enquanto a propulsão por velas e a construção em madeira predominaram.

A matéria prima mais importante para a construção desses navios era a madeira. Usou-se o pinho, o sobro e outras, disponíveis em Portugal, as excelentes madeiras orientais, como a teca, por exemplo, e, também, madeiras da Mata Atlântica do Brasil - inicialmente na reparação dos navios, antes do Brasil participar também da construção para a Carreira da Índia - , como o angelim, a tapinhoã, o jenipapo, o jacarandá, o potomujo, o pau-d'arco, o louro, o óleo vermelho, a pindaíba, o vinhático, a sucupira, a sapucaia e outras. Trata-se de um material muito difícil de ser empregado corretamente e para cada parte da embarcação existe uma espécie vegetal que se comporta, em uso, melhor do que as outras. Os mestres construtores navais também precisavam passear nas florestas, escolhendo as árvores da espécie, com dimensões adequadas, que tinham, em suas formas naturais, as curvaturas apropriadas para confeccionar os elementos estruturais dos navios (4:217-224). Além da seleção da espécie e da melhor árvore era preciso obedecer à época e os momentos certos para cortar a madeira e, também, saber armazená-la, mantendo-a submersa ou deixando-a secar abrigada do tempo, conforme seu emprego futuro.

tábuas de madeira...

e esqueleto rígido...



O método de “costado rígido” é o mais antigo. O costado podia ser: trincado, com a sobreposição das extremidades das tábuas, como nas embarcações dos viking e do Mar Báltico ou; liso, com a juntaposição das tábuas, como nas dos povos do Mediterrâneo. Consiste em primeiro montar a quilha, a roda de proa e o cadaste. Depois, montar o costado colocando as tábuas de baixo para cima, com os bordos ligados entre si, prendendo-os por meio de “entalhes-mecha-cavilhas”, no caso de costado liso, e de cavilhas, no caso de costado trincado. Em seguida, em ambos os casos, reforçar esse costado, no interior, com balizas, longarinas, escoas, sicordas e váus e, no exterior, com verdugos e cintas. A ênfase, portanto, está na resistência estrutural do costado.

Os navios construídos no mundo português eram admirados por todos, principalmente durante o século XVI. Eram construídos em Portugal, onde havia recursos humanos, mas faltava matéria prima, na Índia, principalmente em Cochim e Goa, onde havia fartura de material e mão-de-obra e no Brasil, com boas madeiras, mas carente de recursos humanos e com seus próprios problemas de produção açucareira, colonização e defesa. Mesmo assim a Ribeira das Naus de Salvador, Bahia, que iniciou suas atividades oficialmente em meados do século XVI, não somente atendeu a reparação de naus da Índia que lá arribaram, desde seu início, como também construiu para a Carreira da Índia (5:56), a partir do século XVII.

O mais importante, no entanto, era que Portugal dominava perfeitamente uma tecnologia, inovadora em sua época, de conceber e construir navios adequados à navegação nos oceanos, que possibilitavam o comércio através da Carreira da Índia. Essa tecnologia derivava, porém, de um longo processo de desenvolvimento que tivera suas origens na antiguidade, fora de Portugal.

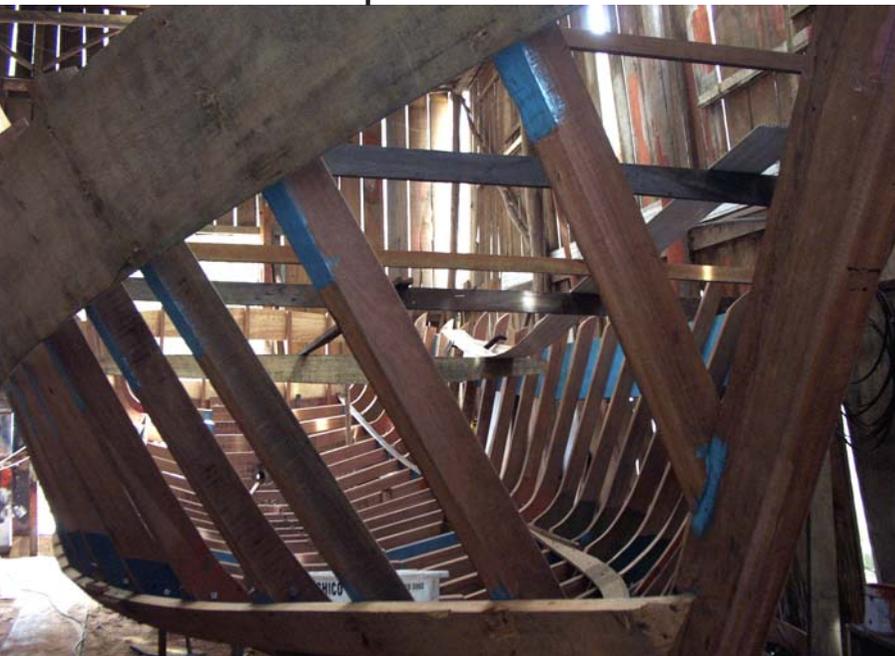
A construção de embarcações necessárias para o comércio e para a guerra exigira, ao longo do tempo, que fosse possível compor o casco dos navios a partir de muitas peças diferentes de madeira, tornando assim, suas dimensões cada vez mais independentes do tamanho das árvores disponíveis. Criaram-se, ao longo dos séculos, dois métodos básicos de construção de cascos de embarcações de madeira: “costado rígido” e “esqueleto rígido”.

As embarcações e navios construídos por este método, de “costado rígido”, têm fundo relativamente chato e resistem bem a encalhes nas praias. É adequado, portanto, para a construção de galés. Ainda é empregado, nos dias de hoje, para construir artesanalmente pequenas embarcações. Os navios da antiguidade, inclusive do período clássico, eram assim construídos, portanto, tábuas a tábuas do costado, quase sem possibilidade de se atuar sobre as formas do casco. As linhas da embarcação derivavam principalmente, do resultado da construção.

Acredita-se, porém, que no final do período clássico os construtores navais sentiram a necessidade de controlar melhor a forma do casco e alguma estrutura passou a se antecipar ao costado.

As caravelas e naus portuguesas do século XV já eram construídas utilizando o método de “esqueleto rígido”, em que se monta primeiro, a quilha, a roda de proa, o cadaste e a parte central do cavername e, depois, acrescenta-se o tabuado do costado liso e os conveses a esse “esqueleto da estrutura”.

Roda de proa...



Quilha...





Não se sabe quando e onde se inventou esse método, mas resultou, provavelmente, de uma longa evolução em busca do controle da forma do casco, a partir do método de "costado rígido", passando pelo que se chama de "intermediário". Ele foi, sem dúvida, fundamental para a construção de navios com formas e dimensões adequadas para a navegação oceânica, motivando também a necessidade de projetos, pois as formas do casco são predeterminadas pelas cavernas. Embora o costado continue contribuindo estruturalmente para resistir aos esforços causados pelas ondas, não lhe cabe mais uma função quase exclusiva, como nas embarcações construídas pelos métodos anteriores. A adoção do método de "esqueleto rígido" foi, efetivamente, uma grande mudança tecnológica, necessária para a conquista dos oceanos.

Da mesma maneira que na construção das catedrais góticas durante a Idade Média, na construção naval os portugueses, com base inicialmente na harmonia das formas e dimensões, sem cálculos estruturais e desconhecendo as leis da hidrodinâmica, chegaram, por tentativas e erros, ou seja, por métodos empíricos, ao aperfeiçoamento das formas, dimensões e resistência estrutural dos navios, produzindo os melhores resultados para cada fim desejado.

João da Gama Pimentel Barata concluiu, como mostrado no Primeiro Volume da História Naval Brasileira, Tomo I (1 :57 -60), que o projeto dos navios de Portugal, durante todo o século XVI, até meados do XVII, se fundamentava basicamente em um diagrama geral, que servia para todos os tipos de navios. Esse diagrama resultava da combinação de quadrados e pentágonos. As proporções eram governadas pelo diagrama e sua harmonia garantida pelas figuras geométricas, como os gregos antigos faziam em sua arquitetura. Traçados, semelhantes a esse, com base em figuras geométricas - não necessariamente as mesmas -, existiam em toda Europa. Barata informa que "no Norte da Europa predominava o mores germanicum, dos construtores de catedrais góticas, no qual o traçado tem como figuras geométricas principais o triângulo equilátero, o quadrado e polígonos dele derivados, inscritos ou circunscritos à circunferência.

O piloto Tomé Cano, espanhol, no início do século XVII aplica a regra 1-2-3 obtendo para a embarcação as seguintes proporções: pontal = 1; boca ou manga = 2 x pontal; e comprimento = 3 x boca (1 :94). Esta regra é coincidente com a sequência de Fibonacci, muito difundida na época, em que cada termo é a soma dos dois anteriores e "as razões entre os sucessivos termos aproximam-se gradualmente de 1,618..., expressão aritmética da seção áurea numa reta, muito usada na arquitetura grega e nos traçados gerais dos navios" (1 :94).



9 11 2006

No caso da arquitetura naval portuguesa, é possível aplicar o diagrama com variações para obter um projeto específico mais adequado para uma tarefa determinada e, através do diagrama, é possível explicar as proporções e muitas das regras que aparecem nos regimentos portugueses. Os mestres carpinteiros navais, ou mestres da ribeira, provavelmente desconheciam o uso do diagrama, mas bastava obedecer aos regimentos.

Para dar forma ao casco do navio a ser construído pelo método de “esqueleto rígido”, depois de determinadas suas dimensões principais, os mestres carpinteiros se baseavam, principalmente, nas cérceas [ou formas - (ô)] e nos graminhos, que serviam de registro para transmissão do projeto de um determinado modelo de embarcação. Não eram empregados desenhos, ou planos de linha, para definir o formato do casco. A cércea é o molde ou gabarito da meia caverna mestra do navio, que era feito a partir de um desenho (“risco”) desta meia caverna em um chão liso. Fazia-se esse molde em tábuas finas, de largura igual à espessura da caverna, em duas partes - a do côvado e a do braço da caverna.

A posse da cércea e do conjunto dos graminhos de um determinado projeto permitia, portanto, reproduzir o navio já experimentado anteriormente, que mostrara, na prática, ter as linhas do casco, o comportamento no mar e outras qualidades, mais adequadas ao que eram pretendidos. Também por esse método de cércea e graminho era possível ir registrando os aperfeiçoamentos que eram obtidos através de alterações progressivas.

Esses “graminhos”, são pequenas tábuas com a altura da quilha e a largura da espessura da quilha, onde se riscam as linhas que permitem obter as proporções e dimensões dos outros componentes estruturais da embarcação.

Chegar, em relativamente pouco tempo, ao tamanho ideal das naus da Carreira da Índia - ou naus da Índia - para que elas fossem tão grandes quanto permitiam os materiais e a tecnologia de construções disponíveis, para que pudessem transportar do Oriente maiores quantidades de cargas



28 9 2006

foi, sem dúvida, um desenvolvimento difícil. Os construtores navais portugueses, no entanto, obtiveram resultados notáveis. Os navios de Vasco da Gama e Pedro Álvares eram ainda relativamente pequenos com, no máximo, umas 250 toneladas. Em 1508, porém, já se construíam, na Índia, naus de 800 toneladas como a Santa Catarina do Monte Sinai- o maior navio de oceano do seu tempo.

Esses grandes navios, porém, durava em média poucos anos, a maioria não resistindo a mais de três ou quatro viagens à Índia, como provavelmente ocorreu com a Santa Catarina do Monte Sinai. Somente na segunda metade do século XVI se alcançou uma tecnologia de construção que os tornou mais resistentes aos esforços estruturais causados pelas ondas do mar, tendo, pelo menos, um deles permanecido 15 anos no serviço da Carreira da Índia.

Uma das dificuldades tecnológicas mais importantes eram as ligações das peças de madeira dos grandes navios que tinham que suportar os esforços estruturais causados pela ação das ondas do mar. Daí a grande importância de estudos cuidadosos de restos de naufrágios de navios antigos portugueses. Ainda existem muitas dúvidas, também, sobre detalhes de projeto.

A matriz dos navios de oceano definida por Portugal durante os séculos XV e XVI, em função da Carreira da Índia, sofreu em outros países diversos aperfeiçoamentos, principalmente a partir da chamada "Revolução Científica" que ocorreu na Europa, no século XVII. Os métodos utilizados para projetar navios sofreram grandes alterações, passando a depender de desenhos chamados "planos de linha" para definir as formas do casco. Essa matriz portuguesa do passado, no entanto, foi fundamental para o estabelecimento de rotas de comércio e comunicação entre os diversos povos da Terra, através dos oceanos. Suas conseqüências foram, portanto, decisivas para a formação do mundo em que vivemos e até para o conhecimento da geografia do nosso planeta.

2.6

○ método empírico na barra da lagoa

○ mestre naval: 2.6.1

○ carpinteiro naval Renato tem 45 anos, mas parece viver entre os séculos 18 e 19, época em que a frota naval brasileira era a segunda maior do mundo, atrás apenas da poderosa Inglaterra. Ele mora numa pequena casa às margens do Canal da Barra da Lagoa, na ilha de Santa Catarina, e no “quintal”- seu barracão, ao invés de um jardim ou gramado, ele faz nascer a cada três ou quatro meses um modelo diferente do mais antigo meio de transporte marítimo.

Quando ainda inacabados, seus barcos mais parecem grandes esqueletos de baleias mortas, recostadas ao lado de casa. Demonstam, no entanto, o resultado prático de uma engenharia naval estudada em casa, com o pai e o avô. “Eu puxo tudo pela cabeça. Nunca estudei engenharia naval”, conta, enquanto conclui a mais recente obra, um barco de 12,0 metros de comprimento, com capacidade para seis toneladas.



“eu puxo tudo pela
cabeça...”

○ mestre naval...



“Só trabalho com madeira de lei. Os barcos de fibra e alumínio que existem hoje em dia não são tão bons como os de madeira”, diz o carpinteiro. Mestre Renato representa a segunda geração de uma família que não fez outra coisa nos últimos cem anos a não ser construir embarcações em Tijucas, Itajaí e São Francisco do Sul.

Além dele, outros dois irmãos vivem espalhados pelo litoral catarinense. Todos construindo barcos. Para Renato, a atividade é sagrada. Não é apenas moldar e juntar as madeiras. A concepção de cada uma das dezenas de barcos que fez durante a vida é artesanal.

“Nenhum é igual o outro. Se quisermos, podemos trabalhar em série como as fábricas de automóveis, mas cada barco tem seu detalhe”. Na opinião do carpinteiro, mais do que mera peça de adorno de madeira para expor na praia, as embarcações de pesca são construídas para transportar uma tripulação especial de pescadores que depositam toda a sua fé na força dos barcos. “São feitos para o mar. Terão que agüentar as ondas e trazer o sustento de famílias inteiras”, diz.

A construção naval artesanal está dispersa pelo litoral e Santa Catarina, tem um dos mais tradicionais parques de estaleiros artesanais do País. O engenheiro naval encarregado pela divisão de vistorias e inspeção naval do Departamento de Segurança da Capitania dos Portos de Florianópolis, Carlos Cantanhede, diz ser “realmente impressionante que pessoas que não sabem nem assinar o nome saibam fazer projetos e construir barcos enormes”.

Para vencer as primeiras ondas estas embarcações passam por vistorias e testes feitos pelas delegacias da Capitania dos Portos. Mesmo os que não precisam de vistoria, ao serem registrados passam por um teste de segurança.

A experiência e a tradição dos estaleiros catarinenses atraíram o mestre Renato, até a ilha de Santa Catarina. O barco “Estrela de Ouro”, que estará pescando nas águas catarinenses nos próximos meses, é a homenagem que o proprietário resolveu fazer à mulher.



“nenhum é igual ao
outro...”



15 12 2006

“fazer barcos significa estar junto dos pescadores...”





G2m

BARRA DA LAGOA

15 12 2006

O construtor tem uma motivação diferente. Aos 45 anos, ele se diz um discípulo do mar. Além de investir nas embarcações de pesca, ele optou por garantir o meio de transporte para milhares de turistas náuticos.

Com a ajuda de três ajudantes (familiares), fazem enormes barcos para navegação em rios, mares e baías. "Fazer barcos significa estar junto dos pescadores e dar emprego para os moradores da Barra da Lagoa", diz o construtor. A estrutura que montou em um dos lotes da beira do canal lhe oportuniza construir até dois barcos ao mesmo tempo, porém de portes diferentes.

2.6.2 a embarcação:

Em função da facilidade de construção e boa navegabilidade, os Botes, como são chamados, vem progressivamente substituindo as tradicionais baleeiras no litoral de Santa Catarina. Primeiro em Laguna e depois na costa leste (Barra da Lagoa) de Florianópolis, alguns exemplares já podem ser encontrados em São Francisco do Sul, quase na divisa com o Paraná. De uma maneira geral pode-se afirmar que na Ilha de Santa Catarina, os botes substituem as baleeiras nos locais abrigados, em que podem permanecer no mar após a pescaria, como em Ingleses e Barra da Lagoa. Como são muito mais pesados do que as baleeiras, estas são insubstituíveis em praias de mar aberto, onde devem ser recolhidas freqüentemente para as praias, como na Armação e no Pântano do Sul, Garopaba e Pinheira. Em Santa Catarina, os Botes tornaram-se absolutos na Barra da Lagoa, em Florianópolis, onde podem ser observados em ação. Neste local, já se consagraram como um dos mais belos cartões postais da capital do estado.



A silhueta do Bote é inconfundível e curiosa: a proa vertical, muitas vezes a prumo é arrufada. A roda de proa prolonga-se para o alto, servindo para amarração do cabo de atracação. A borda é baixa. A popa, pouco alçada é igual a das canoas. A boca é larga. O fundo pode ser redondo ou em "vê". O costado é construído com tábuas largas e por vezes com chapas de compensados. Nota-se que o costado abre-se acentuadamente a partir do fundo, ampliando a boca da embarcação em relação, aumentando a capacidade de carga e a segurança no mar.



ESTRELA DE OURO

A conjugação destes fatores faz dos Botes embarcações relativamente baratas, seguras e de ótima capacidade de carga. Construídas inicialmente para navegar nas lagoas sulinas, hoje se atrevem nos mares difíceis da barra de Rio Grande, Laguna e da Ilha de Santa Catarina, onde se adaptaram perfeitamente. Atuam em praticamente todas as modalidades de pesca artesanal, inclusive na pesca da tainha, onde as redes são lançadas muito próximas dos costões rochosos. Nesta oportunidade os botes trabalham quase na arrebentação das ondas, enfrentando situações extremamente adversas. Tem-se registrado acidentes nestas situações de risco. Quase todos os Botes preservam seus encaixes de mastro, junto à proa da embarcação, mas é raro que ainda possuam velas.



15 12

“**S**ilhueta inconfundível...”

As linhas das pinturas seguem os contornos das tábuas largas. Os botes são tradicionalmente pintados com cores mais sóbrias, embora não sejam incomuns as tonalidades claras e vivas. A parte interna é comumente pintada de laranja, muitas vezes resultante de tintas anti-ferrugens do tipo zarcão. O vermelho e o azul claro também são utilizados, proporcionando ótima visibilidade deste barco quando visto do alto. É usual que o espaço proporcionado pela proa alteada seja utilizado para pintura de símbolos, números e sinais característicos. Também é tradicional que um dos tripulantes coloque-se junto à proa, protegido do vento e em ótimas condições de visibilidade.

2.6.3 a técnica:

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

Saber as medidas e proporções corretas, definir qual tipo de madeira para cada peça, conhecer as técnicas construtivas - nenhum dos mestres da Barra da Lagoa; aprendeu isso na escola. Foi olhando e fazendo, como Renato, desde criança. Mestre Renato nunca usou uma planta para fazer um barco.

O único recurso mais próximo a isso, é a "linha", que serve de guia - o resto "é tudo do olhómetro". Quando, há poucos anos, a eletricidade chegou, facilitou bastante alguns trabalhos dos carpinteiros. Outros são os mesmos de há séculos.

Algo muito interessante, e que ao mesmo tempo é uma antiga tradição, é o modo de curva-se as pranchas de madeiras, onde, aquecesse a água, e com o vapor da água do fogo de chão, tem-se a tábua mais maleável para serem trabalhadas posteriormente.







Levam-se quase uma hora, para o ajudante, por exemplo, “assar a tábua”, ou dobrar uma das tábuas superiores da proa sobre as brasas de uma fogueira. Mestre Renato que passa a cada instante para observar o trabalho do rapaz, é o dono do maior estaleiro na Barra da Lagoa. Atualmente a construção de dois barcos diferentes está sob o seu comando.

A diversidade de madeiras utilizadas é curiosa. Há desde cedro, canela e figueira vermelha até os tradicionais garapuvu, a urucurana, e a pindoíba branca.

A atividade da construção naval, que por um lado envolve tanto romantismo e folclore, para os operários muitas vezes se mostra dura e desvalorizada. Eles trabalham anonimamente sem qualquer apoio, assistência ou incentivo.

Na Barra da Lagoa, os botes muitas vezes também chamados de bateiras derivam das baleeiras, embarcações trazidas ao Brasil pelos imigrantes açorianos e até hoje tradicionais no litoral catarinense. Quando a sofisticada construção da baleeira tornou-se demasiadamente onerosa para as possibilidades financeiras dos pescadores artesanais, estas embarcações foram simplificadas, originando os barcos hoje denominados de “botes” ou “bateiras”.

Derivando das baleeiras, os botes catarinenses ocorrem nos locais em que foi mais intensa a imigração de açorianos: na Ilha de Santa Catarina e seus arredores. Significativo núcleo de construtores estabeleceu-se na pequena localidade de Santa Luzia no município de Tijucas e também na porção leste da ilha de Santa Catarina (Barra da Lagoa) produzindo muitos dos botes que hoje percorrem a região.

O bote da Barra da Lagoa caracteriza-se pela dupla proa herdada das baleeiras. A proa e popa se erguem em curvas que as destacam na silhueta da embarcação. Pode-se afirmar que este bote resulta da simplificação construtiva das baleeiras. Enquanto esta apresenta o casco curvo, com

sofisticados cavernames, os botes são construídos com fundos chatos ou em “vé”, com conseqüentes facilidades de confecção. Também a estrutura de cavername é simplificada, resultando que o costado é construído com tábuas mais largas. Destaque para o leme, de grandes dimensões em função do arrufo de popa. É usual a colocação de pequena cabine próxima da proa, servindo de abrigo para a tripulação.

Os Botes preservam a alegria das baleeiras, sendo usualmente pintados com diferentes cores vivas, normalmente sobre fundo branco. O amarelo está quase sempre presente, assim como o “encarnado” (vermelho). A diferença é que o madeiramento que reveste o costado é executado com tábuas largas, forçando a ornamentação a buscar alternativas que não se restrinjam à pintura com cores diferentes das tábuas que formam os cascos. Surge assim, uma série de adereços pintados como que carimbando em série a borda da embarcação, avivando e conferindo alegria a todo o desenho do barco.

Conforme informações do Museu do Mar, o bote é de qualidade náutica inferior às baleeiras. Não se trata, porém de embarcação desprovida de recursos náuticos. Sua borda alta, os arrufos de proa e popa e a boa capacidade de carga permitem-lhes enfrentar mares usualmente difíceis como os da Baía de Tijucas, na baía norte da Ilha de Santa Catarina. Por outro lado, o pouco peso e o fundo chato e pouco profundo desta embarcação praticamente inviabiliza o uso da vela, inexistindo na maioria dos modelos o encaixe para o mastro, ainda usual nas baleeiras.

O bote da Barra da Lagoa presta-se a todos os tipos de pesca praticados pela pesca artesanal, em especial a do camarão. Embora possam enfrentar condições relativamente adversas de mar, a sua atividade pesqueira normal ocorre no abrigo das baías e nas proximidades dos estuários, promovendo pescas de arrasto os deixando redes de espera.

A large, bright orange boat hull is the central focus, positioned in a dark workshop with a complex wooden beam ceiling. Two men are visible on the left, one in a light blue shirt and another in a white shirt, both appearing to be working on the hull. The hull is supported by wooden stands. The text "descendente da baleeira..." is overlaid on the right side of the hull. In the bottom right corner, there is a date stamp "11 2006".

“**d**escendente da baleeira...”

11 2006

o espaço - estaleiro: 2.6.4

Um barraco coberto de telha de fibro-cimento, caixas de ferramentas primitivas, uma pilha de sarrafos ou tábuas e uma bancada. Este costuma e é o aspecto do estaleiro artesanal. Tudo muito simples, despojado e rude. Não fosse a presença dominante de uma estrutura de madeira, quase orgânica, com o cavername à mostra, e não se identificaria ali o cenário onde se processa a criação de verdadeiras obras de arte da navegação. Principal meio de subsistência da comunidade da Barra da Lagoa, essas peças atendem ao transporte marítimo, fluvial e lacustre, servindo a passageiros, cargas e principalmente à pesca artesanal.





Estes espaços são preciosos objetos da engenhosidade popular. De aproximadamente 20 metros por 15 metros, em frente ao canal da Barra da Lagoa. Se conectam com o canal por meio de uma rampa, que avança para dentro d'água, por onde os barcos quando prontos são lançados.





ESTALERO CAICARA
COLONIA DE PESCADORES 20

15 17 2006

Um fato pitoresco, é que toda a instalação permanece desprovida de qualquer revestimento no piso, pois o chão é coberto de um grosso compactado de serragem. Além disso, observa-se uma iniciativa de busca por uma iluminação natural, tanto na cobertura do telhado, quanto nos fechamentos laterais, onde se observa grandes vazamentos de luz.

O pequeno estaleiro, também tem espaço para que duas pessoas morem e ao mesmo tempo trabalhem. Além disto, no espaço tem-se uma humilde copa e um pequeno banheiro.



2.7

barcos: um patrimônio cultural ameaçado





Art. 216 - Constituem patrimônio cultural brasileiro os bens de natureza material e imaterial tomados individualmente ou em conjunto, portadores de referência à identidade, à ação, à memória dos diferentes grupos formadores da sociedade brasileira (...).” (Constituição Brasileira - 1988).

Uma área, no entanto em que a consciência social é ainda incipiente, quase inexistente, é a do patrimônio cultural naval. Com uma costa de mais de 8.500 km a maior rede hidrográfica do mundo e uma tradição náutica que, por um lado, remonta a uma das maiores aventuras do homem na terra (as Grandes Navegações) e, por outro, se manifesta num dos mais diversificados conjuntos de embarcações populares, o Brasil está assistindo passivamente ao desaparecimento desse importante patrimônio cultural. E isto ocorre pelas mesmas razões que determinaram como inexorável, nos anos 30, o desaparecimento de nossos vários casarões e igrejas: uma visão imediatista do progresso.

A busca de uma qualidade de vida para populações litorâneas não pode ser dissociada da salvaguarda de seu repertório de conhecimento, em particular, dos seus diferentes processos de adaptação ao meio ambiente. Em dadas situações-limite às tecnologias “doces” das embarcações populares são alternativas de transporte economicamente viáveis e não poluentes.

É preocupante, no entanto, por sua irreversibilidade, o desaparecimento de conhecimentos náuticos em velocidade maior do que a da perda de recursos naturais e de embarcações de todos os tipos.

A recuperação do saber e a proteção do meio ambiente só serão possíveis se houver o envolvimento direto das populações interessadas, sejam as que habitam ao longo desses caminhos d’água, sejam as que deles fazem uso para atividades econômicas, de lazer e outras.

Resgatar a Memória

Técnica

Registrar as técnicas de construção naval, de manufatura de objetos afins, de navegação e manobra e de atividades tais como: a pesca, a estiva etc. Com isso, estaria sendo garantido para gerações futuras o acesso aos conhecimentos transmitidos.

Por que Preservar?

Para melhor conhecer uma faceta importante e normalmente negligenciada de nossa sociedade, que se exprime pela história das técnicas de construção naval, das linhas de comércio, da navegação de cabotagem, dos caminhos de penetração no continente e das formas de organização social nascidas nesses contextos;

- para garantir a sobrevivência e o fortalecimento de expressivos legados culturais regionais, bem como sua transmissão e usufruto para as gerações futuras;

- para permitir um eventual reaproveitamento de tecnologias adequadas a condições locais gerando conseqüências benéficas nos planos econômico e social;

- para contribuir para recolocar, no debate sobre as alternativas de desenvolvimento, uma importante forma de transporte, que vem sendo relegada pela excessiva concentração na rodovia e para incentivar a consciência dos problemas ecológico que ameaçam nossas vias aquáticas e de sua intrínseca relação com as questões econômicas, social e culturais.

Como Fazer?

Neste trabalho, propõe-se a criação de um combinado de espaços de proteção e valorização deste patrimônio e das coisas ligadas ao mar, às águas internas e às atividades derivadas do uso dessas vias é a forma mais eficiente de dar início a uma ação coordenada da sociedade em favor do patrimônio naval. É também a forma mais organizada de pressionar as autoridades responsáveis.

3. **Q** necessidade do recorte no tecido urbano:
barra da lagoa

lagoa...



m ar...

3.0

o recorte no tecido urbano

O projeto do recorte da Barra da Lagoa vem da necessidade inicial de uma reflexão sobre as possibilidades de transformação da natureza e das cidades. Ou melhor: como comenta Paulo Mendes da Rocha “as cidades como um construtor humano que já contém a natureza como projeto premeditado em transformação”. E é dentro deste contexto que se fez a implantação, em que os edifícios simples e retilíneos estão colocados apenas como figuras, em um pano de fundo de beleza inconfundível, o canal e as montanhas.



Espaço para um patrimônio intangível:
a arte de contruir barcos

A necessidade do estudo urbanístico faz parte de um conjunto amplo e multidisciplinar de revitalização do bairro.

Com o advento do “Espaço para um patrimônio intangível: a arte de construir barcos” sentiu-se a necessidade de fazer uma ligação deste espaço com a orla e a atual “praça”, onde ainda existe um ambiente de convívio dos pescadores.

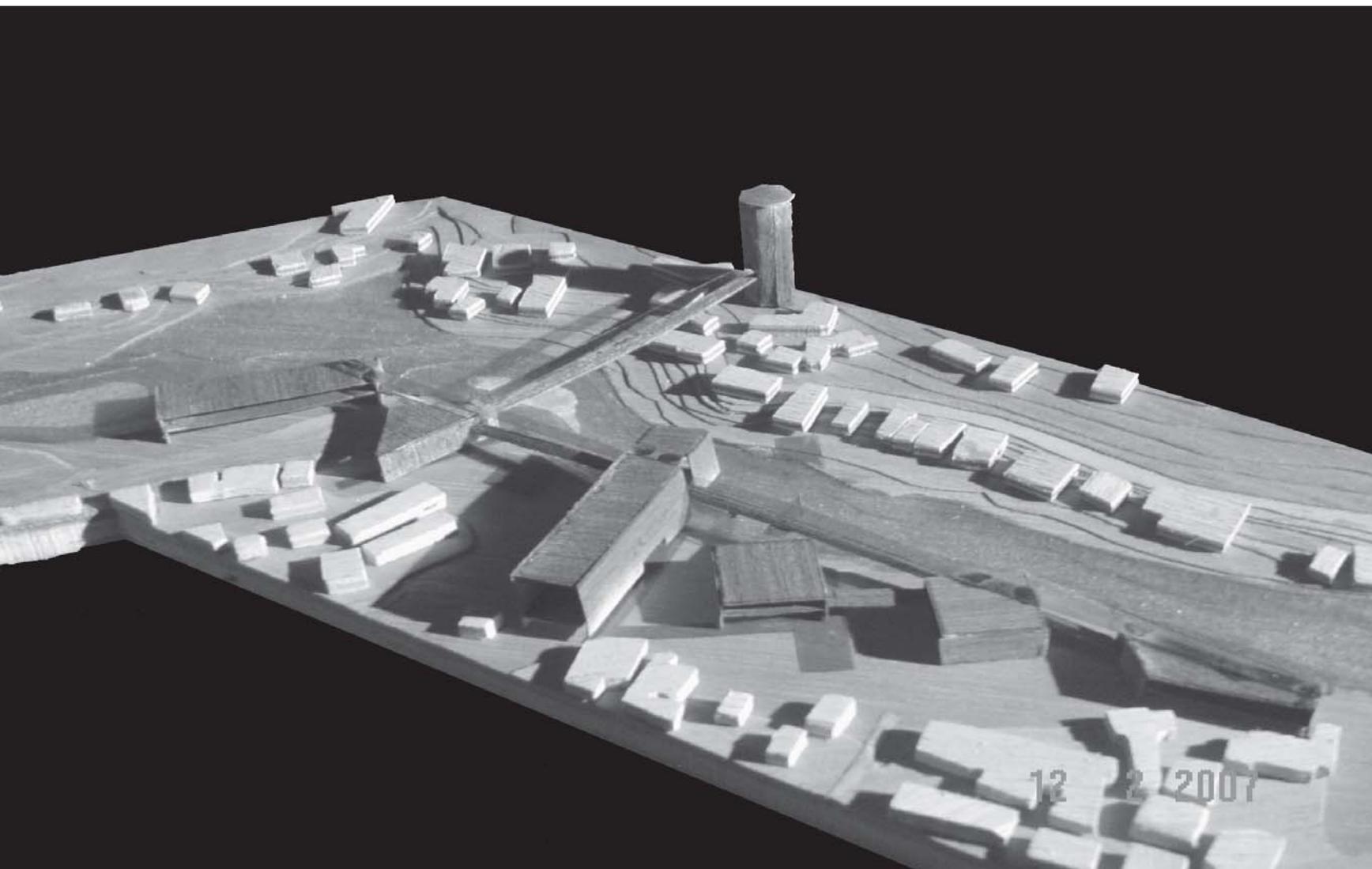


espaço - patrimônio imaterial...

espaço para um patrimônio intangível:
a arte de contruir barcos

A idéia básica foi contrapor-se a noção corriqueira de que um complexo público (edificado) não pode ser instalado em uma localidade tão privilegiada, pois a virtude das águas não deve pressupor a exclusão das atividades humanas, visto que a pequena instalação é um evento já da natureza, transformado na história com as ações humanas.

Segue abaixo a imagem da idéia da proposta, entretanto, antes discorrerei no capítulo a seguir, toda uma análise a qual me levou a propor este desenho desta maquete.



3.1

histórico e evolução urbana da barra da lagoa

não existem registros sobre o início do povoamento da região da Barra da Lagoa, principalmente, anteriores à imigração açoriana. Sabe-se que um grupo de vicentistas estabeleceu-se por volta 1689 entre a Lagoa da Conceição e o Rio Ratonas, mas fica claro se fixou construções junto ao canal. Com mais certeza, sabe-se da intenção da Coroa Portuguesa de construir uma fortificação militar na região do “bairro” Fortaleza da Barra, que não chegou a ser concluída deixando apenas algum movimento de terra e que por ocasião da construção da estrada e ponte de ligação ao centro de Florianópolis foi soterrado pelas obras.

Alguns registros das freguesias implantadas pelos açorianos após 1750, na região, não acrescentam muitas informações. Por volta da metade do século XVIII instalou-se a freguesia Senhora da Conceição na margem oeste da lagoa, e ao norte Rio Vermelho. As terras da região da Barra da Lagoa pertenciam ao seu Flor Martins, rico proprietário que morava na ponta da Quitéria (próximo a atual praia do Santinho).

O canal da Barra da Lagoa, privilegiado para desenvolvimento da pesca artesanal, atraiu para lá alguns barcos de pescadores, de início provisório, depois fixo. Sua localização estratégica para a atividade de pesca artesanal foi a grande causa da fixação da população na região, ainda mais se consideramos que o principal meio de ligação as várias comunidades era a água, em vista da acidentada topografia da ilha.

Espaço para um patrimônio intangível:

a arte de contruir barcos

O relato de moradores diz que por volta do início do século XX as duas embocaduras do canal, que eram os núcleos de maior concentração de moradores. Essa binucleação se mantém até hoje, apesar da continuidade urbana entre as mesmas, fazendo com que a Fortaleza da Barra seja o único “bairro” com nome diferenciado.

A ocupação nas pontas deu-se de um lado e outro do canal, sendo que junto ao mar, de início privilegiou-se a margem oposta ao morro, mas a inconstância na formação da foz da barra impediu por muito tempo a implantação de mais casas de moradias ali, sendo, este local mais utilizado, até a fixação da barra em 1982, para ranchos de barcos. Da tensão entre as duas pontas surgiu o caminho de ligação que mantém distâncias variadas em relação ao canal devido, justamente, as mudanças sazonais no leito deste. Em algumas épocas a Foz fechava devido a períodos de estiagem combinados com a ação de marés e ventos sobre a móvel orla marítima; fazendo surgir meandros, ilhotas e charcos, tornando muito difícil a construção nestas áreas. Assim, estes terrenos alagavam entre o canal e os caminhos só foram definitivamente ocupados após a primeira regularização do leito do rio.

A implantação das casas ao longo do caminho, de início observou-se que obedeceu a divisão em lotes ao longo da via, às vezes com testada grande, noutras subdivididos em faixas estreitas e compridas, mas sempre de forma linear em relação à via. No decorrer da evolução do assentamento, surgiu perpendicular ou inclinado à via principal, indo à direção às áreas ocupáveis, às vezes ramificando-se em outras, ligando-se uma com uma outra, até a implantação dos loteamentos cujo traçado regular geralmente não mantém um contato formal com a estrutura existente, resultando toda a ocupação ao longo do canal, num processo não linear e não homogêneo.

A regularização do leito e a construção de Molhe da Barra, associados à descoberta do local como balneário, modificou a localização dos ranchos de pesca, inicialmente voltados para o mar, deslocando-os para o interior do canal, fato que embora tenha prejudicado a atividade, causou modificações das interações sócio-econômicas. A necessidade de novas

atividades econômicas junto ao mar para atender os banhistas causou a substituição dos ranchos por estabelecimentos comerciais e de serviços, alterando também as tipologias construtivas.

Na realidade, as grandes alterações na estrutura sócio-econômica da Barra da Lagoa surgiram de 1930 em diante, quando surgiram inovações tecnológicas nos núcleos de pesca artesanal de todo o sul do país, tais como o uso de traineiras a motor, em embarcações de maior porte, que provocou o êxodo de pescadores para pólos pesqueiros, deixando a pesca artesanal de localidades como a Barra da Lagoa em plano secundário. Tal êxodo trouxe conseqüências importantes no que tange a diminuição do contingente nativo na atividade principal do local e também no crescimento demográfico, além de fazer com que o contato desses pescadores com novas cidades e culturas regionais proporcionasse novas aspirações em toda a comunidade, já que o retorno era sempre acompanhado de novidades comportamentais. Também a partir dos anos 30 outro fator fez com que a população ativa deixasse o local. O crescimento da freguesia do atual centro de Florianópolis atraiu um bom número de pessoas, sejam motivadas pela necessidade de um complemento da obtida pelos familiares com a pesca, seja porque não se ocupavam com esta atividade.

Como reflexo do incremento do turismo em todo o país, os pequenos assentamentos do litoral da ilha de Santa Catarina sentiram mais intensamente a partir do final dos anos 60 com a ligação viária com Florianópolis, necessidade de oferecer serviços e atividades comerciais diferentes da pesca artesanal e da agricultura de subsistência que caracterizaram tais locais até então.

Hoje em dia apenas 10% da população fixa estimada se ocupam com a pesca artesanal, apenas 19% dos filhos seguem a carreira do pai pescador, e outros indicativos nos dizem que a pesca perdeu grande parte do atrativo. Embora economicamente ainda uma fonte de renda significativa, os novos processos de distribuição do produto e o constante desaparecimento dos (reflexos da pesca embarcada), faz com que o turismo, seja através do

espaço para um patrimônio intangível:

a arte de contruir barcos

comércio ou dos serviços que demanda, traga mais benesses econômicas.

Este processo de substituição da atividade principal não trouxe as mesmas conseqüências de melhoria na estrutura que hoje se apresenta em transformação, dando sinais de desagregação, substituição de valores sem o necessário tempo de maturação das bases culturais, fatos que não seriam indesejáveis não se refletissem na estrutura ambiental na cultura tradicional de forma desestruturadora e na arquitetura local de maneira massificadora.

Aproximadamente 15% da população fixa é composta de migrantes de outras regiões do país, que optaram por morar por lá. Durante os meses de verão, a população chega a dobrar com o incremento dos turistas no total, fazendo com exista um grande número de casa de aluguel, pequenos hotéis, hospedarias, campings de veraneio. Toda essa densificação construtiva não foi acompanhada pela conscientização do poder público e da população local, resultando desde a super ocupação de lotes mínimos (às vezes 100% da área), até na adoção de linguagem e tipologias arquitetônicas inadequadas para a região, tornando o local sem estrutura adequada para suportar a invasão, eclipsando os atrativos naturais e culturais e permitindo previsões pessimistas para a localidade enquanto pólo turístico de primeira ordem conforme classificação dos órgãos de turismo do município.

3.1.1 turismo e impacto na barra da lagoa:

Além das alterações já citadas, no processo das interações humanas e na estrutura urbana, a grande quantidade de turistas que é atraída para a Barra da Lagoa tem conseqüências diretas no ambiente físico, perceptíveis nos meses de verão. Sabe-se que a grande quantidade de turistas não constitui uma massa homogênea enquanto atividade, locais utilizados, tempo de utilização e dias de visitaçào.

Conforme informações da secretaria de turismo do município cerca de 10 mil pessoas afluem para lá num dia de fim de semana de verão. Deste total, estima-se que 20% são oriundos da Grande Florianópolis e os restantes 80% provêm de outras regiões, estados e países. Esta diferenciação nos pontos de interesse e de visitação: o turismo de fora da região metropolitana sente-se atraído ao reconhecimento do local maneira geral, passeando pelo morro, pelo canal, molhe, pela praia, no núcleo central do balneário; o banhista vindo da grande Florianópolis faz mais uso do balneário mesmo e de atividades de apoio como bares, sanitários e estacionamento. Observar que a maior parte destes frequenta o local nos fins de semana, e os turistas de outras regiões tem afluência distribuída pela semana inteira. As conseqüências maléficas dessa "invasão" que tem seu ápice nos fins de semana são, de ordem física: congestionamento de veículos, superposição de caminhos veiculares e peatonais, com clara desvantagem para o pedestre; super ocupação dos estabelecimentos comerciais e o esgotamento infraestrutura básica, especialmente a água e as fossas.

3.2

Análise tipológicas

a malha urbana : 3.2.1

Caracteriza-se pelo desenvolver-se espontâneo a partir de um núcleo original, ao longo da estrada de acesso, e a partir dessa; não chegando a caracterizar uma estrutura linear, já que ora em direção ao canal, ora na direção da SC-401, em braço de ocupação.

È contínua, com significativa densidade da ocupação do terreno no núcleo mais denso (APC, área de preservação cultural, plano diretor dos balneários,



apc...

estrada geral...

IPUF, 1985), mas na medida em que se afasta deste, vai gradualmente perdendo continuidade urbana devido a grandes áreas vazias ao longo do percurso até Fortaleza da Barra, onde recupera densidade de ocupação.

Outra característica da malha urbana da Barra da lagoa é a irregularidade ocupacional de assentamento espontâneo, permitindo supor-se que os elementos físicos que estruturam sua implantação foram: de ordem natural, o canal da barra pelo atrativo da atividade predominante na formação do núcleo; e, de ordem construída, a estrada geral de acesso (Rua Altamiro Barcelos Dutra) via de comunicação terrestre com a cidade.

Devido a essa origem "espontânea" a malha apresenta indefinição espacial que aumenta quanto mais afastado da APC, onde elementos estruturadores são inexistentes; a irregularidade da ocupação, principalmente nas áreas antigas (APC e arredores), onde se podem perceber associações e combinações ocasionais repetidas, ora inexistentes, fazem com que não se perceba intenção de desenho previamente concebida.

Às ruas principais e secundárias são as mais definidas, embora de forma clara.

Existe ainda uma trama de terciárias e quaternárias, sejam acessos veiculares e servidões peatonais públicas ou não, que forma um intrincado geométrico só explicado pelas relações e interações sócio-culturais.

As relações familiares, as econômicas e até mesmo as crenças religiosas, além de organizar socialmente o espaço, tem um claro reflexo na organização espacial da Barra da Lagoa e não pode ser observado somente através do estudo da malha urbana.

Ao longo da via de ligação com a cidade, existem, alguns desmembramentos e loteamentos recentes que estabelecem uma ordem formal mais regular, e inserem-se no contexto sem considerar a trama existente.

- Via Primária
- Via Secundária
- Via Terciária



b ifurcação...

V ia de ligação...

0 100 300 600 metros

1:10000

No núcleo de origem (definido como APC pelo PD, IPUF, 85) a continuidade urbana não apresenta uniformidade de lotes quanto à tamanho e formas, ora orientando-se suas frente para a praia, ora para o canal, sendo esses muitas vezes, os únicos meios de ligação viária; na maioria dos casos a frente se dá para o sistema de circulação veicular e peatonal. Este é, por sua vez, composto de uma via principal que se bifurca e forma um laço próximo ao ponto final; e da qual ramificam-se vias pouco definidas, nos seus limites e categorias. Essas ramificações ora levam ao mar, ora ao canal, ou ainda, fazem ligações entre aquelas, podendo-se hierarquizá-la, onde considera-se: dimensões, densidade e variabilidade de atividades e densidade variabilidade de usuários.

Não existe um traçado ordenador prévio da malha urbana, sua forma é determinada, numa ordem de importância, em primeiro, pelas necessidades de interação sócio-econômica da população e atividades, e em segundo, pelos condicionantes topográficos e paisagísticos.

os espaços públicos : 3.2.2

Os espaços públicos predominantes na estrutura urbana da Barra da Lagoa são abertos, sendo os espaços públicos fechados vinculados a Administração Pública - intendência, associação de moradores, escola, e ocupam área relativamente pequena no conjunto.

Dos espaços públicos abertos, destacam-se os que mantêm estreita relação com os elementos naturais da paisagem como: o canal e o mar. Por isso mesmo eles têm limites variáveis, pela vinculação com as mudanças nas marés e áreas inundáveis.

Os dois principais espaços públicos abertos deste tipo estão bem próximos e localizados na área definida como de preservação cultural (PDB1985).

Espaço para um patrimônio intangível:

a arte de contruir barcos

Pode-se classificá-los como espaços de uso múltiplo, mas cada um privilegia atividades que os diferenciam. O espaço junto ao canal, definindo pela borda variável do canal e as testadas das edificações com usos de guarda barcos, habitações, comércio (bares) e altura predominante de um pavimento, tem como atividade principal e de estaleiro e guarda das embarcações, sendo que alguns galpões de barcos estão localizados dentro deste espaço. A secagem e conserto de redes também fazem parte das atividades ali presentes. Neste espaço comparecem ainda atividades complementares a principal como os pequenos bares que no verão também atendem demandas turísticas, atividades de lazer e jogos de areais, desenvolvidas principal pelos moradores. Está articulado com o restante da malha urbana através de ruas secundárias e terciárias, mas tem extrema importância na organização espacial da Barra da Lagoa.

O outro espaço público aberto desta categoria está localizado no “ponto final” e é o mais importante do ponto de vista do uso já que concentra a maior parte das atividades, lazer, transporte e é onde se dão as maiores trocas e para onde se direcionam os fluxos de informações e, é também, onde se namora, etc. Está articulando com a principal via de acesso rodoviário, com o canal da barra e com a orla marítima, e é o espaço de maior acessibilidade da Barra, fato realçado quando da época de verão e aumento da demanda turística.

È um espaço bem definido, entretanto pode-se desdobra-lo em dois usos distintos, se considerarmos o uso sazonal do balneário que se expande em direção ao norte, limite neste quadrante vá se enfraquecendo na medida que a estrutura urbana de acompanhar a orla marítima e o espaço passa a ter contornos naturais somente.

A orla marítima próxima ao “ponto final”, expansão natural deste, mesmo fora da temporada de verão assume papéis importantes no processo de interação humana. Pode abrigar desde o circo mambembe, a Festa da Tainha (julho) até a “pelada de futebol” diária. Antes da construção do Molhe da Barra as atividades desenvolviam-se ali, fazendo tão importante para comunidade quanto atualmente é, considerando-se os momentos sócio-

econômicos diversos.

Afora estes, existem alguns alargamentos viários pouco explorados, que não chegam a constituir praça mas com potencial de expansão dos pontos comerciais, aos quais geralmente estão associados, podendo vir formar pequenos largos espacialmente ricos dentro da trama existente.

Existem ainda os espaços remanescentes do sistema natural ainda não transformado, geralmente localizados na periferia do assentamento, e sua definição está vinculada a consolidação da estrutura urbana, alguns já com projetos em negociação com a prefeitura. Dentre os espaços naturais destacam-se o morro que margeia o canal, pela sua magnífica formação, e a margem do canal em alguns pontos onde ainda não foi ocupado.

O Horto Florestal, que delimita ao norte, é um espaço diferenciado dos demais, pela sua constante presença homogênea nas visuais orientadas parte oeste e noroeste, mas sem muita importância enquanto uso.

As ruas constituem espaços públicos abertos de categoria especial podendo-se hierarquizá-las em primárias ou principais até quaternárias ou servidões públicas peatonais, utilizando-se critérios que considerem seu grau de definição, suas dimensões, sua tipologia construtiva, a quantidade de usuário e suas atividades.

A maioria das vias apresenta traçado plano, sinuoso e, excetuando-se as principais, largura variável; fatos explicados pela origem de desenho das vias ser consequência mais das necessidades informais do que de intenções formais.

As vias junto ao centro (APC) sejam de qualquer categoria, diferenciam-se das demais pela proximidade das testadas das construções, nem sempre paralelas, e pela continuidade destas, o que acontece mesmo na frente para a orla marítima, quando não há rua. A maioria das visuais fechadas, sejam pelo horto, pelo morro, sejam pelas construções não alinhadas; as visuais possibilitam uma perspectiva ampla estão orientadas para o mar,

Espaço para um patrimônio intangível:

a arte de contruir barcos

onde se descortina belíssimo cenário, os usos e atividades mais variados, mesclando-se comércio, serviços com habitações, característica que só se encontra novamente junto a orla marítima e no espaço da pesca, junto ao canal.

Afastando-se do centro as testadas ficam mais distantes, dando a impressão de ruas mais largas, a não ser quando algum proprietário levanta muros altos. O afastamento as construções aumenta e ameniza o fechamento lateral, e a presença de lotes vazios diminui a continuidade urbana.

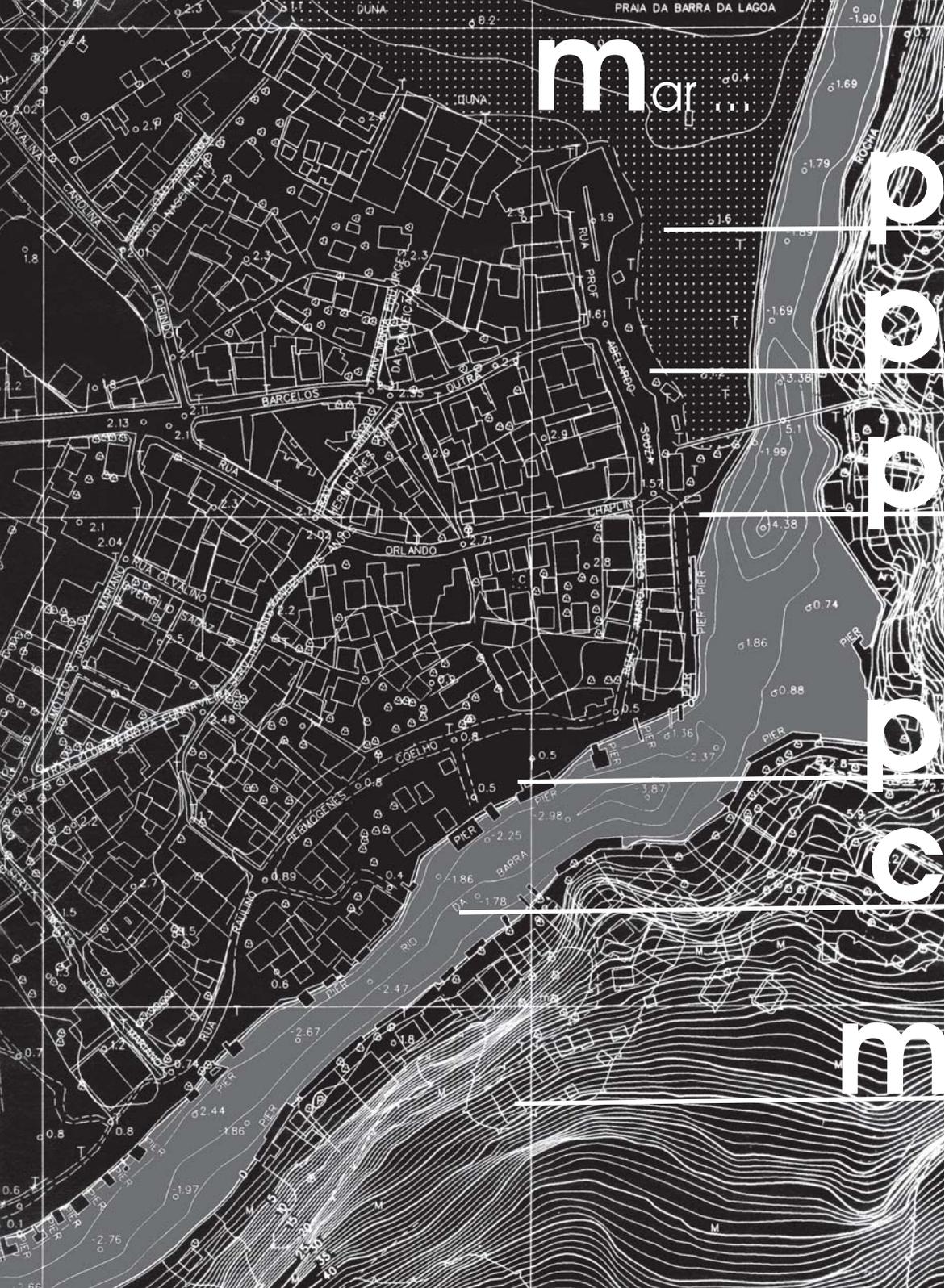
Entre o “ponto final” e a “fortaleza”, a Rua Altamiro Barcelos Dutra estrutura uma ocupação linear, embora as vezes surjam “espinha de peixe”, ora ligando na direção do canal, ora na direção da estrada do Rio Vermelho (SC-401), algumas já formando loteamentos mas sem tirar a característica já citada.

As ruas principais apresentam caixa com largura de 7,10 cm, com diferentes relacionamentos com as construções.

As secundárias, às vezes confundem-se com as terciárias ou mesmo quaternárias, geralmente não apresentam recuo de jardim, já que pelo desmembramento do lote original, não sobra para tal, sendo que não se pode distinguir se a servidão surgiu antes da habitação ou o inverso, e as laterais da construção frequentemente são as fronteiras com a rua acesso.

As ruas de terceira e quarta categoria diferenciam-se das acima pelas dimensões e pelo traçado, no qual não existe continuidade no sistema de circulação veicular, e quando existe com dimensões não apropriadas, servindo mais como acesso peatonal chegando até fechamentos de um metro de divisa a divisa.

Apesar da diferença de natureza das vias estudadas serem caminhos ou canais (origem, destino, tipo de usuários, atividades) tem características físicas semelhantes, o que é reforçado pelas tipologias construtivas, cores e a pouca vegetação arbórea.



m ar

p raia ...

p onto final...

p raça...

p raça...

c anal...

m ontanhas...

Espaço para um patrimônio intangível:
a arte de contruir barcos

3.2.3 espaços privados :

As tipologias arquitetônicas e de ocupação do lote estão interligadas e se complementam. Porém para ordenar o método se fará separadamente à análise visual de uma e outra, o que não significa desconsiderar sua relação.

3.2.4. tipologias arquitetônicas

A – Ranchos / Barracos

Estas construções, geralmente servem para abrigo de barcos, tem geometria retangular, com técnica construtiva simples. Na maioria das vezes de madeira, às vezes de alvenaria rebocada ou não, noutras vezes misturam-se os materiais. Estão espalhados pelo núcleo, principalmente nas bordas da água; quando não, às vezes presta-se para pequenos comércios em época de temporada.

Estaleiro
NAUTIFORM
BARRA DA LAGOA 232 3224

ESTALEIRO CAICARA
COLÔNIA DE
PESCADORES 211

VASCO



B - CASA TRADICIONAL

Com um partido arquitetônico bem definido em função das possibilidades técnicas dos materiais, geralmente a madeira, embora existam de alvenaria ou mista sem alteração de volumetria, abrigam, na maioria das vezes, habitações.

Essa volumetria tipo paralelepípedo com dimensões sempre próximas de 7m de testada, 9m de profundidade e 3m de pé direito, associada as inclinações do telhado em torno de 30, sejam quatro ou duas, com beiras, define o partido em “quadro” da casa.

Espalham-se por todo o assentamento, principalmente ao longo da estrada geral, Rua Altamiro Barreiros Dutra, onde o processo de adaptação dos prédios ainda não predomina, e estão presentes em grande número, proporcionando certa identidade visual ao conjunto.



espaço para um patrimônio intangível:
a arte de contruir barcos

C - CONSTRUÇÕES CONTEMPORÂNEAS

A tipologia neste caso caracteriza-se pelos requisitos espaciais, necessidades programáticas de comércio, serviço e mesmo, habitacionais requeridas pelas novas atividades e funções da cidade. Surgem então, residências isoladas, rodeadas de jardins, mansões; pousadas em fita ou isoladas; hotéis chalés, edifício de apartamentos, quiosques comerciais, lojas, etc. Novos materiais, tecnologias recentes e linguagens contemporâneas completam assim o quadro.

Esta tipologia é a que mais floresce atualmente por todo o núcleo, tornando a visualidade do conjunto aproximada das grandes cidades, quebrando a harmonia existente do conjunto original.



3.2.5. tipologias de ocupação dos lotes

A – No núcleo Central (APC)- os lotes nesta área surgiram após a construção das casas, as vezes até do arruamento, surgindo daí formas irregulares e com dimensões variadas. A origem desta variação formal e dimensional geralmente é o desmembramento de terrenos maiores para uso de familiares, 30% dos lotes do assentamento não ultrapassam os 250m² e destes, a maioria está localizada nesta área, que também concentra o maior número de lotes com mais de uma construção. Embora esta característica seja comum em toda a Barra da Lagoa, encontra-se casos em que 5 prédios convivem em um lote menor de 500m². A super ocupação não se origina somente do crescimento familiar, mas também da intenção especuladora da locação em temporadas. Em ambos os casos, a habitabilidade fica comprometida principalmente no que toca a iluminação, ventilação e esgotamento de águas servidas. A tendência de ocupação é na parte frontal do lote junto a rua, as vezes no alinhamento e até adiante deste, fato que, aliado aos poucos ou quase inexistentes afastamentos laterais, evidencia a espontaneidade do assentamento. Não existe diferença de ocupação entre habitação e comércio, exceto nos lotes fronteiros a praia e o ponto final, onde os prédios comerciais alinham-se na testada. A vegetação ocorre no fundo dos lotes.

B – Na estrada Geral (Rua Altamiro Barcelos Dutra) – neste trecho e adjacência as dimensões aumentam, mas sem constância, e a forma torna-se mais regular, formando, na maioria dos casos, retângulos ou trapézios alongados, seguidos de lotes mais enquadrados, mas também com dimensões variadas. A ocupação igualmente com mais de uma construção, sendo uma principal e outra complementar, mas sempre com densidade construtiva mais baixa do que na área central, permitindo a presença mais constante de vegetação e até hortas de subsistência. Existe aí um distanciamento do limite frontal do lote chegando a caracterizar um recuo de jardim nas habitações e um alargamento do espaço público nos comércios. Os usos são variados, mas predomina a habitação. Neste trecho,

espaço para um patrimônio intangível:
a arte de contruir barcos

as construções residenciais contemporâneas saíam-se das tradicionais pela forte presença de muros altos, fazendo com que a relação visual da casa com a rua seja quebrada bruscamente. Surgem neste trecho, também, a maioria das hospedarias e camping, resultando daí tipos de ocupações bem diferenciados. Em lotes grandes, espalham-se chalés ou então construções em fita, nos dois casos com pouca relação com a rua, já que a testada do lote ou é murada ou é fechada por uma construção que esconde as demais, sendo difícil identificar o uso dos lotes sem que se olhem os anúncios e placas.

C – Loteamentos – este tipo de ocupação aparece em várias áreas da Barra da Lagoa, mas os maiores estão ao longo da estrada geral, ligados diretamente ou através de rua de ligação. Diferenciam-se dos demais pela regularidade dos lotes; pelo uso, geralmente habitacional, e pela pouca continuidade viária em relação a malha existente. Seguem um padrão standard do urbanismo moderno tanto no desenho dos lotes quanto no traçado viário, com caixas de rua nas exigências de afastamentos frontais e laterais, etc.

3.3

conclusões e discussões

Através deste breve estudo é permitido concluir que existe uma imagem da Barra da Lagoa muito clara e pregnante para todos seus usuários. Apesar de refletir um ambiente em rápida transformação no sentido de sua degradação, ainda mantém uma identidade e qualidades ambientais que o torna atrativo.

A situação de degradação do ambiente em estudo, colocada nas análises acima, é resultado de vários agentes, e por isso mesmo nos leva a abordar as questões do gerenciamento e da configuração do espaço urbano, destacando as qualidades deste espaço e relacionando-as com as necessidades humanas.

As legislações que tratem da orientação de um desenho urbano preservador do ambiente deve levar em conta que só terão uma ação real na medida em que incorporem o processo dinâmico de transformação sócio-cultural; preservar, então, será um processo de coordenar uma dinâmica, harmonizar um ritmo de evolução, garantindo a presença de elementos estruturadores e característicos dos momentos significativos desta evolução no tempo e no espaço.

A divulgação e a discussão do processo de coordenação desta dinâmica devem levar a uma consciência sobre a responsabilidade de intervir nos ambientes.

Estas discussões nos remetem ora a padrões espaciais específicos, ora a padrões de interação humana que surgem representados por padrões de uso, comportamento fluxo de bens, etc., mas sempre os entendo como interrelacionados e interagentes da mesma dinâmica.

A preservação dos elementos estruturadores e característicos da Barra da Lagoa devem contemplar o entendimento de que os elementos naturais são os mais pregnantes, dado que tendem a modificar-se mais lentamente, mas que somente consolidam a imagem completa quando associados ao ambiente sócio cultural e a temática edificada. O Balneário do canal, da Ponte Pênsil, da praia límpida, dos bares, do morro, das casinhas de pescadores, dos pescadores, tem uma imagem única, construída ao longo do tempo e ainda se construído, tanto pelo ambiente urbano como pelo ambiente natural.

Quanto aos espaços públicos abertos, estes não se configuram de maneira

Espaço para um patrimônio intangível:

a arte de contruir barcos

ordenada, nem se estruturaram através de alguma hierarquia, mas sim em função de usos sazonais. É necessária uma descentralização, onde o “ponto final” e a “borda do canal”, através de uma correta delimitação de suas abrangências, sejam reforçadas em suas várias épocas do ano. A correta descentralização de suas abrangências passa pela análise das interações humanas existentes e possíveis, já que são estas, muito mais do que os padrões formais, que melhor definem estes espaços. Complementando esta estruturação entende-se a necessidade da criação de espaços secundários com usos adaptados as sazonalidades (uso locais na baixa estação - feira, futebol, praça, etc.; usos afins com o turismo na alta estação estacionamento, praça, etc.), com o que se ordenaria uma estrutura de espaços abertos equilibrada menos concentrada. A localização dos espaços abertos secundários deverá levar em consideração a desapropriação de alguns terrenos desocupados (tanto pelas dimensões como pela localização).

No que tange aos equipamentos especiais para turismo, entende-se que devão surgir a fim de absorver as demandas da alta estação, porém dimensionamento deve adequar-se ao entorno da sua localização. A criação destes equipamentos já se faz necessária, se considerarmos, a necessidade de desconcentrar o “ponto final”, incrementando o número de sanitários, estacionamentos, etc. Sua localização deve ter vinculação direta com os elementos estruturadores naturais mais atrativos (mar e canal). As atividades a serem desenvolvidas devem contemplar o objetivo de não desperdiçar espaços, mantendo uma intensidade de uso adequada às estações de alta e baixa, podendo então ter atividades a comunidade no inverno. Por isso, entende-se que a gestão destes equipamentos fique sob a responsabilidade da própria comunidade. Dentro da APC, principalmente no prolongamento do canal, estes equipamentos poderiam adquirir amplitude mais significativa, porém considerando a necessidade da multifuncionalidade, a fim de que não fiquem vazios.

Quanto à malha urbana, nas áreas passíveis de ocupação, sejam respeitadas os padrões de ocupação adjacentes, evitando assim os

contrastes social, e, portanto, situações de reforço da segregação espacial. Devem-se considerar as densidades populacionais e construtivas absorvíveis pela região, respondendo a exigências de habitabilidade e as possibilidades de infra-estrutura existente ou a ser criada.

Quanto ao sistema de circulação sente-se a necessidade de uma ordenação principalmente na área mais problemática, ou seja, a APC. Devem ser ações no sentido de reduzir o impacto do veículo, privilegiando o trânsito de pedestres, devido às poucas distâncias a serem percorridas nesta área. No caso do sistema viário, entende-se que seria permitido veículos somente nas vias principais e secundárias, quando estas conduzem até espaços públicos, privilegiando, ainda, os que tem acesso as bordas e limites com os elementos estruturadores naturais (mar, canal, etc). Para a rede de caminhos de pedestres, deve-se consolidar a existente e incentivar seu uso, através de um reforço da permeabilidade da estrutura urbana, intensificando assim as interações humanas de vizinhança, de fluxo de bens domésticos, originados do (pesca artesanal, pequeno comércio). Portanto, devem permanecer públicas todas as possibilidades de circulação de pedestres, principalmente as que revelaram-se vitais na estruturação do assentamento, tanto por seu potencial turístico como pela sua importância nas atividades econômicas do local. A borda do canal é o exemplo mais importante da necessidade de resgatar-se os trajetos públicos, devido ao grau apropriação indevidas e ao grau de desqualificação ambiental que este tipo de ação tem causado.

Concluí-se que a temática predominante é a residencial, com um tipo características, não necessariamente exclusivo, da Barra da Lagoa. Podemos descrever rapidamente este tipo como uma construção em quadro (dimensões aproximadas de 6X9, de um pavimento, telhado cerâmico em duas ou quatro águas, com inclinações não maiores do que 30°, usando cores fortes e constantemente com presença de elementos arquitetônicos tais como varandas, avanços de telhado, cimalthas, etc.). Este tipo descrito, mesmo considerando-se as suas transformações evolutivas, pode ser chamado de vernáculo, já que não foi alterado o partido

Espaço para um patrimônio intangível:

a arte de contruir barcos

físico originado das residências pioneiras na região. Embora não se constitua num estruturador principal da imagem, mas participa fortemente enquanto textura básica, e que associado aos demais elementos estruturadores, principalmente os naturais, faz da Barra da Lagoa um assentamento da orla distinto dos demais, onde se rode constatar texturas semelhantes.

Poder-se-ia dizer que a imagem das edificações tem semelhanças com a imagem colorida dos barcos de pesca.

Percebe-se que o vernáculo é mais elaborado e consistente arquitetonicamente, enquanto resultado da combinação de aspectos geométricos, proporção em relação a escala humano, cores, variação do partido, e adaptação ao uso, do que as transformações que vêm sofrendo.

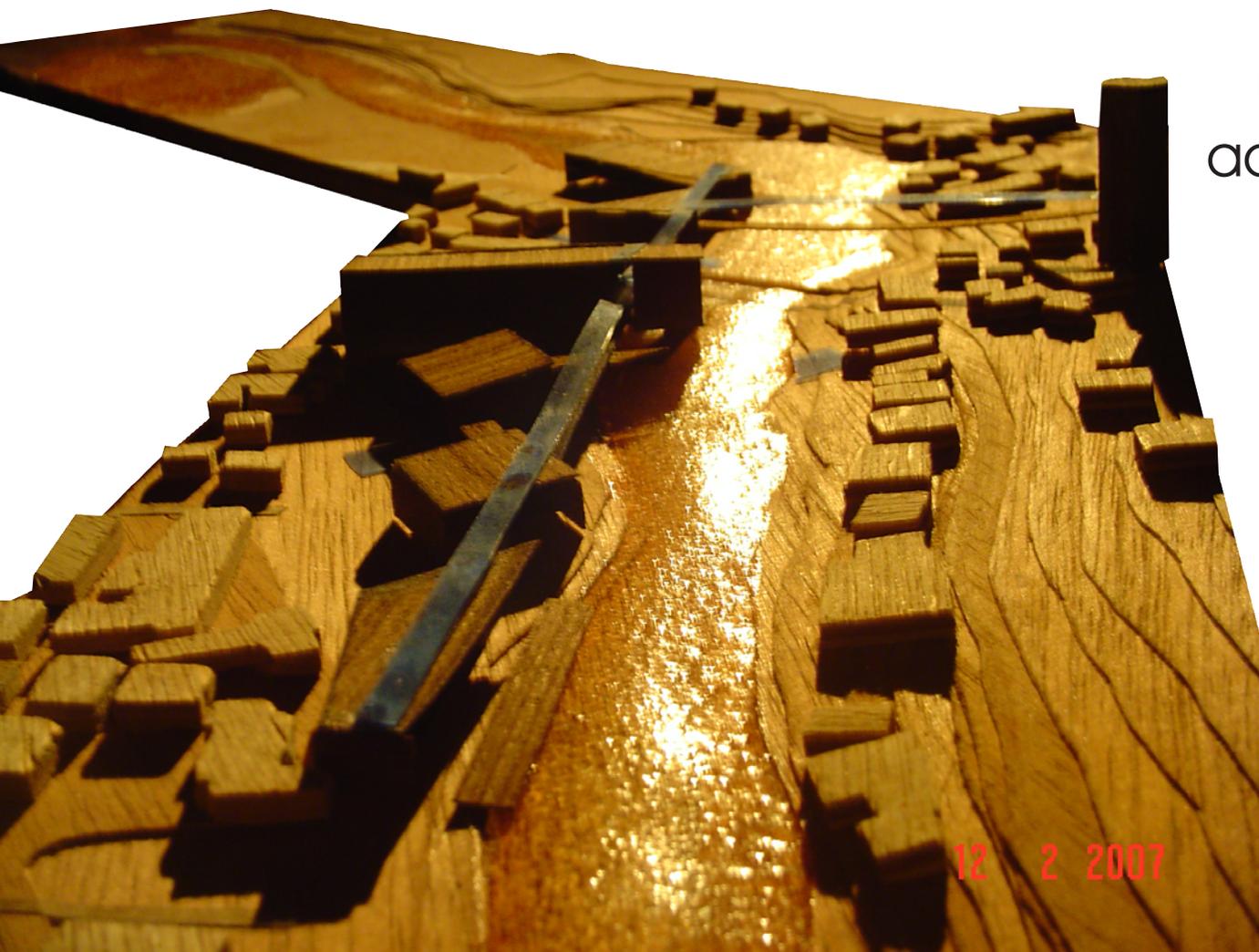
Como conclusão final, pode-se dizer que a variação e evolução dos padrões de ocupação, dos espaços públicos e privados, principalmente das tipologias edificatórias, que vem ocorrendo na Barra da Lagoa refletem a rápida transformação do modo vida e de produção, ainda com características de comunidade pesqueira semi-autônoma, com dinâmica própria, para outros (modos vida e produção) mais voltados para atender interesses exclusivos da comunidade, como o turismo, de abrangência regional e até nacional, fazendo com que o local venha a se inserir na dinâmica econômica nacional e multinacional. Este estudo vem no sentido para que tente-se adequar ao máximo ritmo desta evolução transformadora adequar de modo a não fazer com que ocorra uma perda das referências ambientais que tornam o local num rico potencial de atração do turismo, perdendo assim o básico deste potencial.

As discussões não esgotam todos os aspectos possíveis abordados, se visarmos uma completa preservação ambiental, dado as várias possibilidades complementares e/ou alternativas de focar a questão, mas este estudo como um todo inicia, por sua vez, um aprofundamento acadêmico sobre as formas de ocupação e expansão dos assentamentos urbanos no litoral com potencial turístico, contribuindo para o entendimento

destes ambientes num nível teórico e técnico, ampliando o campo da discussão e aumentando as possibilidades da participação de um maior agentes intervenientes na produção deste espaço, e também com uma maior instrumentalização destes agentes.

3.4

o ensaio para um tecido urbano aquático



12 2 2007

espaço para um patrimônio intangível:
a arte de contruir barcos

este "ensaio" pretende re-estabelecer a relação do homem com a água (elemento de alegria, entretenimento e paz), de forma não predatória, mas sim harmônica, baseado na fruição e contemplação, no aproveitamento pleno de suas potencialidades, com caráter fortemente educativo para todas as partes envolvidas: este que no momento escreve, o homem-das-águas habitante do canal, e todos os que participam deste processo.



homem-das-águas...

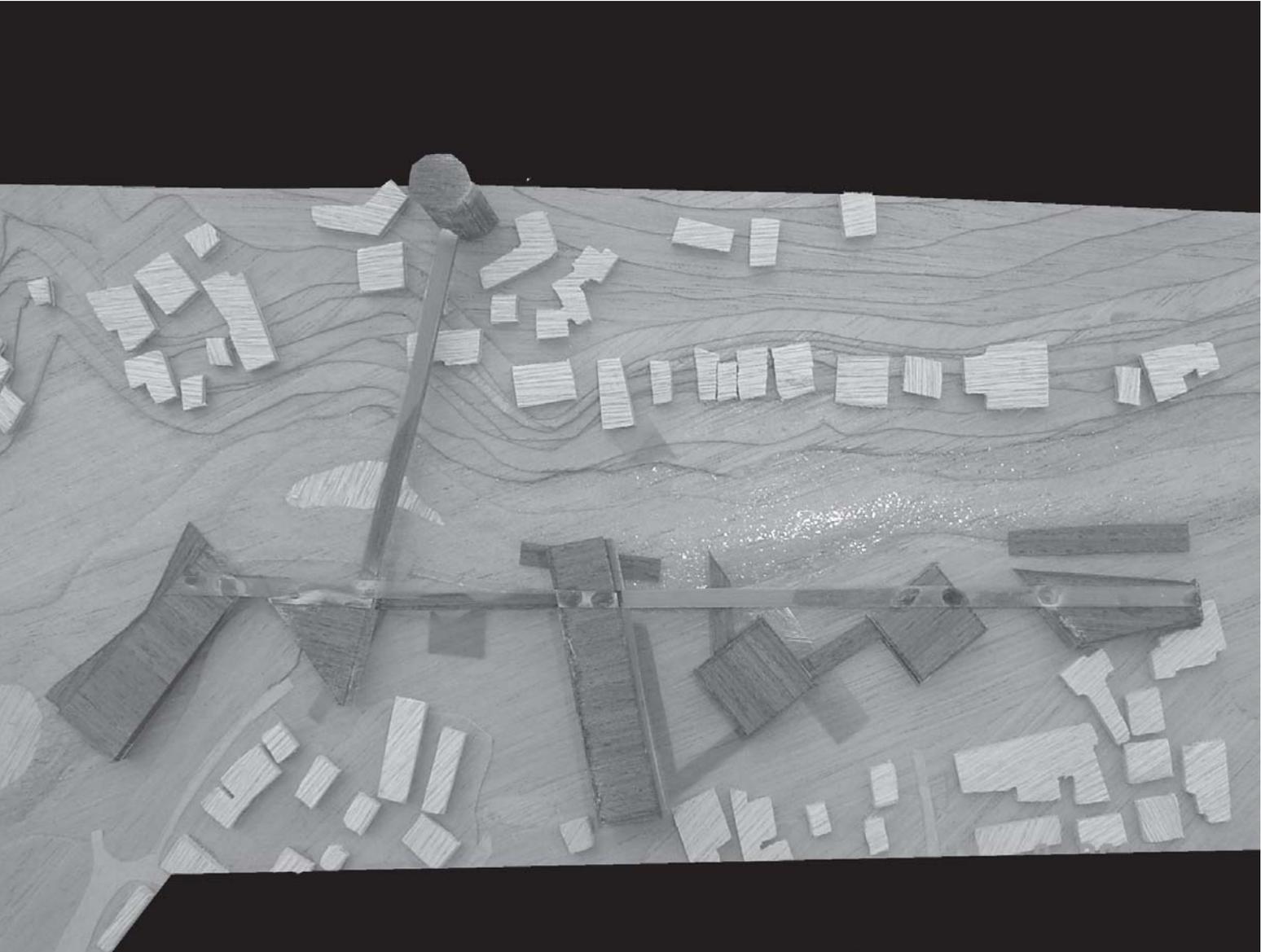
passarela/esgoto-duto...

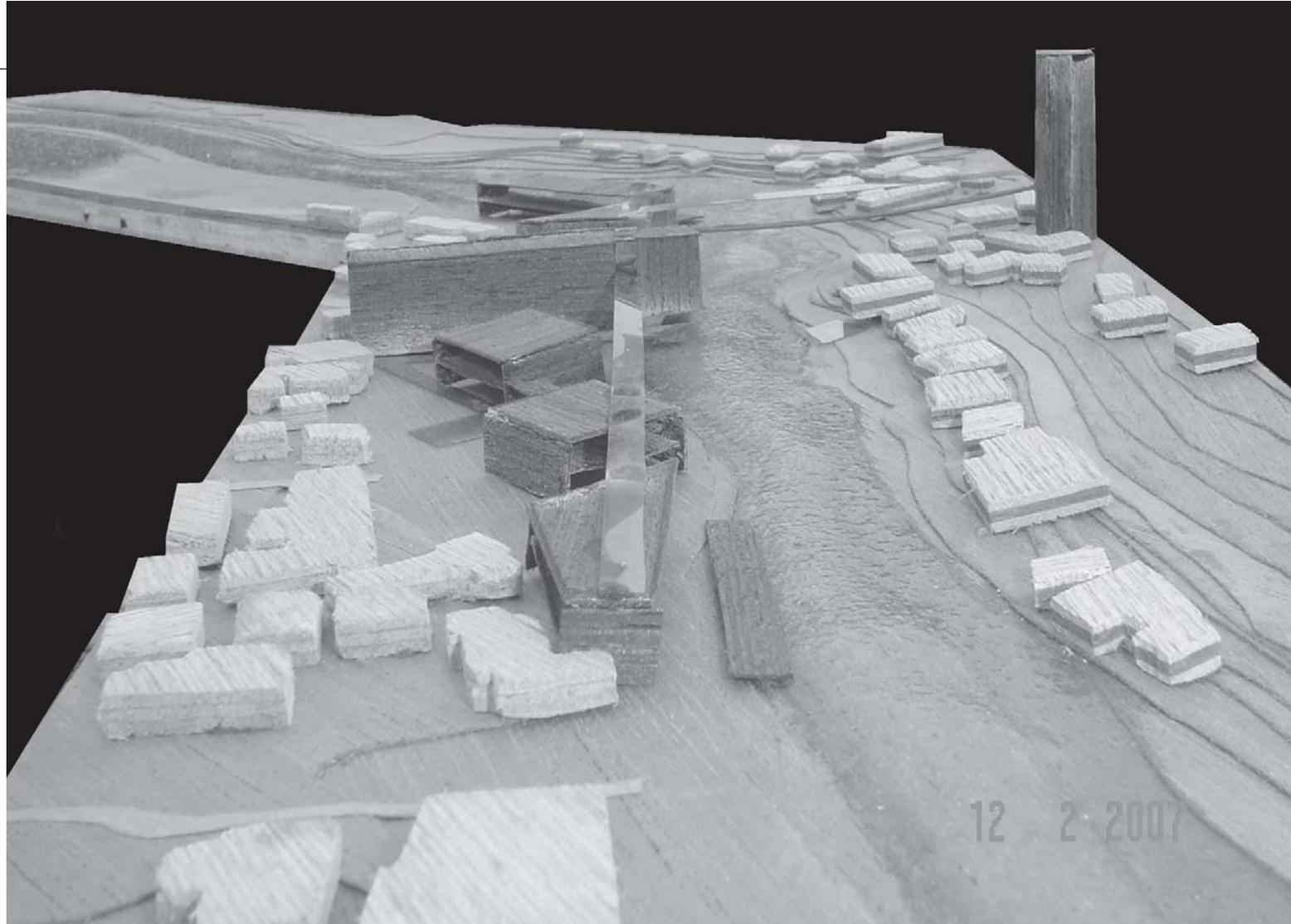


A água é tratada como elemento construtivo-educativo, descrevendo um ciclo: a água da chuva armazenada na cobertura, reutilizada na habitação e para lavagem das redes dos pescadores; a água servida captada e transferida pela passarela esgoto-duto por gravidade à micro estação de tratamento, incrustada no morro e voltada para o terreiro como uma seção didática de seu funcionamento. Desta, ela é devolvida aos canais, tanques, piscinas e finalmente mar, recriando o uso e completando o circuito.

espaço para um patrimônio intangível:
a arte de contruir barcos

Este projeto considera as particularidades, espacialidades e estéticas da Barra da Lagoa e as circunstâncias que a produziram. Na Barra da Lagoa "os materiais são encontrados em fragmentos heterogêneos; a construção, feita de modo aliatório, é forçosamente fragmentada no aspecto formal. A casa continua evoluindo. Os barracos são fragmentários porque se transformam continuamente" (Estética da ginga, Paola Berenstein Jaques).





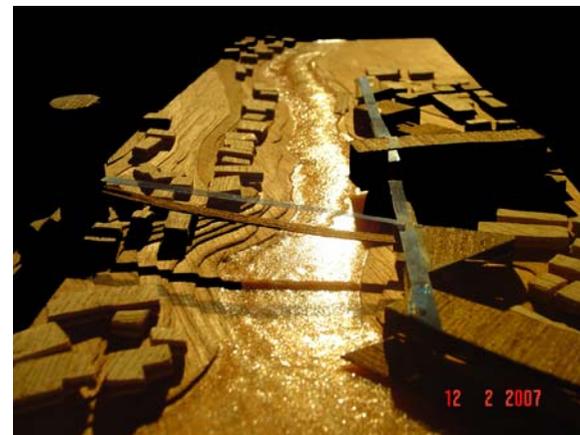
O espaço proposto também contempla esse caráter de transformação contínua e a apropriação do morador. Os espaços coletivos podem mudar de função, expandir ou contrair-se dependendo do uso e da necessidade. Enfim, deve ser vivo, e desta forma, favorecer a construção de uma identidade.

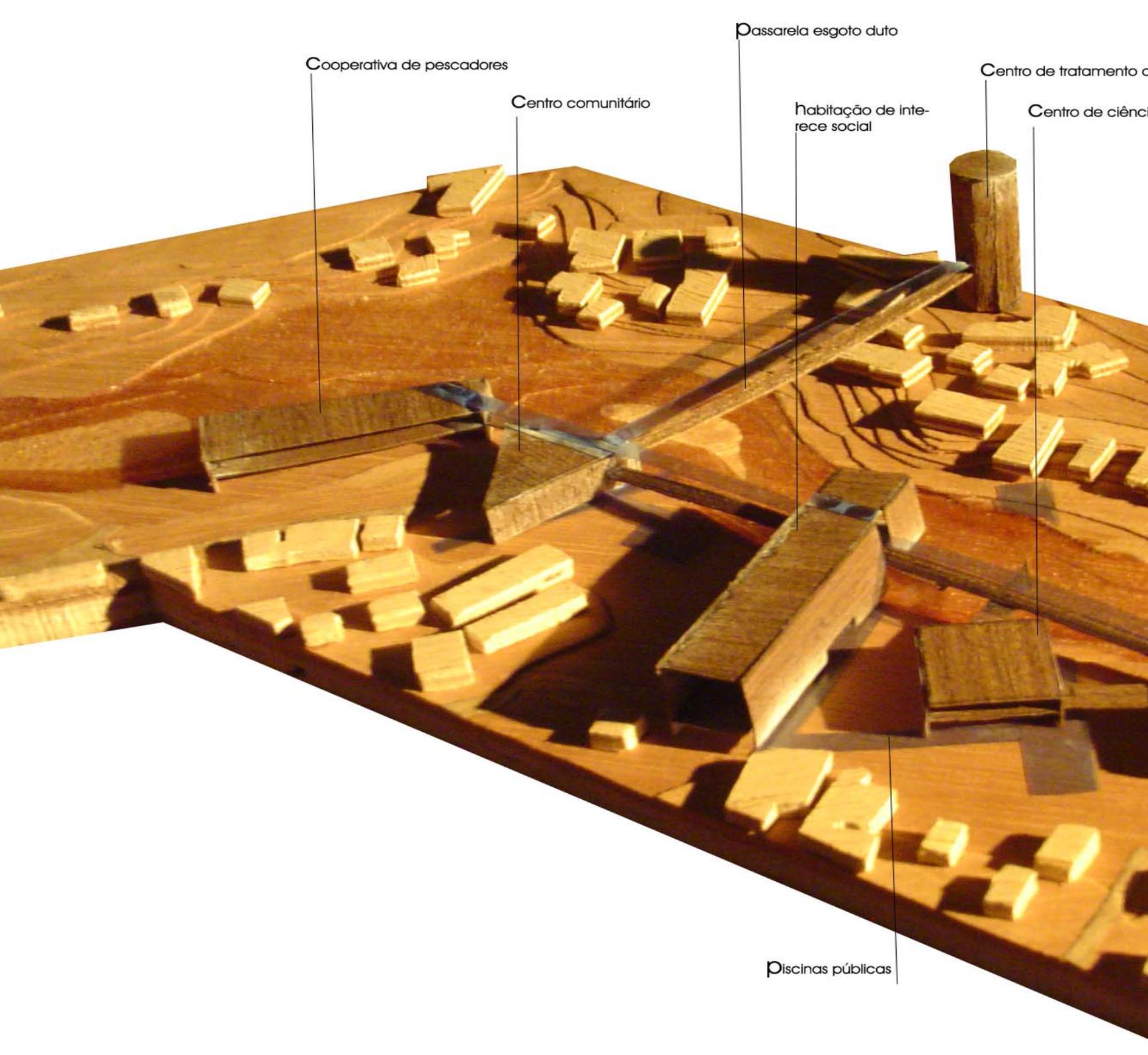
h abitação de interesse social



▣ necessidade do recorte no tecido urbano: barra da lagoa

O conceito de habitação não se restringe à célula habitacional, mas abrange tudo o que possibilita e é necessário à vida humana: a infra-estrutura urbana, serviços, e principalmente os equipamentos sociais.





Cooperativa de pescadores

Centro comunitário

Passarela esgoto duto

Habitação de inter-
recede social

Centro de tratamento o

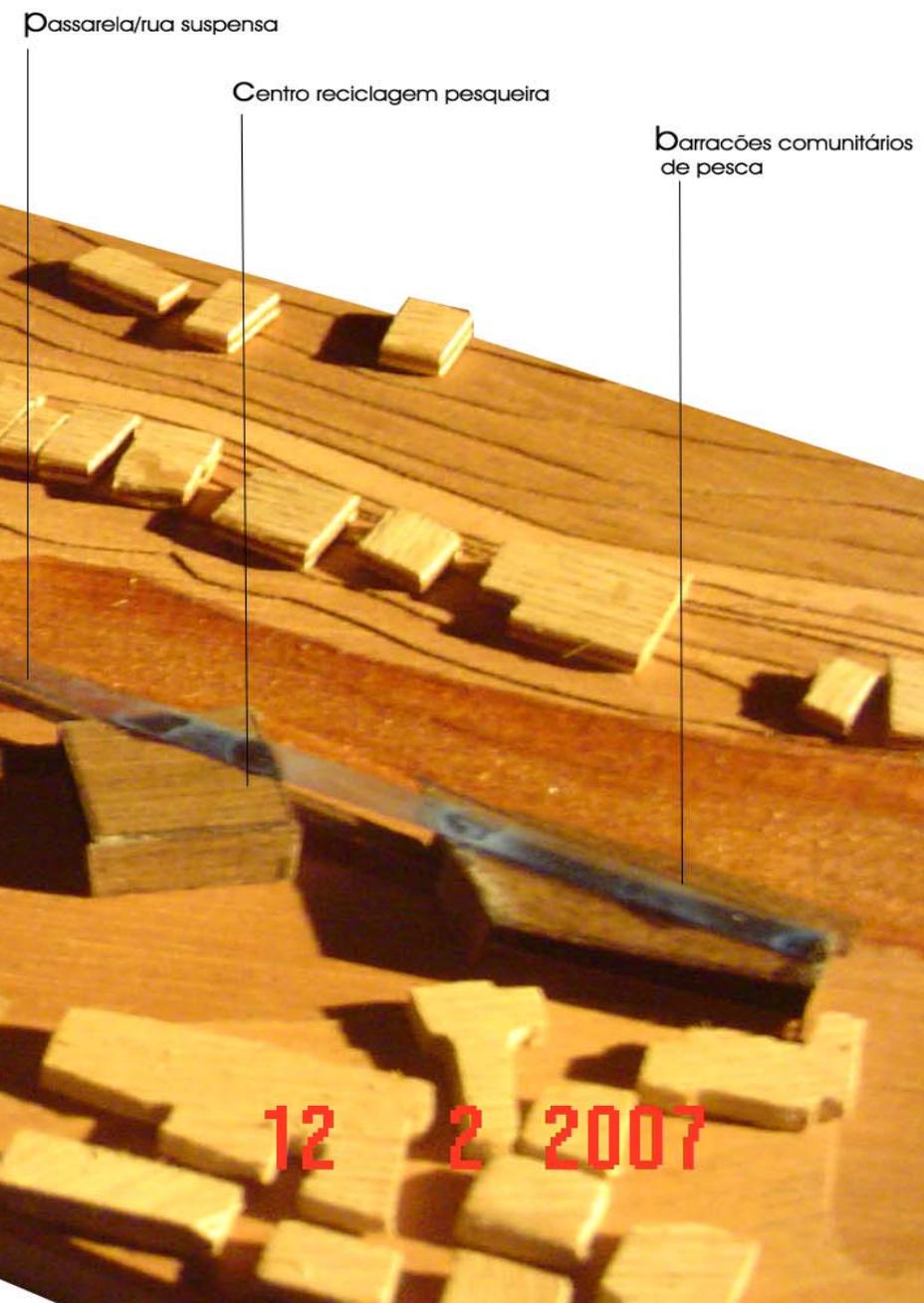
Centro de ciência

Piscinas públicas

água/esgoto

ilhas do mar

a necessidade do recorte no tecido urbano: barra da lagoa



Espaço para um patrimônio intangível:

a arte de contruir barcos

Assim, foi dado enfoque a equipamentos de inserção e democratização cultural-coletiva, tais como: centro de pesquisa, oficinas de carpintaria naval e centro comunitário. Estas atividades têm como núcleo de experimentação e propagação o espaço da passarela suspensa, composto por um grande módulo suspenso, que conectados formam um só conjunto. Com relação aos meios de comunicação, ferramentas de difusão da cultura marginal, essenciais num processo info-educativo e estratégicos para qualquer tentativa de transformação das condições vigentes, propõe-se: piscinas públicas (uma espécie de recorte do canal), a cooperativada, que produziu o comércio de pescado para a região. Estes programas devem ser associados à geração de emprego e de renda, de forma educativa e cooperativada.

Pretende-se, devido a presente conjuntura político-econômica a que se encontram submetidos os homens-canal, criar meios potenciais de alteração da própria situação, através da subversão das relações de trabalho dominantes. Nesse sentido, são propostas outras duas cadeias produtivas relacionadas a um saber e fazer local:

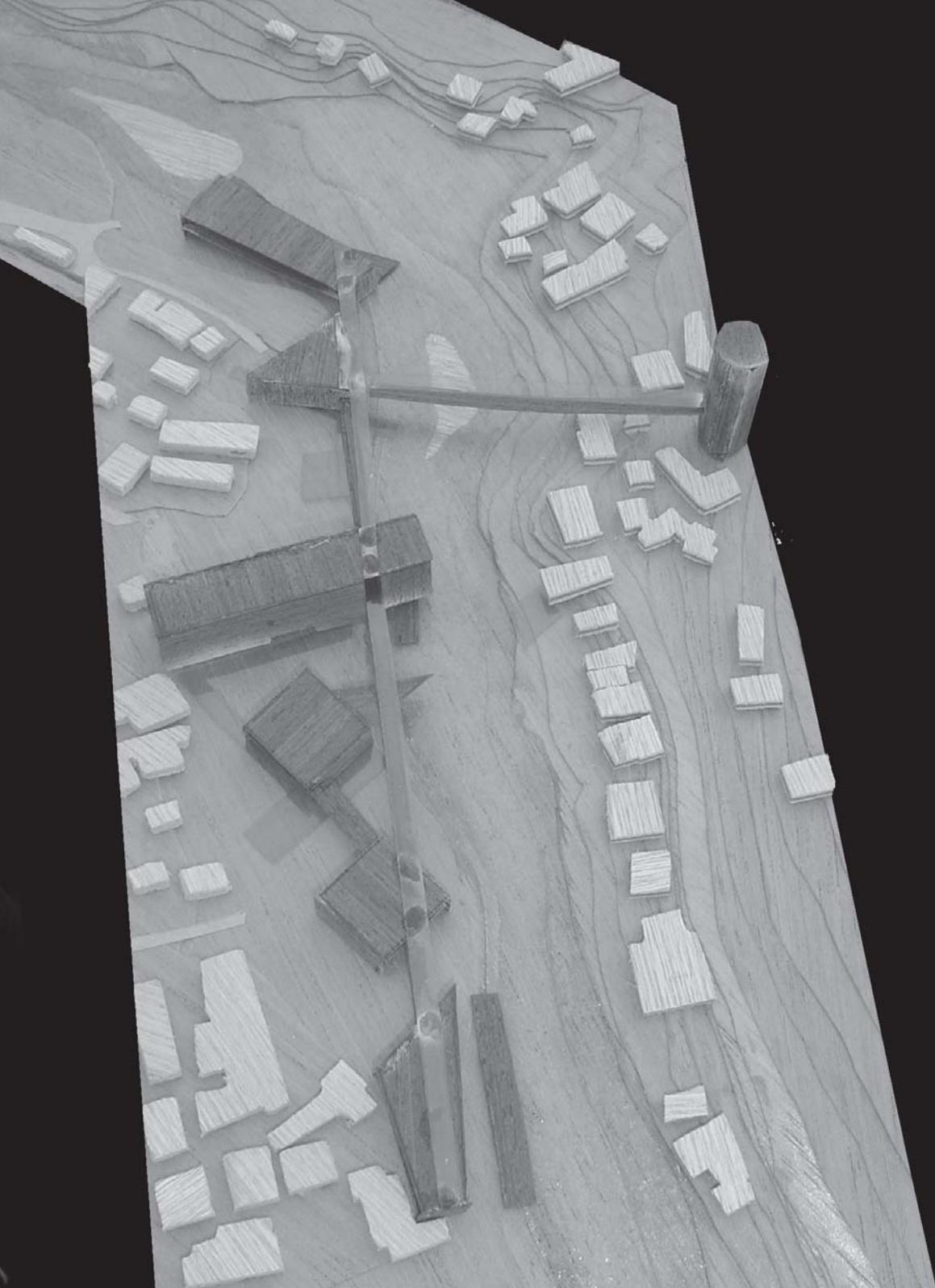
– oficina-escola de carpintaria naval: consiste em um micro estaleiro cooperativado, de modo à reinserir a prática tradicional da construção e manutenção de barcos de pesca de uso geral e outras formas possíveis de embarcações, associado à formação de novos mestres no ofício.

– cooperativa dos pescadores: prática que vem perdendo espaço, pelo baixo preço do produto da pesca em natura, deve ser associada a um beneficiamento agregando valor para posterior comercialização do fruto do mar. Também deve estar relacionada, em conjunto com o centro de estudos do mar, a uma parte de pesquisa e produção [aqüicultura e maricultura].

Assumido como mais uma cadeia produtiva, de geração de emprego e renda é proposta a usina do lixo, um centro de triagem, primeiro beneficiamento e transbordo de materiais advindos do lixo pesqueiro para

o corte no tecido urbano: barra da lagoa

reinserção na cadeia de reprodução e consumo urbanos. A usina situa-se em área estratégica, servindo-se de diversos meios de transporte (canal e via) para a chegada e saída de insumos. Os coletores de lixo, que usam a tradicional carroça, podem também fazê-lo por canoa, voadeira ou flutuante.

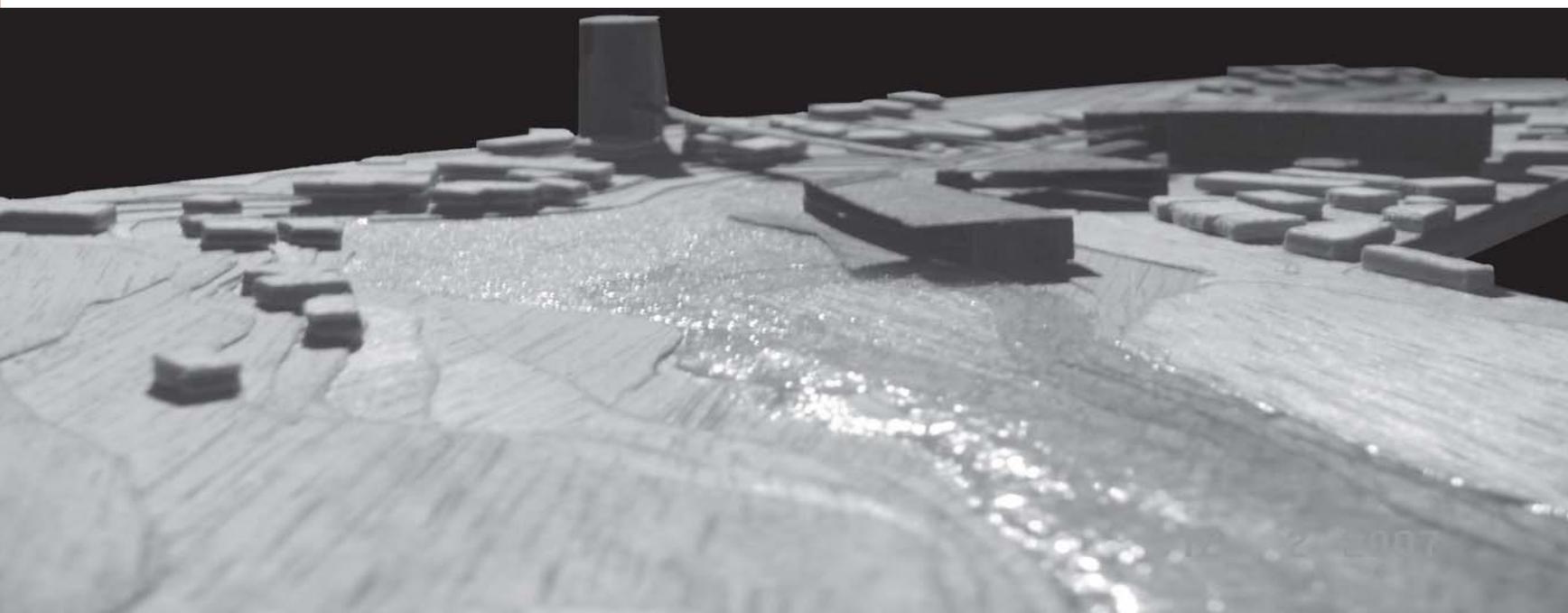


3.5

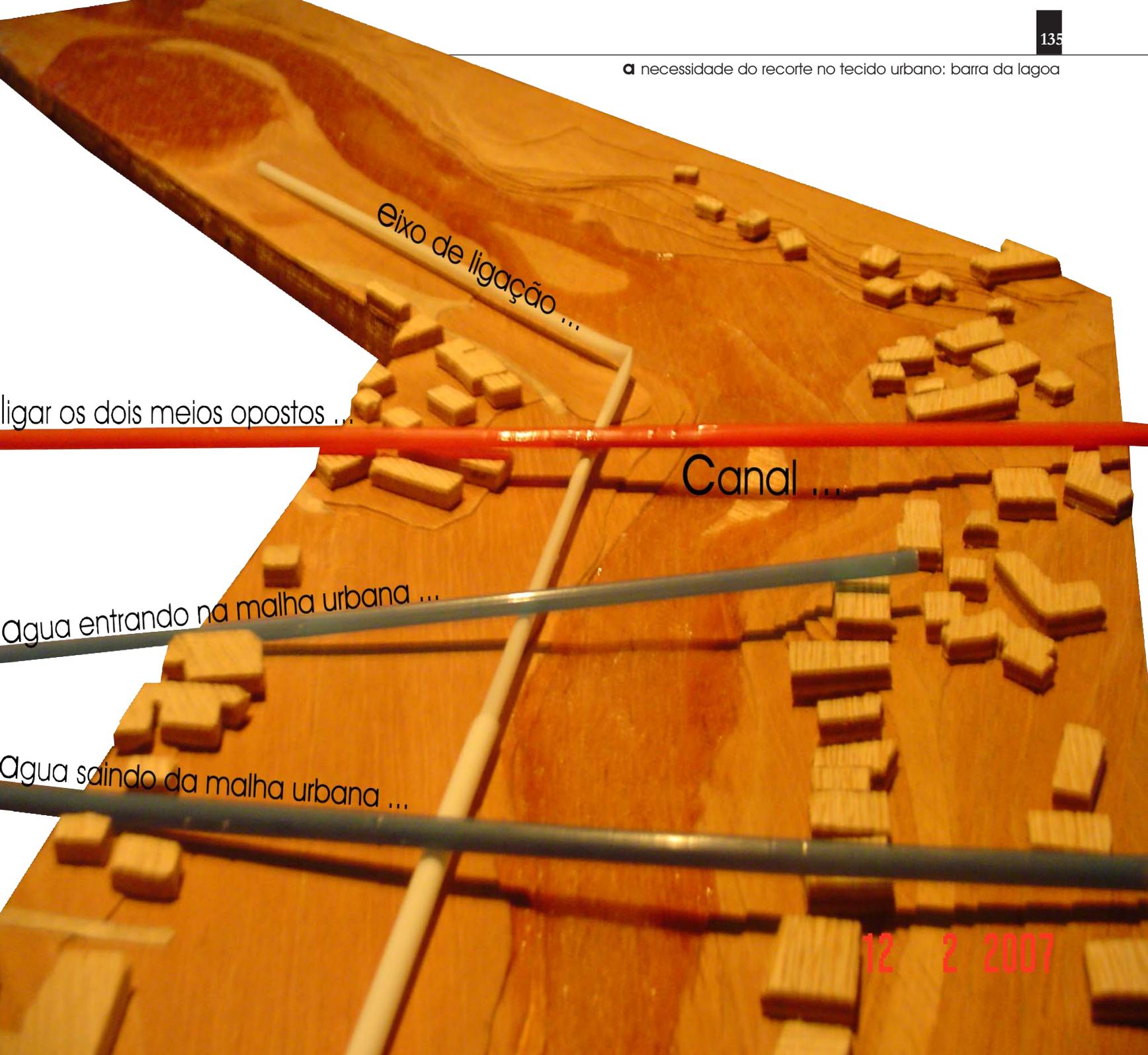
considerações
do partido
do ensaio
urbano



O eixo do projeto consiste em ordenar essa ocupação imaginando espaços que nunca seriam formulados por meio da utilização das quadras e lotes urbanos convencionais. Assim, em vez de deixar que o edifício como o da habitação de interesse social, se instalasse em locais ermos, ou distantes do bairro, espalhado, imaginou-se construí-lo em torre parcialmente sobre o canal, onde atracam as pequenas embarcações do sistema de transporte marítimo de passageiros.







eixo de ligação ...

ligar os dois meios opostos ...

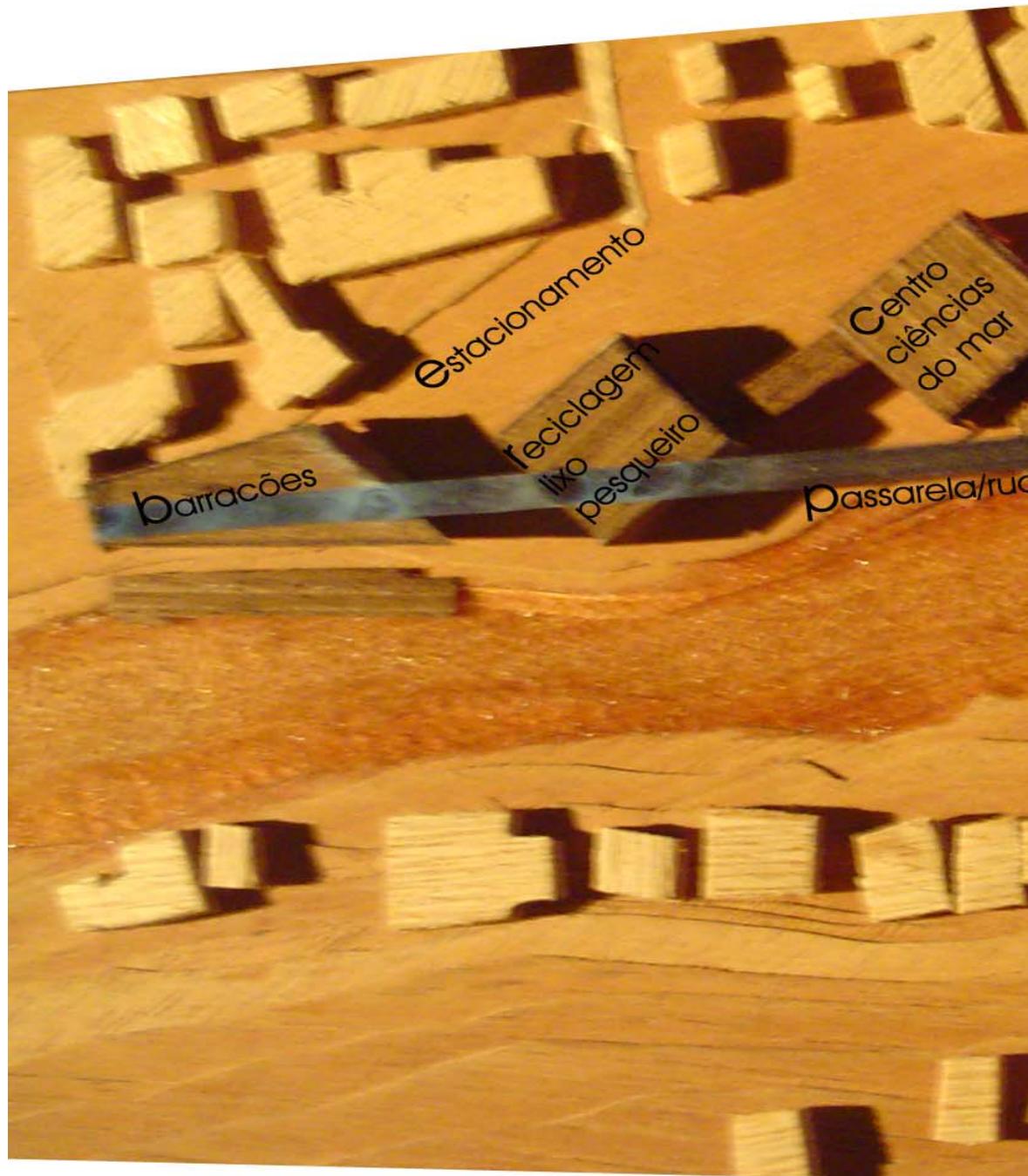
Canal ...

água entrando na malha urbana ...

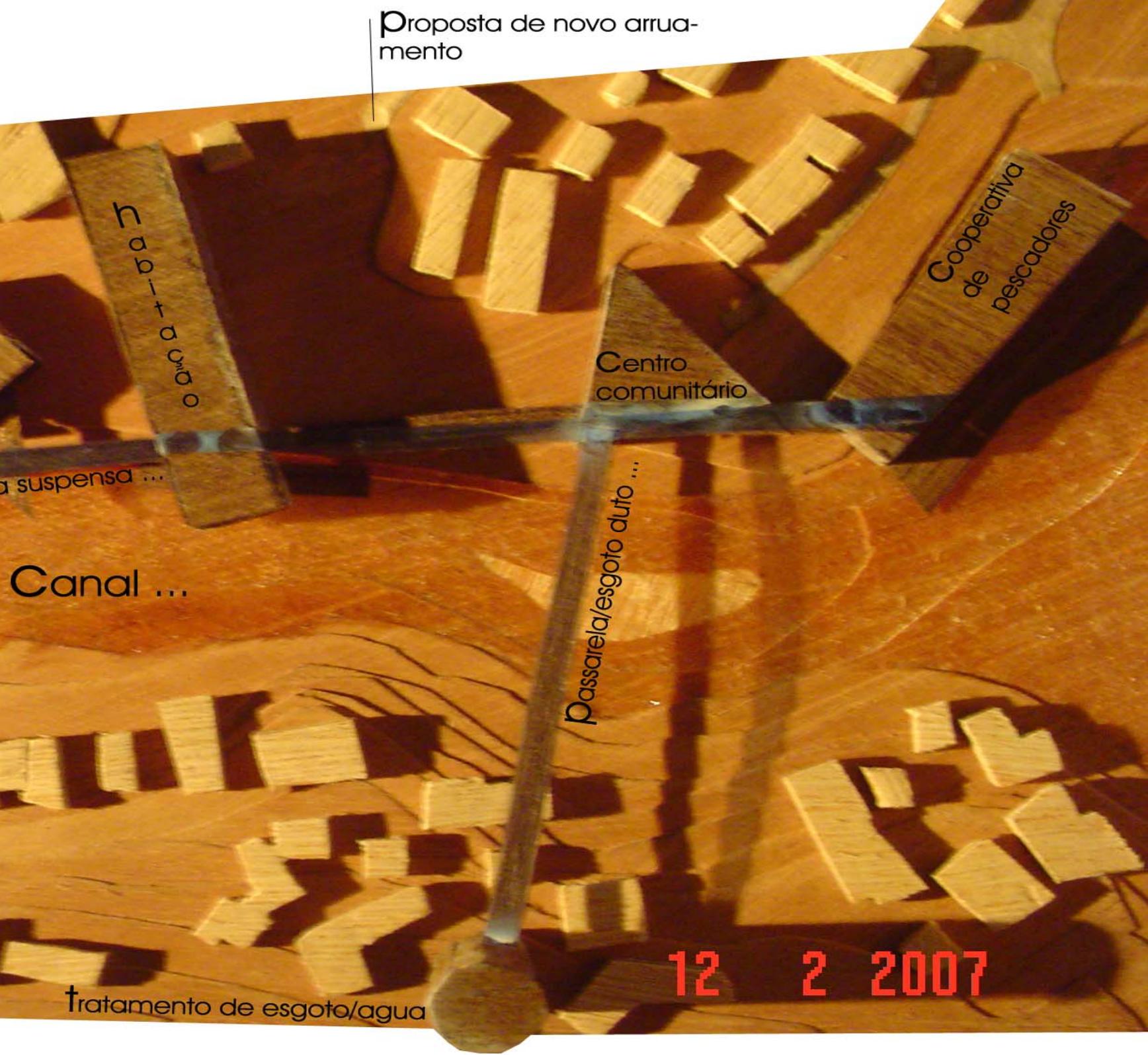
água saindo da malha urbana ...

12 2 2007

A intenção do projeto é contrariar a idéia de que um conjunto de prédios públicos deva ser acanhado, como se sua funcionalidade determinasse um certo repertório formal. Trata-se, pelo contrário, de um recorte da idéia maior de uma orla para o canal. Um fragmento de uma grande orla disposta na paisagem de fundo de um enorme complexo, todo o canal da Barra da Lagoa.



Proposta de novo arrua-
mento



a suspenso ...

Canal ...

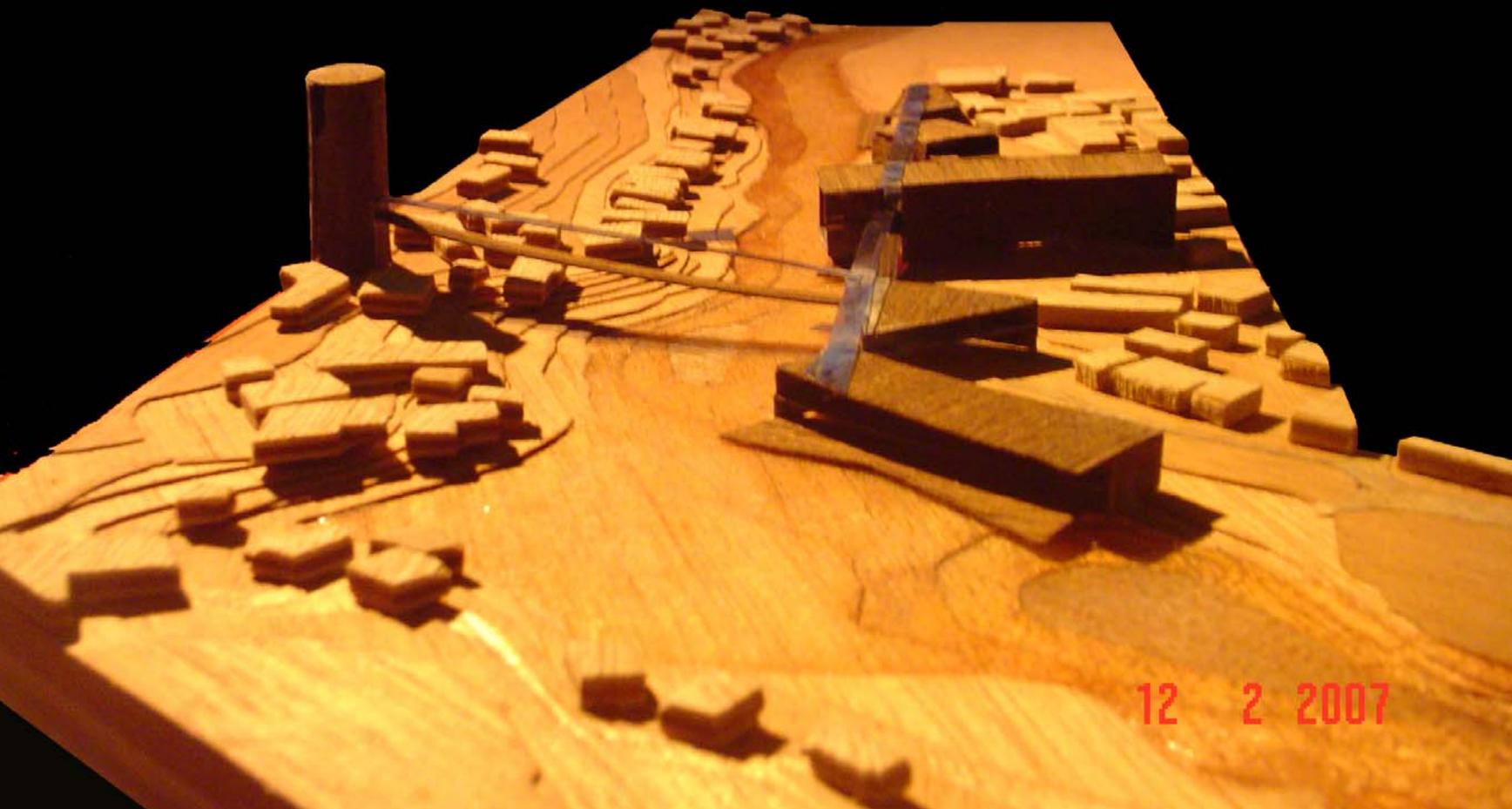
Centro
comunitário

Cooperativa
de
pescadores

Passarela/esgoto duto ...

† Tratamento de esgoto/agua

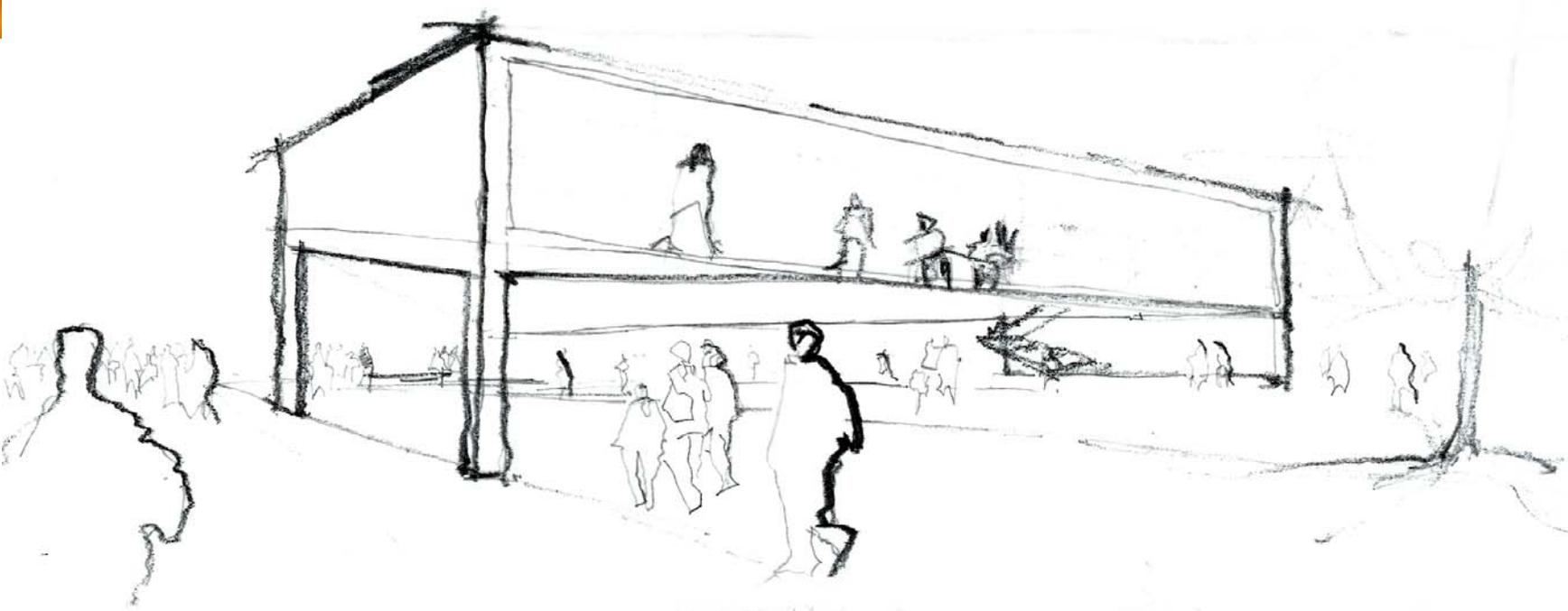
12 2 2007



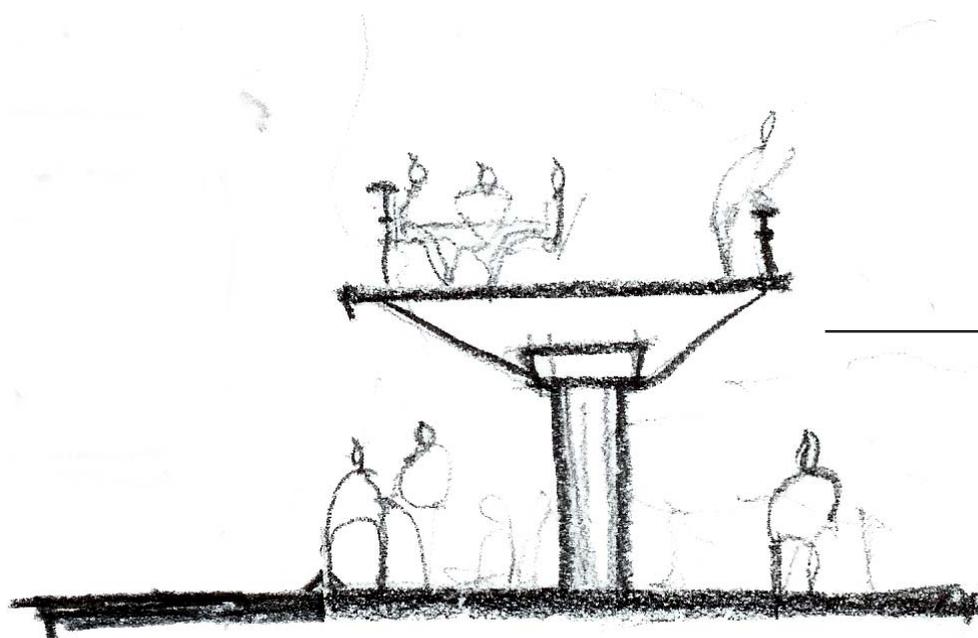
A proposta , é composta por seis edifícios e uma grande praça térrea de uso comum. O conjunto deverá construir um ponto de atração nas relações do bairro. A solução situa-se em terreno paralelo ao canal da Barra da Lagoa, importante referencial local. A implantação parece sugerir a conexão entre as margens do canal, que corre paralelo à passarela suspensa. O traço forte da passarela, objetiva realçar a organicidade natural do canal.

A questão fundamental aparece, do ponto de vista da arquitetura, na disposição espacial peculiar que deverá surgir para amparar a pesquisa, a habitação, em recintos de trabalho cooperativado, e a visitação pública.

▣ necessidade do recorte no tecido urbano: barra da lagoa



As seis edificações se distribuirão ao longo de uma passarela/rua suspensa – galeria –, com amplas vistas para o canal, de um lado, e para parte do bairro, do outro. Nesta Galeria, funcionam pequenos cafés, bares, áreas de apoio e o acesso para as edificações. Em todos os edifícios de uso comum, a cobertura se destina a exposição. Essas pequenas torres devem ser implantadas em lados diferentes da via suspensa, ligeiramente desalinhadas entre si.





passarela/rua suspensa ...

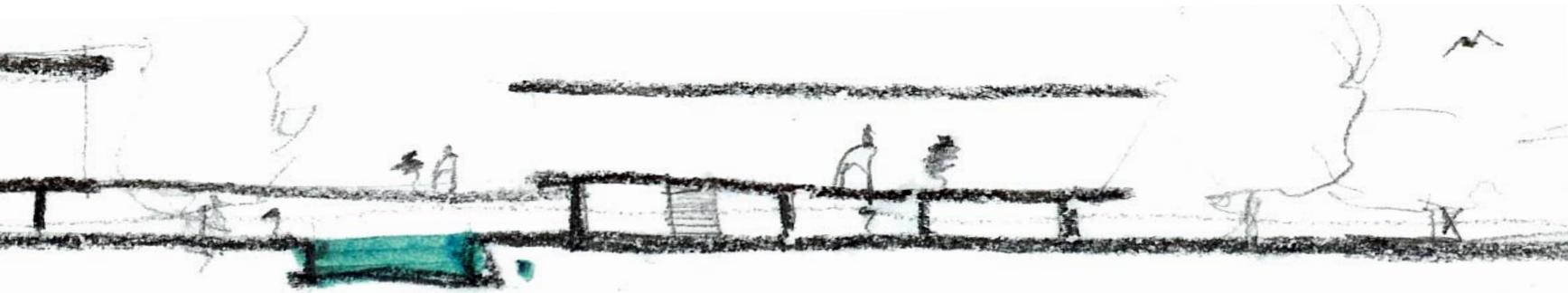
12 2 2007

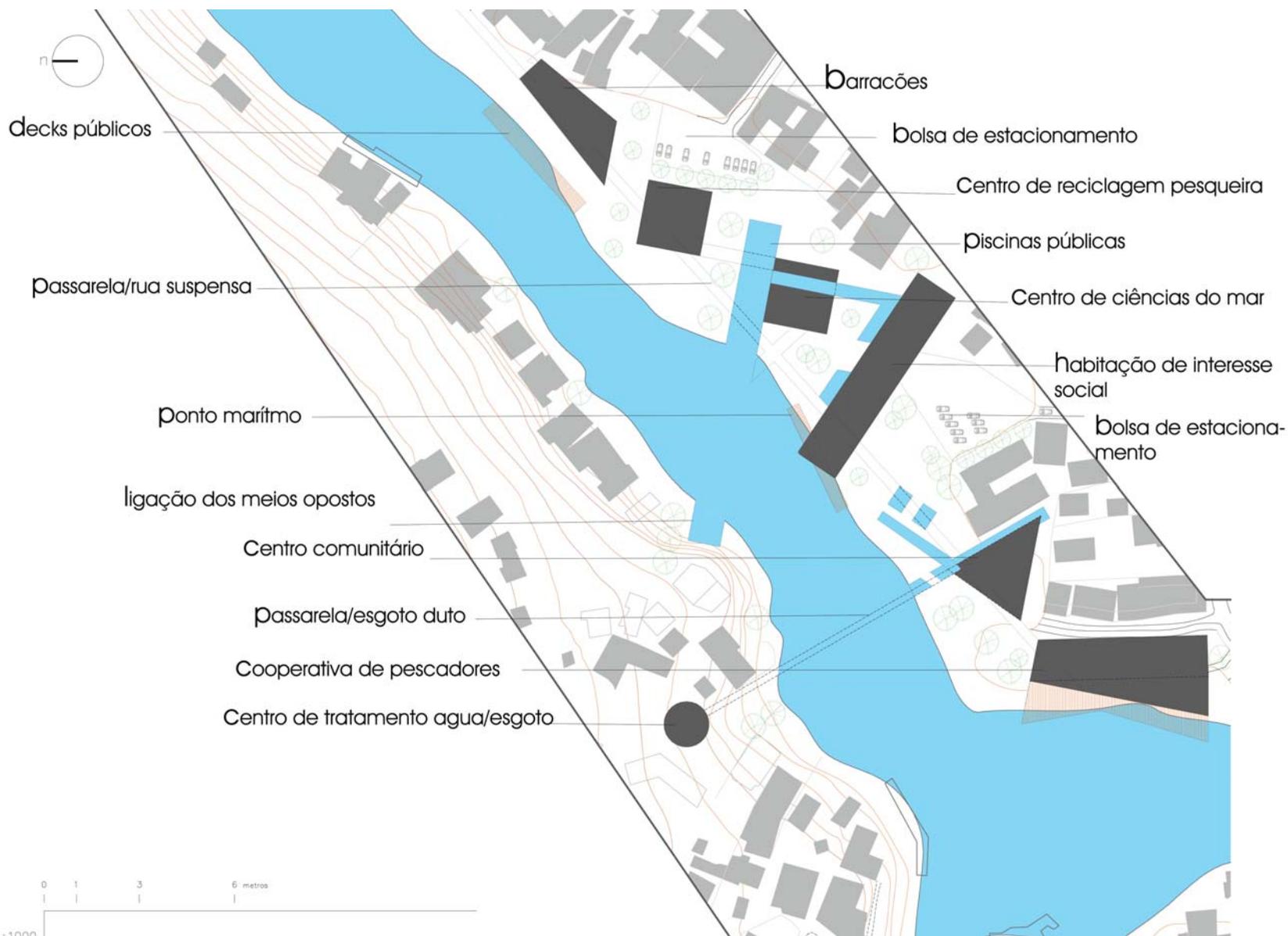
espaço para um patrimônio intangível:
a arte de contruir barcos

Os edifícios suspensos, de maneira mais livre possível, não interditando o trânsito de pedestres de quem quer atravessar para chegar ao bordo do canal. Portanto, o térreo prolonga a passagem pública das ruas, fazendo com que a alegria interna que possa surgir em edifícios como esses – centros populares de cultura, lazer e entretenimento- transpareça e flua no bairro. O projeto dispõe as atividades de forma muito clara: na extensão maior, há uma rua suspensa, de 3,00m de largura, que comunica todos os demais edifícios. Esse passeio elevado interliga os edifícios. No térreo estão as passagens livres, as tomadas de circulação para a rua suspensa, marcada de forma sutil sua separação do passeio público.



▣ necessidade do recorte no tecido urbano: barra da lagoa

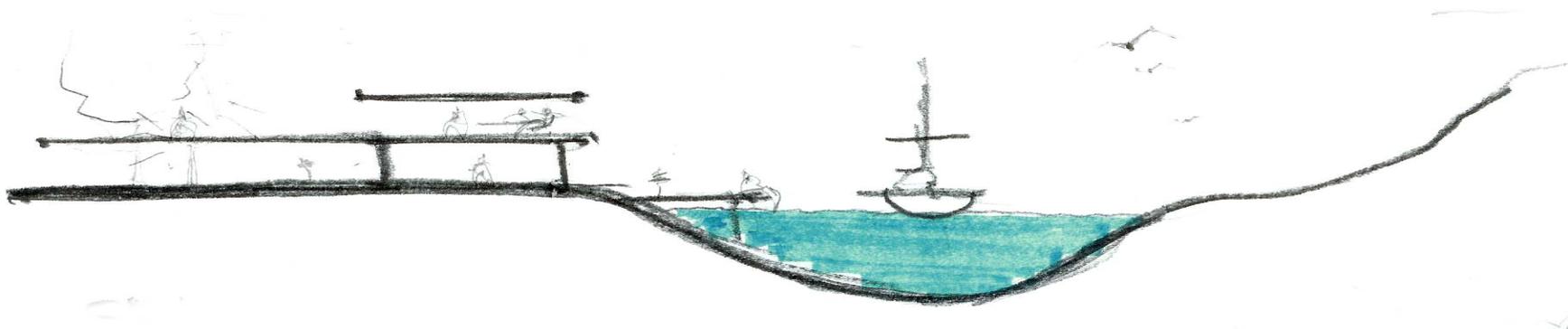




A praça que se formará pela conexão das áreas do térreo é intercalada por espelhos d'água que avançam do canal, como uma forma de integração neste desenho.

A passarela suspensa não só conecta as edificações, como também pode prever a possível desarticulação entre os blocos. Entretanto pode-se perceber que esta grande faixa serve como orientação o potencial expansão do conjunto.

O projeto contempla, então, a circulação vertical por escadas externas as edificações, além de algumas rampas.

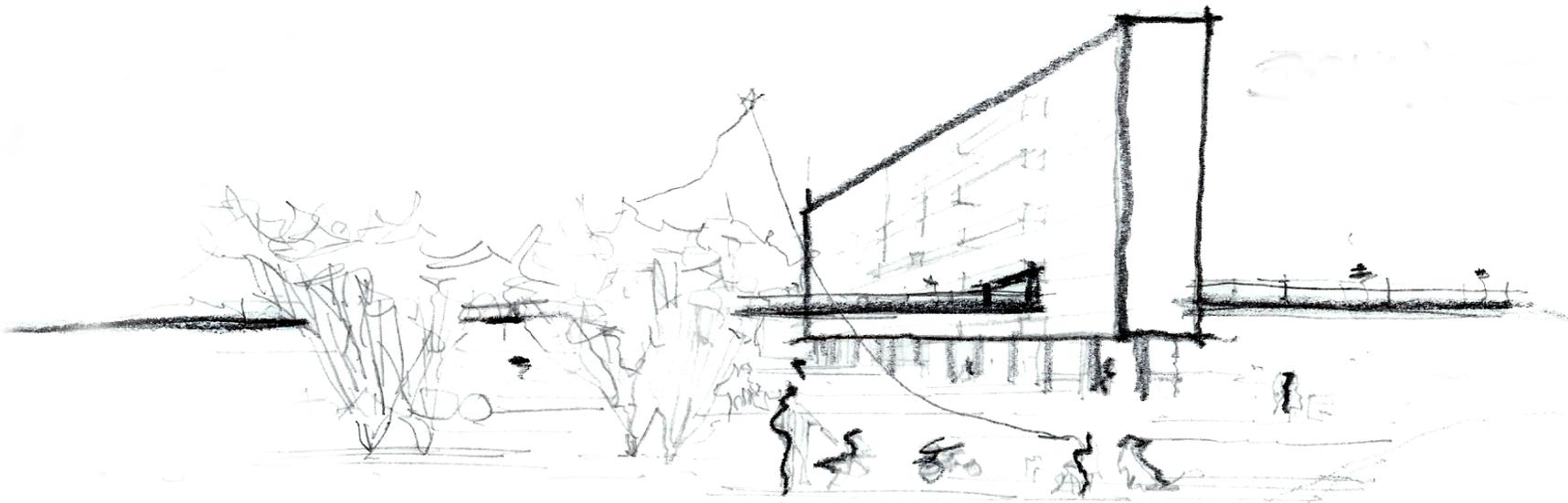


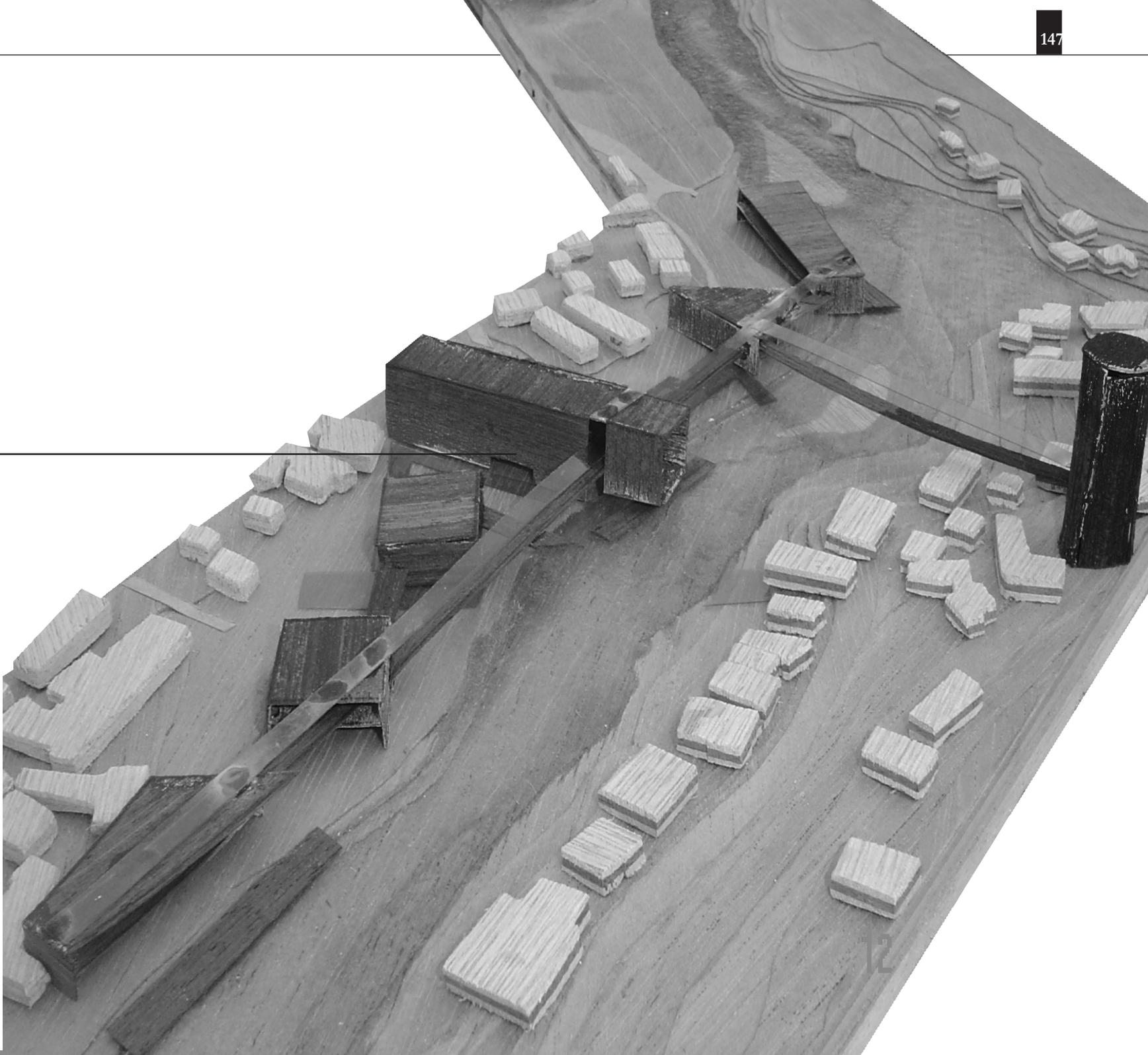
espaço para um patrimônio intangível:
a arte de contruir barcos

As novas edificações tocarão o solo o mínimo possível, favorecendo a preservação natural do local. A idéia é recuperar boa parte da vegetação natural, criando um grande passeio público. Apenas pilares, atingirão o solo. Sobre eles, treliças pré-fabricadas de MLC (madeira laminada colada) vencerão vãos deste porte.

Assim, de maneira muito simples, o projeto logra uma transformação do lugar através das construções, atuando simbolicamente no plano da geografia, pois, ao invés de realçar a aparição das construções como fatos em si, realiza, através delas, uma nova e inusitada paisagem urbana.

habitação de interesse social...





4. **C**onsiderações finais

4.1. O futuro do trabalho

O objetivo deste trabalho, ou iniciativa foi de focar o raio de proteção, preservação e valorização do bem simbólico da Barra da Lagoa - a arte de construir barcos - uma idéia que, na verdade, já vem sendo iniciada pelo IPHAN (com outro véis) -, e que havia sido sugerida há muitos anos atrás por Mário de Andrade (na concepção do patrimônio intangível), nos tempos de Rodrigo Melo Franco de Andrade, no contexto do nascimento do IPHAN, quando a consciência da preservação da memória nacional começou a se enraizar na sociedade brasileira.

É evidente que conceituações e re-conceituações que visem à ampliação das visões da cultura, do fazer cultural, do patrimônio e de nossas heranças culturais serão, em princípio, sempre bem vindas. Diante da extrema riqueza da criação cultural, da diversidade das matrizes antropológicas que convergiram historicamente para produzir a nossa configuração específica e da multiplicidade presente dos nossos focos de cultura.

A idéia, portanto, é ir adiante, construindo e cultivando uma noção sempre mais abrangente, mais realista, menos exclusivista e excludente do que sejam as nossas heranças culturais, de modo que possamos incluir, em seu universo, não apenas prédios, monumentos, marcos materiais. Mas, também, as inumeráveis formas expressivas que a nossa gente vem gerando ao longo dos séculos - e, prossegue produzindo rotineira e cotidianamente, nos dias de hoje.

Deste modo, a idéia da continuidade deste trabalho é de no semestre seguinte propor arquitetonicamente um espaço que abrigue este saber imaterial.

espaço para um patrimônio intangível:
a arte de contruir barcos

Daí a oportunidade (e a importância) deste estudo. O eventual leitor vai encontrar, aqui, textos, imagens, diferentes olhares e documentos sobre a arte de construir barcos. Poderá ver o caminho que já foi percorrido - e o que ainda é preciso percorrer.

A idéia é sugerir, sair do censo comum, propor sem medos nem receios, um modo diferente de ver estes "saberes". Através deste estudo entendesse que este saber necessita do abrigo de um espaço, onde se tenha a oportunidade concreta de vivenciar, entender e preservar um bem imaterial, intangível.

5. **a**nexos

5.1. decreto de lei N° 3.551, de 4 de agosto de 2000

Institui o Registro de Bens Culturais de Natureza Imaterial que constituem patrimônio cultural brasileiro, cria o Programa Nacional do Patrimônio Imaterial e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA, no uso da atribuição que lhe confere o art. 84, inciso IV, e tendo em vista o disposto no art. 14 da Lei no 9.649, de 27 de maio de 1998,

D E C R E T A :

Art. 1º Fica instituído o Registro de Bens Culturais de Natureza Imaterial que constituem patrimônio cultural brasileiro.

§ 1º Esse registro se fará em um dos seguintes livros:

I - Livro de Registro dos Saberes, onde serão inscritos conhecimentos e modos de fazer enraizados no cotidiano das comunidades;

II - Livro de Registro das Celebrações, onde serão inscritos rituais e festas que marcam a vivência coletiva do trabalho, da religiosidade, do entretenimento e de outras práticas da vida social;

III - Livro de Registro das Formas de Expressão, onde serão inscritas manifestações literárias, musicais, plásticas, cênicas e lúdicas;

IV - Livro de Registro dos Lugares, onde serão inscritos mercados, feiras,

santuários, praças e demais espaços onde se concentram e reproduzem práticas culturais coletivas.

§ 2º A inscrição num dos livros de registro terá sempre como referência a continuidade histórica do bem e sua relevância nacional para a memória, a identidade e a formação da sociedade brasileira.

§ 3º Outros livros de registro poderão ser abertos para a inscrição de bens culturais de natureza imaterial que constituam patrimônio cultural brasileiro e não se enquadrem nos livros definidos no parágrafo primeiro deste artigo.

Art. 2º São partes legítimas para provocar a instauração do processo de registro:

- I - o Ministro de Estado da Cultura;
- II - instituições vinculadas ao Ministério da Cultura;
- III - Secretarias de Estado, de Município e do Distrito Federal;
- IV - sociedades ou associações civis.

Art. 3º As propostas para registro, acompanhadas de sua documentação técnica, serão dirigidas ao Presidente do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional - IPHAN, que as submeterá ao Conselho Consultivo do Patrimônio Cultural.

§ 1º A instrução dos processos de registro será supervisionada pelo IPHAN.

§ 2º A instrução constará de descrição pormenorizada do bem a ser registrado, acompanhada da documentação correspondente, e deverá mencionar todos os elementos que lhe sejam culturalmente relevantes.

§ 3º A instrução dos processos poderá ser feita por outros órgãos do Ministério da Cultura, pelas unidades do IPHAN ou por entidade, pública ou privada, que detenha conhecimentos específicos sobre a matéria, nos termos do regulamento a ser expedido pelo Conselho Consultivo do Patrimônio

espaço para um patrimônio intangível:
a arte de contruir barcos

Cultural.

§ 4º Ultimada a instrução, o IPHAN emitirá parecer acerca da proposta de registro e enviará o processo ao Conselho Consultivo do Patrimônio Cultural, para deliberação.

§ 5º O parecer de que trata o parágrafo anterior será publicado no Diário Oficial da União, para eventuais manifestações sobre o registro, que deverão ser apresentadas ao Conselho Consultivo do Patrimônio Cultural no prazo de até trinta dias, contados da data de publicação do parecer.

Art. 4º O processo de registro, já instruído com as eventuais manifestações apresentadas, será levado à decisão do Conselho Consultivo do Patrimônio Cultural.

Art. 5º Em caso de decisão favorável do Conselho Consultivo do Patrimônio Cultural, o bem será inscrito no livro correspondente e receberá o título de "Patrimônio Cultural do Brasil".

Parágrafo único. Caberá ao Conselho Consultivo do Patrimônio Cultural determinar a abertura, quando for o caso, de novo Livro de Registro, em atendimento ao disposto nos termos do § 3º do art. 1º deste Decreto.

Art. 6º Ao Ministério da Cultura cabe assegurar ao bem registrado:

I - documentação por todos os meios técnicos admitidos, cabendo ao IPHAN manter banco de dados com o material produzido durante a instrução do processo.

II - ampla divulgação e promoção.

Art. 7º O IPHAN fará a reavaliação dos bens culturais registrados, pelo menos a cada dez anos, e a encaminhará ao Conselho Consultivo do Patrimônio Cultural para decidir sobre a revalidação do título de "Patrimônio Cultural do Brasil".

Parágrafo único. Negada a revalidação, será mantido apenas o registro, como referência cultural de seu tempo.

Art. 8º Fica instituído, no âmbito do Ministério da Cultura, o “Programa Nacional do Patrimônio Imaterial”, visando à implementação de política específica de inventário, referenciamento e valorização desse patrimônio.

Parágrafo único. O Ministério da Cultura estabelecerá, no prazo de noventa dias, as bases para o desenvolvimento do Programa de que trata este artigo.

Art. 9º Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação.
Brasília, 4 de agosto de 2000; 179o da Independência e 112o da República.

FERNANDO HENRIQUE CARDOSO
Francisco Weffort

5.2. **d**vd com o vídeo: o processo de construir uma embarcação artesanal (produção própria do autor)

6. **f**ontes bibliográficas

6.1.

bibliografia

ARANTES, Antonio Augusto. O que é cultura popular. São Paulo: Brasiliense, 1998. [Coleção Primeiros Passos, n. 36].

_____. Patrimônio imaterial e referências culturais. Revista Tempo Brasileiro. n. 147. Rio de Janeiro: Tempo Brasileiro, 2001.

BARATA, João da Gama Pimentel et al. A Navegação a Vela no Litoral Brasileiro. In: História Naval Brasileira. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, 1975. v.1, t.1, p. 53 - 90 .

BRANDÃO, C. (org.). Repensando a pesquisa participante. São Paulo: Brasiliense, 1984.

CANCLINI, Nestor Garcia. O patrimônio cultural e a construção imaginária no nacional. Revista do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. Brasília: Iphan, n. 23, p. 94-115, 1994.

CHAPMAN, Fredrick Henrik. Architectura navalis mercatoria, 1768 (Architectures of ships). New York: Edward W. Swerteman, 1967.

CERTEAU, Michel de; GIRARD, Luce; MAYOL, Pierre. A invenção do cotidiano: 2. morar, cozinhar. Petrópolis, RJ: Vozes, 1996.

CERVO, Amado Luis; BERVIAN, Pedro Alcino. Metodologia científica para o uso de estudantes universitários. 3 ed. São Pulo: McGraw-Hill, 1983.

CHOAY, Françoise. A alegoria do patrimônio. São Paulo: Estação Liberdade/ Editora Unesp, 2001.

CURY, Isabelle (Org.). Cartas Patrimoniais. Rio de Janeiro: Iphan, 2000.

FEATHERSTONE, Mike. Cultura de consumo e pós-modernismo. São Paulo: Studio Nobel, 1995.

FERNANDEZ, Manoel. Livro de Traças de Carpintaria. Lisboa: Academia de Marinha, 1995.260p.

GIL, A. C. Métodos e técnicas de pesquisa social. São Paulo: Atlas, 1999.
_____. Como elaborar projetos de pesquisa. 4 ed. São Paulo: Atlas, 2002.

HARVEY, David. Condição pós-moderna: uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural. São Paulo: Edições Loyola, 1992.

IPHAN. O Registro do Patrimônio Imaterial: Dossiê final das atividades da Comissão e do Grupo de Trabalho Patrimônio Imaterial. Brasília, 2000a.
_____. Patrimônio Imaterial – Decreto 3551/2000. Disponível em: <http://www.iphan.gov.br>. 2006b.

JEUDY, Henry-Pierre. Memórias do social. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 1990.

LAPA, José Roberto do Amaral. A Bahia e a Carreira da Índia. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1968.

LOWENTHAL, David. El pasado es um país extraño. Madrid: Ediciones Akal, 1998a.
_____. The heritage cruzade and the spoils of history. Cambridge: Cambridge University Press, 1998b.

MACHADO, Raúl Sousa. Das barcas aos galeões. Oceanos, Lisboa, n.38, abr./jun. 1999

espaço para um patrimônio intangível:
a arte de contruir barcos

MOURA, Carlos Francisco. O cálculo da arqueação de naus_segundo o Piloto Tomé Cano. Separata da: Revista Comunidades de Língua Portuguesa, São Paulo, n 18,2004.

SANTOS, Marisa Veloso Mota. O tecido do tempo: a idéia de patrimônio cultural no Brasil (1920-1970). Brasília, 1992. Tese (Doutorado em Antropologia) – PPGAS/UnB.

TAMASO, Izabela. O movimento folclórico brasileiro: uma rítmica de conquistas e fracassos. Anuário Antropológico 97. Rio de Janeiro: Tempo Brasileiro, 1999. p.305-313.

VIEGAS, Vasco. As naus da Índia. [Lisboa]: Comissão Territorial para as Comemorações dos Descobrimientos Portugueses em Macau, 1999. p. 163.

1º Seminário do Patrimônio Naval Brasileiro/ (organização) André Luis de Lima, Guilherme Freitas Grad e Ulisses Munarim – São Francisco do Sul: Museu Nacional do Mar, 2005.

Patrimônio Cultural Naval do Brasil - Archenave
Comissão de Arqueologia, História e Etnografia Naval
Ministério da Cultura – SPHAN/ Pró-Memória

