

Mensagem dos editores

Introdução

A navegação no mar e nos rios do Brasil:

novos caminhos e novas oportunidades

Por que apoiamos este livro sobre a cultura náutica no Brasil

1. História e evolução da náutica

Prtagonistas da nossa história –
a arquitetura náutica dos indígenas
O movimento das águas no Norte do Brasil
A poesia nas velas do Nordeste
O balé das canoas no Sudeste
Baleeiras e bordadas: a força da pesca
no Sul

2. A geografia, território, ambiente e a náutica

A percepção do oceano e dos rios
As diferentes comunidades litorâneas
O papel da geografia e sua influência na
náutica
94 Faróis brasileiros
Entrevista: Alexander Turra

3. A cultura, os brasileiros e a náutica

A memória do patrimônio naval brasileiro e
das culturas ribeirinhas e litorâneas
As festas populares no mar
As lendas das águas
Patrimônio naval nos museus brasileiros
Náutica na música e poesia
Entrevista: Januária Cristina Alves

4. A náutica como atividade econômica

Perfil da indústria e segmentos
Cadeias produtivas
A importância da vela
Tecnologias mais sustentáveis
Entrevista: Eduardo Colonna

5. Infraestrutura: realidade e potencial

Polos de destaque
Iate clubes
Equipamentos: design, construção, compra e
venda, locação
Entrevista: Comodoro Berardino Fanganiello

6. Marinas, a náutica no litoral brasileiro

Estilo de vida
Principais marinas no Brasil
Clusters náuticos
Entrevista: Gabriela Martins Lobato

7. O turismo e o lazer

Tipos de turismo com barcos
Polos de destaque e experiências turísticas
Observação de animais marinhos
O papel dos cruzeiros no turismo e na
geração de renda
Entrevista: Marco Antonio Castello Branco

8. Gastronomia a bordo

- Herança indígena
- Sabor a bordo
- Churrasco, paixão nacional
- The Boat Galley: dicas de uma expert
- Nove receitas do master chef Henrique Fogaça

Entrevista: Henrique Fogaça

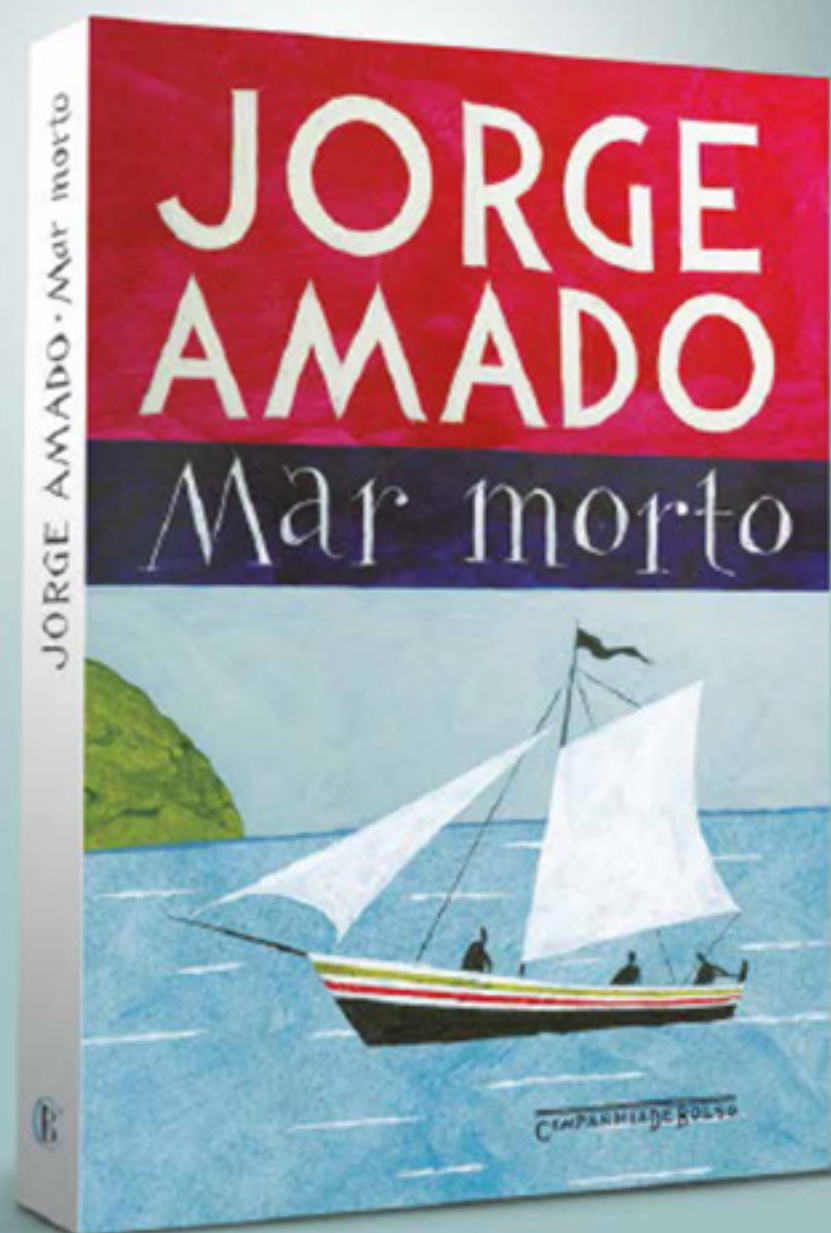
9. A vela na náutica

Vela: tradição olímpica e os craques
Projetos brasileiros
Classes e barcos, Escolas de vela
Estaleiras no Brasil
Entrevista: Eduardo Souza Ramos

10. Esportes náuticos

- Na onda do surfe
- Esportes sobre pranchas
- Pesca esportiva
- Esportes com remos

Entrevista: Torben Grael



"Mar Morto", de Jorge Amado, retrata como nenhum outro livro o mundo pulsante do cais de Salvador, com a rica mitologia em torno de Iemanjá, a rainha do mar.

A literatura e a música universais sempre retrataram a relação do homem com o mar, não apenas como registro de fatos, mas como expressão poética das sensações, mistérios e simbolismos que sua grandeza propicia. A força do mar e a dimensão dos rios inspiraram clássicos da música e da literatura brasileiras. Sua poética inesgotável, cheia de metáforas, enaltece nossa cultura.

Desde crianças, as cantigas de roda nas escolas e nas famílias pescam no mar canções que ficam incutidas em nós para sempre. Quem não lembra de Peixe Vivo? "Como pode um peixe vivo viver fora da água fria?" Ou "Caranguejo não é Peixe, caranguejo peixe é?" Ou, ainda, "Se eu fosse um peixinho e pudesse nadar eu tirava alguém do fundo do mar".

Em todos os tempos e em todos os ritmos, a música se rendeu aos encantos do mar. O samba, nascido e criado no século 19 no Rio de Janeiro, se tornou um dos mais importantes ícones da cultura popular brasileira. Originário dos batuques trazidos pelos africanos que vieram como escravos para o Brasil, e faziam seus rituais em torno da música e da dança, da percussão e dos movimentos do corpo. Como capital do Império a partir do século 19, o Rio de Janeiro recebeu uma leva de negros vindos de outras regiões do país, sobretudo da Bahia, que se reuniam na região central da cidade. Não demorou para que as primeiras rodas de samba aparecessem, misturando os elementos do batuque africano com o jeito bem carioca de festejar a vida.

A cantora Clara Nunes fez o Brasil vibrar ao som de O mar sereno (Candeia) e Conto da areia, que é quase uma poesia, enquanto Paulinho da Viola assinava canções que falam sobre o mar, às vezes um rio, um barco, uma tempestade que, eventualmente, dão luz a ricas metáforas sobre a vida cotidiana: "Não sou eu quem me navega, quem me navega é o mar".

A partir dos anos 1950, o compositor baiano Dorival Caymmi narrou os hábitos, costumes, traços,

anseios e gracejos da aldeia de pescadores e sua dependência dos elementos da natureza, de uma vida regida pelo ritmo das marés e dos ventos em suas canções praieiras, cheias de bossa. No documentário Um certo Dorival Caymmi, de Alúcio Didier, o maestro e compositor diz: "Com canções, Caymmi foi capaz de descrever tudo que há no bonito do mar. Na voz dele, é mesmo doce morrer no mar".

Depois da Bahia de Caymmi, foi a vez da Bossa Nova, de João Gilberto, Tom Jobim e Vinícius de Moraes, no final dos anos 1950. Nascida em frente ao mar de Ipanema, no Rio de Janeiro, mantém o mar e a natureza na temática. O barquinho, de Roberto Menescal e Ronaldo Bôscoli, símbolo do clima sol e mar carioca, se tornou hino nacional. Mas aí vieram Garota de Ipanema, Águas de Março e tantos outros sucessos que o gênero musical brasileiro que recebeu influência do samba e do jazz americano ultrapassou as fronteiras e conquistou o mundo.

O primeiro festival da Música Popular Brasileira pela TV Excelsior, em abril de 1965, consagrou campeã a música Arrastão, composição de Edu Lobo e Vinícius de Moraes, interpretada por Elis Regina. A canção marcou época ao mostrar o mar como espaço de trabalho, de onde são retirados os peixes que garantem a subsistência, além de local de culto, morada de Iemanjá.

No início da década de 1970, o governo assinou um decreto estendendo para 200 milhas o limite do mar territorial brasileiro. João Nogueira comemorou com a música Das duzentas pra lá: "Esse mar é meu, leva seu barco pra lá desse mar, que esse mar é meu, tem rede verde e amarela no azul desse mar".

A ARQUITETURA NÁUTICA DOS INDÍGENAS

Com a invasão holandesa, entre 1624 e 1626, o Atlântico Sul mudava de mãos. Dos portugueses, passou aos holandeses. O movimento náutico das duas maiores potências marítimas europeias no litoral do Brasil aprimorou nossa técnica naval. A oferta fácil e abundante da madeira também contribuiu para a construção do galeão Padre Eterno em terras brasileiras, que seria o maior navio do mundo no século 17, até aquele momento. Com 6 conveses, 180 canhões, um mastro colossal feito de tronco de uma única árvore, com base de quase três metros de circunferência, o Padre Eterno podia carregar até 4 mil caixas de açúcar de 680 quilos.

navio holandês na canoa de tolda e adotaram a formação em cutter* (sistema de velas) dos navios ingleses, muito simples e eficiente, para as canoas costeiras do Maranhão.

Ao longo de sua história, o Brasil assistiu ao desenvolvimento de novos e diferentes tipos de embarcações de acordo com as características de cada região, adaptações feitas para as diferentes condições de mar, ventos, pesca, madeiras e necessidades de cada uma das baías, enseadas, praias, ilhas, estuários e cursos d'água do litoral e interior, com influências dos saberes indígenas, dos africanos e dos marinheiros portugueses, espanhóis, holandeses, franceses e ingleses que nos visitavam frequentemente. Com tantos quilômetros litorâneos e fluviais, ambientes aquáticos distintos, como Amazônia, Pantanal, rio São Francisco, o país acabou por se destacar pela grande variedade de barcos.

Para preservar esse importante patrimônio naval, o Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – Iphan criou, em 2008, o projeto Barcos do Brasil, com o objetivo principal de organizar o inventário do patrimônio naval brasileiro para proteger e valorizar as embarcações tradicionais e as atividades relacionadas a elas, como pesca, artesanato e fabricação, e também monitorar e conservar as principais embarcações. Com o apoio de entidades públicas e privadas, localizou e cadastrou mais de 100 diferentes tipos de embarcações tradicionais e seus contextos culturais.

A canoa baiana, considerada a rainha das canoas brasileiras, é uma forma derivada dos modelos africanos, enquanto as jangadas do Nordeste, as baleeiras do Sul, o saveiro da Bahia, e bianas e cúteres do Maranhão tiveram outras influências. As canoas, traineiras, botes e bateiras são encontrados em todas as regiões do país, sofrendo adaptações em cada uma – representações da diversidade cultural do Brasil, fruto da miscigenação que misturou as primitivas culturas indígenas às africanas e europeias.

A água é abundante na Amazônia, representada pelos rios, lagos, igarapés e igapós, elevando a região amazônica à categoria de maior bacia hidrográfica do mundo, a qual concentra 20% da água doce do planeta. A Amazônia possui cerca de 80% das vias navegáveis, tornando-se assim a região com maior número de hidrovias do continente americano. Os traços socioculturais dos povos indígenas da Amazônia estão intrinsecamente ligados à floresta, com suas grandes árvores que, a partir de seus troncos produz canoas, os principais meios de locomoção da população.

A canoa monóxila, popularmente conhecida como "canoa de um pau só" por ser construída em um único tronco de árvore, é uma embarcação utilizada pelos indígenas do Brasil desde antes da chegada das primeiras navegantes portuguesas, no século 16, usada para transportar carga e pessoas, pescar e caçar.

O tronco de árvore era escavado e esculpido até tomar a forma de um barco, com capacidade de flutuar e se deslocar. Machados e enxós de pedra, aliados ao fogo seriam as ferramentas empregadas pelos povos primitivos, tanto para derrubar árvores e cortar madeira quanto para construir suas habitações e embarcações. De acordo com historiadores como Németh, a canoa monóxila foi uma das embarcações mais utilizadas para transporte de pessoas pelos rios e igarapés da Amazônia no período colonial.

Roberto Verschleiser narra em sua tese Com quantos paus se faz uma canoa: um estudo da canoa caiçara, que os primeiros colonos portugueses encontraram apenas dois tipos de embarcações nos mares e rios brasileiros: as jangadas e as canoas.



Santa Maria, Nina e Pinta de Cristóvão Colombo.
Imagem de AR1805

Quando a Inglaterra e a França começaram a explorar os mares do sul, nos séculos 18 e 19, o Rio de Janeiro entrou na rota devido às distâncias, às correntes marinhas e à direção dos ventos.

Com as visitas dos estrangeiros, os profissionais especializados que se espalhavam entre Salvador, Belém e Rio de Janeiro, os portos mais importantes do período colonial, e que já contavam experiência em viabilizar a Carreira das Índias, aprenderam ainda mais e foram capazes de criar soluções para as embarcações que usavam. Por exemplo, adaptaram a bolina lateral (espécie de quilha que proporciona mais estabilidade) de um

TORBEN GRAEL

O velejador Torben Grael participou dos mais importantes campeonatos de vela do mundo. Competiu em seis edições dos Jogos Olímpicos e conquistou cinco medalhas; venceu uma regata de volta ao mundo a bordo do *Ericsort* e se estabeleceu no cenário internacional a ponto de ser eleito o melhor velejador do mundo em 2009, pela Federação Internacional de Vela, depois de ser indicado quatro vezes.

Torben competiu de *Star* por muito tempo; só com Marcelo Ferreira foram 22 anos. Aos 62 anos, Grael não faz mais vela olímpica. É coordenador da equipe olímpica brasileira de vela desde 2013, da qual faz parte sua filha Martine, e participa de várias competições de vela de oceano, principalmente fora do país.



Torben Grael, eleito pela Federação Internacional de Vela o melhor velejador do mundo em 2009 depois de ser indicado quatro vezes. Foto de Fed Hoffmann

Como você vê a vela no Brasil hoje?

A vela é o principal esporte olímpico brasileiro, um esporte com os melhores resultados olímpicos, e isso nos traz bastante orgulho. É um esporte com muito espaço para crescer ainda, temos alguns centros mais desenvolvidos, como São Paulo e Rio, e um pouco na Bahia, Porto Alegre, Florianópolis, Brasília. Mas dá para crescer muito nesse país com uma costa maravilhosa, com as condições maravilhosas para a prática da vela. Temos resultados ótimos em campeonatos mundiais, olímpicos. Estamos atravessando algumas modificações grandes nos programas dos Jogos Olímpicos, que encarecem um pouco a participação das equipes, o que é uma preocupação para nós.

Houve mudanças de classes para as Olimpíadas da França?

Há uma evolução natural desde o início das Olimpíadas. Os barcos originais eram grandes, de quilha, com muitos tripulantes, de 12 metros, 8 metros, 6 metros, que existem até hoje — um 12 metros tem 15 tripulantes. Era outra época. As coisas foram evoluindo gradativamente e

continuam acontecendo. Hoje nós temos várias barcos nos Jogos Olímpicos que possuem o foil, aquela lâmina que levanta os barcos da água. As pranchas, o kite, o naca são com foil, quase metade das classes.

O foil é uma tendência?

O foil aumenta muito a velocidade das embarcações porque diminui o arrasto do casco com a água, então o barco fica bem mais rápido. É uma tendência dos esportes radicais, mais dinâmicas, mais rápidas, é um caminho que a vela vem seguindo também.

Isso atrai mais jovens para a vela?

O kite vem trazendo muita gente para a vela. É uma maneira particular de vela, não é exatamente uma vela, é quase um paraquedas, mas se filiou à Federação Internacional de Vela e hoje é uma das classes olímpicas.

As classes mais tradicionais saíram dos Jogos?

As mais tradicionais, sim. De convencional, hoje, a gente tem o 470 e o Laser, que agora se chama Ica 7 e Ica 6. O 49er tem as versões masculina e feminina, que é o FX. São barcos bastante dinâmicos, mas com casco mais fino, é uma evolução dos barcos tradicionais, é o barco com o qual o Brasil ganhou as duas últimas medalhas de ouro.

Temos chances de medalha em Paris 2024?

Temos tido bons resultados com o FX há bastante tempo, com o IQFoil masculino com o Matheus Isaac e bons resultados no kite masculino com o Bruno Lobo, que foi campeão panamericano, e há classes em que temos certa tradição, como é o caso do 470, que já nos trouxe ouro e outros bons

resultados e temos quatro tripulações tentando a vaga para Paris, para Marseilha.

Por que há tão poucos velejadores no Brasil?

É bastante simples de responder: a vela é um esporte de classe média em geral, e classe média no Brasil é um percentual pequeno da população. Maior distribuição de renda, crescimento econômico ajudaria, mas falta também cultura náutica, pois o brasileiro gosta muito de ir à praia mas para ficar na areia.

Na França, por exemplo, as crianças têm aula de vela na escola, não é?

A França e a Nova Zelândia têm muito acesso ao mar público. No Brasil nós temos uma infraestrutura de clubes maravilhosa, os clubes no Brasil são excelentes, melhores que na maioria das locais que a gente costuma frequentar, mas têm capacidade limitada de atender a população. Ter estruturas públicas fora dos clubes seria muito bom. Há algumas, como o Projeto Grael, que está fazendo 25 anos, e outras iniciativas, mas precisaria ter investimento a longo prazo para que essa cultura viesse a crescer mais.

O Projeto Grael revelou talentos?

O projeto revelou vários talentos, embora não seja a maior preocupação nossa. É uma consequência, né? O Samuel, que velejava com o *Laz*, foi campeão mundial, ganhou a regata Cape Town - Rio, é oriundo do projeto, e várias outras atletas de destaque. A gente tem muito sucesso de trazer o pessoal para trabalhar com vela. Há ex-alunos trabalhando em Portugal, nos clubes brasileiros, na confederação, o presidente da Federação de Vela do Rio é o Jonathan, irmão do Samuel, que também é presidente do Projeto Grael. Há ex-

CAPÍTULO 8

Gastronomia
a bordo

Credito: Altopro no Brasil,
Foto de Dreamer Company, Brasil

Credito: Foto de Rafael Roque - Embaix