UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO
ESCOLA DE EDUCAÇÃO FÍSICA E ESPORTE

Devaneio e Movimento na Experiência do Velejar

Maria Altimira Hackerott

São Paulo
2018

MARIA ALTIMIRA HACKEROTT

Devaneio e Movimento na Experiência do Velejar

VERSÃO CORRIGIDA

(versão original disponível no Serviço de Biblioteca)

Dissertação apresentada à Escola de Educação Física e Esporte da Universidade de São Paulo, como requisito parcial para a obtenção do título de Mestre em Ciências

Área de Concentração: Estudos Socioculturais e Comportamentais em Educação Física e Esporte

Orientadora: Profa. Dra Soraia Chung Saura

São Paulo

2018

Catálogo da Publicação
Serviço de Biblioteca
Escola de Educação Física e Esporte da Universidade de São Paulo

Hackerott, Maria Altimira

Devaneio e movimento na experiência do velejar / Maria
Altimira Hackerott. – São Paulo : [s.n.], 2018.
116p.

Dissertação (Mestrado) - Escola de Educação Física e
Esporte da Universidade de São Paulo.
Orientadora: Profa. Dra. Soraia Chung Saura

1. Esporte (Filosofia) 2. Fenomenologia 3. Imagem 4. Vela
I. Título.

Dedico este trabalho aos meus pais que sempre me apoiaram.

AGRADECIMENTOS

À Universidade de São Paulo, ao programa de pós-graduação da Escola de Educação Física e Esporte e à CAPES pela viabilização desta pesquisa e pelo ensino público.

À Profa. Dra. Soraia Chung Saura por ter sonhado comigo os rumos desta pesquisa e principalmente, por ter me orientado sabiamente por tantas águas.

À Profa. Dra. Ana Cristina Zimmermann que orientou meus primeiros passos na pesquisa acadêmica.

Aos colegas do grupo de estudos PULA que animam minhas aventuras pela filosofia do esporte.

Aos meus amigos parceiros de treinos e competições que viveram comigo grande parte do que essa pesquisa apresenta.

À Beto e Tamara que me apresentaram o significado de velejar em alto mar por dias e dias.

Aos pescadores de Tatajuba e Redonda que me contaram tão alegremente suas experiências.

Em especial ao Genildo, Caxumba, Aroldo, Elildo, Gildenes e Zé Maria que me permitiram embarcar na canoa, na jangada e no bote.

Às amáveis Gilmara e Sidnéia, que antes mesmo de me conhecer me acolheram e me guiaram por suas comunidades contando sobre sua gente e seus barcos.

Aos kitesurfistas da Lagoa do Cauípe que me mostraram suas manobras e me contaram das suas sensações. À Estefania que compartilhou palavras belíssimas e junto com sua mãe, Marieta, fez com que eu me sentisse em casa, mesmo estando tão distante do meu lar.

À toda minha família que navega comigo.

RESUMO

HACKEROTT, M.A. **Devaneio e Movimento na Experiência do Velejar**. 2018. 116 f. Dissertação (Mestrado em Ciências) – Escola de Educação Física e Esporte, Universidade de São Paulo, São Paulo. 2018.

Esta pesquisa lança seu olhar para os fundamentos de um fenômeno que caminha com a humanidade: o Velejar. Mesmo com o desenvolvimento de tantas tecnologias que propiciam tipos de navegação variados, o uso da vela continua atual, seja como transporte, como brincadeira ou como esporte. O fenômeno, entretanto, extrapola sua utilidade: nitidamente velejar, para os velejadores, é mais do que atravessar o meio líquido utilizando a força do vento. Os velejadores - aqui sujeitos da experiência - dão significados à prática e fazem dela algo para a qual vale a pena retornar. Para investigar estes significados e sentidos, esta pesquisa busca colocar em palavras o que há de especial na prática de velejar a partir da perspectiva dos próprios velejadores. É por meio de uma ampla pesquisa de campo – onde se convive, veleja e dialoga com velejadores esportistas, velejadores pescadores artesanais e velejadores expedicionistas que se identificam elementos recorrentes e significativos para os que a praticam. Junto a esses elementos, foram agregadas as próprias experiências da autora, velejadora esportista. Com registro de imagens, entrevistas e descrições do vivido, as análises ancoram-se no arcabouço da fenomenologia da imaginação material de Gaston Bachelard, desvelando os gestos, os fascínios, as provocações e as diferentes sensibilidades presentes nessa modalidade tão antiga quanto atual. Competição e contemplação, aventura e passeio, tradição e modernidade, ritos iniciáticos e formativos, elementos materiais e suas provocações, entre outros, unem-se no propósito de desvendar uma prática que se revela complexa e inteira e que tem alto poder de aderência e manutenção presentes nas ressonâncias simbólicas. O sonho de habitar as águas e dominar o vento, de maneira íntima e próxima a partir de uma vela e um casco, é deste modo, constantemente atualizado no corpo dos velejadores.

Palavras-chave: vela, fenomenologia da imagem, imaginário, filosofia do esporte

ABSTRACT

HACKEROTT, M.A. **Dream and Movement in Sailing Experience**. 2018. 116 f. Dissertação (Mestrado em Ciências) – Escola de Educação Física e Esporte, Universidade de São Paulo, São Paulo. 2018.

This research eyes on the foundations of a phenomenon that goes forward together with humanity: the Sailing. Despite the technology development, which provides many navigation forms, the sailing remains actual, whether as transportation, as a hobby or as a sport. The Sailing extrapolates its utility. For the sailor's point of view, the sailing is clearly more than just crossing a liquid environment using the wind force. The sailors, who is the experience subject, assign meaning to the practice of sailing and make it something that is worth returning to. To investigate these meanings and senses, this research seeks to put into words what is special in the practice of sailing from the sailors perspective. Through an extensive field research, where I could live, practice and interact with other sailing athletes, artisanal fishermen, and expeditionist sailors, I identified recurring and significant elements for those who practice the Sailing. Along with these elements, my experience as a sailor has also been added to this research. Using pictures, interviews, and descriptions of different experiences, the analysis of this work is anchored in the framework of Gaston Bachelard's phenomenology of material imagination, revealing from the reports, the gestures, the fascinations, the provocations, and the different sensibilities present in this modality which is as ancient as it is actual. Competition and contemplation, adventure and tour, tradition and modernity, initiatory and formative rites, material elements and their provocations, among others, unite in the purpose of unveiling a practice that turns out to be complex. The dream of live in the water and dominate the wind using a sail and a hull is constantly updated in the body of the sailors in a closely and intimately way.

Keywords: sailing, fenomenology of image, imaginary, philosophy of sport.

SUMÁRIO

	MEMORIAL	6
	INTRODUÇÃO	11
1	EQUIPAMENTOS.....	21
1.1	Vela no Brasil	22
1.2	Vela Esportiva	23
1.3	Pesca Artesanal	34
1.4	Vela Expedicionária.....	42
2	CHAMADO.....	46
2.1	A Provocação.....	47
2.2	O Fascínio.....	53
3	INICIAÇÃO.....	71
3.1	Primeiras Lições	72
3.2	O Rito de Entrada	75
3.3	O Eterno Aprendizado	77
3.4	A Repetição	79
4	AVENTURA.....	83
4.1	O Movimento do Barco	86
4.2	O Movimento Heroico do Velejador	91
4.3	O Movimento Tranquilo do Velejador	98
	CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	105
	REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	108

MEMORIAL

Esta pesquisa nasce de um corpo carregado de subjetividades. Meu olhar sobre o fenômeno parte do emaranhado da minha história com a minha atualidade. A análise e cada palavra desta dissertação estão impregnadas de mim. Assim, em um movimento de sinceridade com o leitor julgo necessário me apresentar pontuando o lugar do velejar na minha vida.

Opto por contar minha relação com a vela apresentando os barcos de minha história.

Figura 1 Família do meu pai velejando de 5 Metros

FONTE arquivo pessoal da autora.

5 metros

Era o barco que meu avô, o pai do meu pai, tinha. Ele passeava pela represa Billings, e mais tarde pela represa Guarapiranga, tal como muitos outros descendentes de alemães que moravam em São Paulo. Foi o primeiro barco que meu pai, minha tia e meu tio velejaram juntos correndo regatas na Guarapiranga. Como irmão mais novo, na época a função do meu pai era apenas tirar água do fundo do barco.

Figure 2 Prancha à vela nos anos 80

FONTE:

<<http://luisnadkarni.blogspot.com/2010/09/memorias-da-pratica-de-windsurf-em-faro.html>>

Prancha à vela

A família da minha mãe não tinha a vela enraizada como a família do meu pai. Mas na década de 1980, com o sucesso da abertura da novela *Água Viva* de Gilberto Braga, com a música *Menino do Rio* na voz de Baby Consuelo, a família embarcou no imaginário coletivo e com duas pranchas de windsurf todos passaram várias temporadas velejando na frente do Iate Clube de Itanhaém, na foz do rio.

Figura 3 Meu pai no topo do pódio de um Campeonato Hollywood nos anos 80.

FONTE: arquivo pessoal da autora

Finn e Laser

Nesses barcos meu pai pegou gosto pelo esporte, viajou para muitos campeonatos, fez amigos e conquistou medalhas.

Figura 4 Minha mãe e meu pai velejando de snipe

FONTE: arquivo pessoal da autora

Snipe

O esporte era central na vida do meu pai. Minha mãe logo que começaram a namorar percebeu que não poderia disputar a atenção com o esporte, foi então que sabiamente resolveu participar desta paixão. Assim, os dois começaram a correr regatas juntos.

Figura 5 Meu irmão e eu brincando em um optimist no quintal da casa da minha avó

FONTE: arquivo pessoal da autora

Optimist

O primeiro optimist que tive navegava no quintal da casa da minha avó materna. Eu e meu irmão nos divertíamos imaginando a água ao redor. E nossos pais tinham o maior orgulho de nos ver velejando em terra firme.

Figura 6 Eu desvirando um optimist na piscina do clube em um dos primeiros cursos que fiz, eu participando de uma regata em São Paulo com meu barco Pequena Sereia e eu indo para água no Campeonato Brasileiro em Fortaleza com o Peixe Vela.

FONTE: arquivo pessoal da autora

Figura 7 Eu e Mariana Peccicacco velejando de snipe em Santos

FONTE: arquivo pessoal da autora

Quando eu tinha 6 anos meus pais começaram a me ensinar a velejar. Além de me darem dicas, organizaram cursos para mim e muitas outras crianças do clube. Eram tempos em que alternamos curso de vela com passeios de bicicleta, brincadeiras na piscina e pique esconde no clube. Meus pais transmitiram não só a paixão por navegar, mas a paixão pelo esporte. Não demorou muito para que eu comesse a competir. Foi então que trocamos o Mowie pela Pequena Sereia, em que participei de 6 Campeonatos Brasileiros. Nos últimos dois anos em que velejei de optimist competi com o Peixe Vela, um barco que herdei do meu irmão mais velho. Foi neste barco que entendi as rajadas e aprendi a fazer tática. Nesta época, eu já estava muito interessada no esporte e treinava quase todos os dias após a escola.

Snipe

Aos 16 e 17 anos velejei de snipe com uma amiga. Foram anos em que treinamos sério para um Campeonato Brasileiro que ocorreria em Santos. Quase todos os finais de semana descíamos a serra e treinávamos no mar. As confraternizações após os treinos e regatas marcaram minha adolescência, era muita alegria em torno do esporte. Nesse mesmo barco, anos mais tarde participei de alguns outros campeonatos como proeira, foram bons aprendizados.

Figura 8 Claus Biecarck, Gunnar Fiecker e eu no pódio do Jogos Panamericanos de 2015

FONTE: arquivo pessoal da autora

Figura 9 Competindo nos Jogos Panamericanos

FONTE: arquivo pessoal da autora

Lightining

No último ano do colégio, alternei velejadas de lightining com os estudos para o vestibular. Eu, meu irmão e um amigo montamos uma tripulação para participar do Campeonato Brasileiro Júnior, ganhamos o campeonato e nos classificamos para o Mundial Júnior. Viajamos para Québec e terminamos o Mundial quarto geral. Desde então, comecei a participar de muitos campeonatos de Lightining. Foram vários campeonatos nacionais, dois sulamericanos e um Jogos Sulamericanos com ótimos resultados. Em 2011 fui surpreendida com o convite de dois ótimos velejadores para fazer parte da tripulação e tentar classificar para os Jogos Panamericanos. Depois de muito treino e aprendizado classificamos e em 2015 conquistamos a medalha de bronze nos Jogos Panamericanos de Toronto.

Figura 10 Mônica Geada, eu e Julyeti Tesch no pódio do Campeonato Brasileiro de laser radial de 2012

FONTE: arquivo pessoal da autora

Laser

Nos anos em que estive na faculdade treinei e competi de laser radial. Nas férias de verão participava do campeonato nacional e na sequência participava da Semana Brasileira de Vela. No meio do ano sempre ia para o Campeonato Sudeste Brasileiro e o Sul Brasileiro. Desses campeonatos tive bons resultados, cheguei a conquistar o 1º lugar feminino no Campeonato Brasileiro, em um evento com número recorde de participantes.

Figura 11 Eu no Campeonato Brasileiro de 2017

FONTE: Marcos Mendez / Sailstation.com

Figura 22 Meu irmão João treinando

FONTE: arquivo pessoal da autora

Nacra 17

A experiência nos Jogos Panamericanos foi tão marcante que ao final eu e meu irmão (que também participou do Pan em Toronto, velejando em outro tipo de barco) decidimos começar a velejar de Nacra 17, um barco em que pudemos nos arriscar ao desafio de planejar e sonhar com a aventura olímpica.

Introdução

A água é realmente o elemento transitório. Não nos banhamos duas vezes no mesmo rio, porque, já em sua profundidade, o ser humano tem o destino da água que corre. (BACHELARD, 2002, p.7)

Perto de muita água, tudo é feliz. (ROSA, 1994, vol. 2, p.34)

“Navegar é preciso, viver não é preciso” primeiro disse Pompeo, general romano, depois disse Fernando Pessoa e depois muitos velejadores repetiram. O primeiro autor expressava uma ordem a ser cumprida, bastante militar e enfático, em tom dramático. Afinal, não é fácil convencer uma tropa a enfrentar a morte. Já o segundo autor poetizava a vida e suas surpresas, indicando seu contraste com a exatidão da navegação. Os demais, velejadores por excelência, suponho que romantizam a navegação. Será que navegar é precisão, exatidão? Ou seria necessidade, paixão, sonho e arte?

Um médico, também velejador, disse: “quando estou na água enxergo beleza em quase tudo”. Um outro, físico e velejador comentou: “velejar é transformar a física em poesia”. Mas, onde está a precisão? Pessoas que gostam da dureza das ciências exatas, surpreendentemente se encontram na leveza da poesia. Será uma embriaguez causada pelas ondas?

Haja vida no barco e tempo na água para ousar encontrar esta resposta. Sei bem de toda a precisão que envolve a navegação: analiso o vento, ajeito a vela, endireito o leme. O vento muda, eu me movo. Mas a água também muda e me obriga a outros movimentos. Navego em uma precisa sincronia com o vento, com a água e com o barco. São variantes diversificadas: o peso da tripulação, a intensidade do vento, a área vélica, o formato do casco, o ângulo do vento sobre a vela, o formato da onda. Sem muitos cálculos, minhas respostas são os movimentos. Vou sentindo o que o vento, a água e o equipamento exigem de mim.

Deste contato frequente não posso ficar indiferente. Mais do que me movimentar no ritmo da experiência, movimento a imaginação. Quando me dou conta, velejar não é mais apenas uma questão de atravessar o meio líquido usando a força do vento. Por meio da imaginação damos sentidos simbólicos à navegação. A água, o vento e a vela firmam uma presença marcante e mobilizam imagens em nossa interioridade.

Pois bem, “*a imaginação inventa mais que coisas e dramas, inventa vida nova, inventa mente nova; abre olhos que têm novos tipos de visão.*” (BACHELARD, 2002, p.18). De onde parece ser possível realizar o exercício de tantos velejadores: enxergar a beleza do entorno ou transformar a física em poesia. A imaginação é capaz de produzir sentidos que extrapolam o pragmatismo e dão graça aos nossos movimentos.

Velejar é uma experiência que foi retomada pela humanidade inúmeras vezes. Foi uma entre muitas tecnologias que trouxe soluções para problemas de locomoção. Hoje, mesmo com o desenvolvimento da tração a vapor, dos motores à diesel ou à energia solar, ou mesmo do biocombustível, a navegação à vela continua atual. Seja como transporte, como brincadeira ou como esporte, os graciosos panos brancos ainda povoam os oceanos.

Compreendi com este trabalho que muito da atualidade do velejar se deve à nossa capacidade de devanear sobre a navegação. Formulamos sentidos às nossas ações tornando-as mais preciosas do que se fossem compostas apenas por objetivos pragmáticos. A beleza de velejar não está em sair de um ponto e chegar em outro, mas no significado que damos a esta trajetória e a cada elemento envolvido.

Assim, o desenrolar desta pesquisa caminha por entre o corpo dos velejadores, a materialidade do mundo e os movimentos da imaginação. É o encontro do velejador com o barco, com a água e com o vento; é o devaneio que nasce e molda o sentido da experiência. Desta forma, no próprio velejar está presente o que move o velejador, o que lhe provoca e o que faz da navegação um acontecimento.

Esta dissertação é uma busca por compreender o sentido da navegação, ou melhor, o que impulsiona os velejadores a velejar. No início, a única certeza que eu tinha era o tema e o tipo de olhar. Sabia que queria pesquisar sobre o velejar dentro de uma perspectiva mais sensível e poética, pois a lógica aristotélica ou o pensamento cartesiano, ambos imprimindo racionalidade, especificidade e objetividade à ciência, embora de forma contributiva, não respondiam algumas questões fundamentais advindas da minha experiência concreta. Queria me aprofundar nesse fenômeno preservando sua inteireza e complexidade (MORIN, MOIGNE, 2000), tal como a sentia quando velejava. Afinal, *“um estudo baseado na observação sensível dos fatos aparece como muito mais adequado para a obtenção de um conhecimento aprofundado de um objeto tão complexo quanto o ser humano.”* (ROCHA PITTA, 2005, p.12). Já existe bibliografia suficiente sobre os movimentos do velejar com explicações pelas partes, separações de corpo e mente, ou sujeito e objeto (RUSCHEL et al, 2008; BOJSEN-MOLLER et al, 2015; VOGIATZIS et al, 2011), mas não era essa a perspectiva que eu buscava.

Dentro da Escola de Educação Física e Esporte da USP, encontrei um caminho para minha pesquisa. A vontade de estudar sobre a minha vivência no velejar foi acolhida pelas professoras Soraia Saura e Ana Zimmermann que me ajudaram a transformar esse desejo em projeto de pesquisa. Ambas me orientaram nos trajetos da Iniciação Científica, cada qual a seu modo. Soraia acolheu meu projeto de mestrado e Ana seguiu me acompanhando nesta jornada. Com muita sabedoria, me ensinaram a ver o fenômeno buscando sua profundidade. Elas me apresentaram um referencial teórico mais ligado à filosofia de um modo geral que me ajudou a compreender o velejar sem tirá-lo do mundo (HAYES, 2012; MATTHEWS, 2012; ILUDÁIN-AGURRUZA et al, 2012; STEINBERG et al, 2012).

Nessa ânsia por descrever o fenômeno vivenciado com a inteireza que sempre senti¹, surgiu o desenho deste mestrado. Um desenho, com contornos de mapa, feito à lápis com a borracha por perto. Fui rabiscando, criando, voltando, recriando e até o último ponto final segui traçando, assumindo que *“como caminho a ser percorrido, o método está sempre aberto ao imprevisível, ao acaso, à correções de rota.”* (FERREIRA-SANTOS, ALMEIDA, 2012, p. 110).

O desenho da rota inicialmente apontava para a análise da experiência do velejar a partir do ponto de vista dos velejadores, indagando sobre seus fascínios e sobre a totalidade de suas experiências nesta prática. Optei então, por uma pesquisa de caráter fenomenológico, caracterizada por ser descritiva, onde o significado é de importância vital, conforme aponta Bogdan e Biklen (1994). Esta abordagem, em especial, busca resgatar o lugar da experiência na construção do sentido, reconhecendo o corpo como originário do contato efetivo com o mundo. A minha própria experiência, as entrevistas e diálogos² com os velejadores e o aprofundamento no referencial teórico me levaram a traçar este texto, um caminho entre outros possíveis.

Iniciei a investigação observando e conversando com os velejadores do meu entorno. São pessoas que velejam por esporte. Alguns estavam na água por lazer, outros tinham o esporte como profissão e outros estavam na transição entre o lazer e a profissão. Oficialmente bem demarcado por um encontro chamado ‘entrevista para pesquisa’, comecei conversando com dois velejadores, o Nem e o Pedro. Eles foram escolhidos pela presença na água, são pessoas que, faça chuva ou faça sol, estão religiosamente velejando. Outros encontros não foram tão bem demarcados, já que sempre velejei e convivi com muitos velejadores. Minha vida cotidiana está impregnada pelo que pode ser o campo da pesquisa. Família, amigos, companheiros de barco, de raia ou de conversas sobre veleiros, todos eles também me deram elementos para pensar a experiência do velejar.

Na água, em meio ao vento ou à calmaria, surgiram as reflexões e observações pertinentes à pesquisa. Sem sair da rotina de estudos, velejei por São Paulo, Porto Alegre, Rio de Janeiro e Ilhabela, treinando, participando de campeonatos e claro, pesquisando.

¹Pesquisar sobre um fenômeno do qual tenho uma vivência desde pequena facilitou compreender ‘o mar’ como campo de pesquisa. *“Fazer trabalho de campo ‘no mar’, desta forma, é mais do que um artifício literário para ilustrar o locus no qual a minha pesquisa se desenvolve. É uma forma de explicitar uma determinada perspectiva metodológica que entende que o “ponto de vista nativo”, neste caso, não pode ser alcançado olhando para eles da confortável posição “na terra”, esperando o final de cada treino ou regata para realizar entrevistas ou para observar.”* (ROJO, 2010, p.9).

² As entrevistas e diálogos com os velejadores seguiram as recomendações do Comitê de Ética e a pesquisa e sua execução foram aprovados pelo Comitê de Ética em Pesquisa (CEP) da Faculdade de Medicina da USP - projeto número 58937316.6.0000.0065.

Paralelamente à pesquisa do meu entorno, comecei a investigar sobre os velejadores expedicionistas, aqueles que fazem viagens em veleiros. Para compreender o velejar como um fenômeno amplo, precisei ir além da modalidade esportiva e ampliei o contexto de investigação. Suspeitei que alguns elementos do velejar seriam citados tanto pelos velejadores expedicionistas quanto pelos esportistas, revelando características próprias e relevantes do fenômeno.

Em minha vida tive pouco contato com o modo de velejar expedicionista. Nunca passei mais do que 12 horas dentro de um barco, tampouco precisei dormir embarcada, mexer nos computadores de bordo, traçar rotas e planejar viagens. Já velejei em barcos grandes, passíveis de realizar travessias. Entretanto, considero diferente a experiência de velejar nesses barcos por 5 horas e voltar para terra e a experiência de navegar por alguns dias até aportar novamente.

Para melhor compreender este outro mundo da vela comecei lendo livros de expedições e assistindo alguns canais do youtube que falam sobre viagens em veleiros e a vida a bordo. Rapidamente decidi que ler e assistir relatos não eram o suficiente. Precisei fazer perguntas pontuais, ver os gestos, ouvir os silêncios e sentir a empolgação desses velejadores de perto. Foi então que marquei uma entrevista com Tamara uma velejadora expedicionista, que desde criança velejou para Antártica. Eu já a conhecia e intuía que ela seria a pessoa certa para me ajudar a entender o sentido do velejar. Tamara é o tipo de pessoa que costumo dizer que tem “cara de mar”, nesse estereótipo que identifiquei encontro barba nos homens, sobrelha por fazer nas mulheres, cabelo embaraçado e pele queimada. Como quem passou mais dias no mar do que na terra, como quem tem orgulho de mostrar que seu desleixo indica total entrega à algo maior, como quem tem vontade de parecer mar, de parecer salgado, de ser orgânico, de ser natureza, de se mostrar primitivo tal como o mar. Não errei, Tamara respira os ares do mar, tem os barcos como suas casas e me inspirou em muitas das reflexões desta pesquisa.

Este foi um grande critério na escolha dos colaboradores deste trabalho: a intimidade que possuem com a experiência de velejar. Já que estava interessada em pesquisar o significado da experiência para os velejadores era fundamental que os colaboradores fossem de fato velejadores, o que só é possível ser se tiver retomado a experiência repetidas vezes. Afinal, não é velejador aquele que navegou apenas uma vez. Para de fato tornar-se velejador é preciso horas e horas na água. Com este critério em mente escolhi meu segundo colaborador expedicionista, o Beto Pandiani. O conheci à partir de um de seus livros sobre expedições, mas logo descobri que tínhamos muitos amigos em comum, inclusive meu pai. Tal como Tamara,

Beto faz audaciosas expedições, é um apaixonado pela navegação e me ajudou a chegar em várias reflexões.

Um novo grupo de velejadores foi acrescentado à investigação quando a pesquisa já estava ganhando forma e conforme novas perguntas surgiam. Desde que comecei a escrever sobre a experiência de velejar, na iniciação científica (2013), sentia vontade de ampliar o meu olhar para além da vela que eu já conhecia tão bem. Eram duas necessidades latentes: uma de colocar em evidência a experiência próxima – o que estava perto e também dentro de mim; e outra de observar uma experiência distante - como conhecer algo extremamente diferente. Situações já amplamente debatidas pela antropologia, em especial por Geertz (1997). Conhecer o próprio barco parece essencial e fascinante, mas ir para longe e ver o novo é o que me faz, de fato, velejar. Estando imersa em um universo em que vivi desde que nasci, foi a conversa com a velejadora expedicionista que abriu uma porta para outros velejares possíveis. De fato, pesquisar a fundo a experiência esportiva sem dúvida estava me levando à novas reflexões, pois o aprofundamento nos leva ao novo. Mas ainda não era suficiente, eu almejava algo mais desconhecido e distante. Algo que nem na superfície eu conhecesse.

Paralelamente a este desejo, no Grupo de Pesquisa PULA da EEFEE USP, que integra entre seus participantes vários pesquisadores da Faculdade de Educação, há uma frente de estudos sobre jogos tradicionais. Já havíamos realizado o primeiro e o segundo Seminário Internacional de Jogos Tradicionais e Lazer (2012 e 2016 respectivamente) e preparávamos algumas publicações sobre o tema. A atenção das professoras Ana e Soraia para com as comunidades tradicionais tem sido uma espécie de missão dentro da universidade, um ato político necessário. A universidade pública precisa estar atenta para a diversidade do Brasil e dar voz às minorias, que por aqui são tão maioria – uma questão de perspectiva e de olhar.

Compreendendo esta missão e ávida por novidades, surgiu a necessidade de incluir nesta pesquisa outros velejadores: os pescadores artesanais e os saveiristas. Pessoas que têm em seu ofício a sabedoria das águas e dos veleiros, mas que para existir precisam continuamente resistir. Os saveiristas, são os velejadores que utilizam saveiros como meio de transporte de carga e de pessoas pelo recôncavo baiano. Hoje quase extintos, já foram mais de mil no início do século XX (MUSEU NACIONAL DO MAR, 2016). Já os pescadores artesanais realizam suas atividades de pesca embarcados em veleiros. Eles são comuns na costa do nordeste e em algumas praias, são maioria frente aos barcos motorizados (BRAGA, 2013).

Será que a experiência de velejar destas populações seriam a mesma que a minha e de meus companheiros esportistas? Seria algo como a experiência da Tamara e do Beto?

Quem já velejou pelo nordeste com certeza já se deparou com os pescadores tradicionais. Mas o ato de ver é suficiente para conhecer? (JARDIM; CARVALHO, 2001)

Quando tinha 14 anos, participei do Campeonato Brasileiro de Optimist em Fortaleza-CE. Éramos cerca de 200 velejadores. Todos os dias saíamos do Iate Clube de Fortaleza e velejávamos até a raia, na qual fazíamos as regatas, para então regressar. Neste trajeto, entre o clube “exclusivo” - como bem os iate clubes gostam de se adjetivar - e a raia, invariavelmente, cruzávamos com pescadores. Em pequenos barcos, com o mastro baixo e a rede por perto, eles ficavam a trabalhar o dia todo. Quando íamos estavam lá, quando voltávamos continuavam lá. Para mim, pescadores em veleiros era uma novidade, não imaginava que os veria em uma cidade. No sudeste, nunca havia visto, nem mesmo em praias remotas. Pensava que todos os barcos de pesca já haviam sido substituídos por barcos à motor. E que os únicos velejadores do Brasil fossemos nós, os de “recreio”. Observava-os curiosa, vestiam blusas de manga comprida, usavam chapéus grandes, pareciam tão fantasiados quanto nós, que também tínhamos blusas de manga comprida e bonés. Fiquei imaginando o quanto eles conheciam aquelas ondas, ventos e marés. Diariamente estavam na água por muitas horas e nós também. Com certeza compatilhávamos muitas sensações e conhecimentos.

Esta lembrança me rondava, ainda que adormecida. Eram imagens marcantes e belas de velejadores possíveis. De fato, eu não os conhecia, mas haveria de conhecê-los um dia. Este único e breve contato com os jangadeiros anunciava um caminho.

Já com os saveiristas, meu primeiro contato se deu por intermédio de Jorge Amado, lendo *Mar Morto*. Enquanto lia imaginava-os como embarcações de outros tempos, as quais só poderiam ser encontradas em museus, livros, memórias e canções de Dorival Caymmi. Estava quase certa. Um dia, em uma conversa de corredor, na EEFÉ-USP, o professor Luiz Dantas me disse ter uma amiga que velejava de saveiro e que se me interessasse poderia me passar o contato. Intrigada com a atualidade dos saveiros resolvi pesquisar sobre. Foi então que descobri que estes barcos foram tombados em 2012 pelo IPHAN e que hoje alguns poucos continuam transportando cargas e turistas (PASSOS, 2014).

Não por falta de desejo, mas delimitada pelo tempo e espaço, considerando que se trata de um estudo de dois anos e de um país de dimensões continentais, fui levada a fazer um recorte. Assim como tive de escolher entre quais velejadores esportivos convidar para minha pesquisa, também realizei a dura escolha entre pescadores artesanais e saveirista. Acabei optando por ir à campo conhecer os pescadores artesanais e não abordar os saveiros.

Delimitei primeiramente, a costa do Ceará, onde passei 20 dias. Por indicação da minha orientadora fui para Redonda, uma pequena comunidade praieira no município de Icapuí, no extremo leste do Ceará. Soraia já havia residido neste povoado e empolgada me contara sobre a pesca de lagosta e as imagens dos veleiros retornando para terra. Esta é, de fato, uma cena incrível. Lá fiquei hospedada na casa de Sidnéia, uma pescadora que me apresentou muitos outros pescadores. Por ser época da defesa não fomos pescar nenhum dia, mas pude acompanhar a manutenção das embarcações e a produção dos manzuás. Além de realizar 7 entrevistas, compartilhei muito do cotidiano local. Tive a oportunidade de velejar em um bote para conhecer de fato como funcionava a embarcação tradicional daquela praia. Já em uma visita às praias vizinhas, velejei de jangada. Assisti incrédula e participativa, a realização de uma regata local, que para meu espanto, acontece com a mesma frequência dos campeonatos formais dos quais participo.

Por indicação de Renata Meirelles, fui para Tatajuba, uma praia no extremo oeste do Ceará. Lá me hospedei na casa de dona Nenê, uma líder comunitária, por meio da Rede Tucum³. Tatajuba é uma comunidade tradicional de pescadores, em que todos se identificam como pescadores, mesmo tendo atividades rotineiras em terra. Foi com esses pescadores que além de sair para pescar e conhecer seus saberes sobre as embarcações e a pesca, me inteirei sobre as várias lutas que enfrentam para continuar com seu modo de existir – a pesca artesanal.

Estando no Ceará, não pude deixar de pesquisar sobre outro modo de velejar: o kitesurfe, um fenômeno que nos últimos 10 anos mudou as paisagens das praias cearenses. Atualmente praticantes do mundo todo passam temporadas no Ceará para treinar e os velejadores cearenses são referência no circuito mundial. Entre os velejadores que tive a oportunidade de entrevistar estão Bebê, campeão mundial de Freestyle, Estefânia, campeã mundial feminina de freestyle e Be, um dos precursores da modalidade na Lagoa do Cauípe no Ceará - um dos lugares mais desejados para se velejar de kitesurfe do mundo, segundo Augusto,

³ Conforme indicado no site <http://www.tucum.org> (acessado em 18/07/2017): “A Rede Tucum é uma articulação formada, desde 2008, por grupos de comunidades da zona costeira que realizam o turismo comunitário no Ceará. Viajar pela Rede Tucum é uma oportunidade de conviver com ambientes preservados, conhecer os modos de vida de comunidades tradicionais e realizar intercâmbios culturais. Respeitando os modos de vida e ambientes locais, os grupos comunitários que planejam e promovem essas trocas culturais constroem uma forma de turismo que valoriza as diversidades culturais e fortalece atividades tradicionais como a agricultura e a pesca artesanais. O movimento da Rede Tucum amplia a mobilização pela garantia dos territórios tradicionais das populações costeiras com justiça socioambiental e autonomia econômica.”

presidente da Associação Brasileira de Kitesurfe. Figuras emblemáticas na cena do kitesurfe me apresentaram a modalidade e me contaram sobre seus fascínios.

Foi desta vasta experiência em campo que a pesquisa foi se moldando. Meu olhar aos poucos foi sendo direcionado para os elementos que se repetiam. As recorrências me instigavam e nelas vislumbrei o que parece ser mais significativo para o humano no geral e para cada pessoa em particular.

A busca das recorrências - do que se repete em todos os lugares independentemente do meio cultural onde as pessoas estejam inseridas - parte da abordagem fenomenológica. Esta busca ontológica intenta investigar subjetividades. Isso pressupõe considerar a perspectiva da primeira pessoa, sempre, daquela que vive a experiência. Mas a coleta deste material rico e humano, apresenta-se não apenas como componentes individuais ou particulares. Busca-se a pessoa universal, o que nesta perspectiva se repete como possíveis traços de nossa existência. (SAURA, MEIRELLES, 2015, p. 40)

Ao desvelar o sentido do velejar me surpreendi com a força de certas imagens. No depoimento de um colaborador havia sempre algo que eu também sentia, inclusive, não foram raras às vezes em que ouvindo a voz de um velejador recordava exatamente o que outro havia dito. Eram rostos, corpos, sotaques e subjetividades que se mesclavam, uma certa universalidade que se revelava nitidamente. Na experiência pessoal fui perseguindo características da existência humana, tal como a abordagem fenomenológica permite (MARTINKOVÁ, PARRY, 2011). Conferi na pesquisa que *“Embora a aventura seja única do ponto de vista de quem a vive, uma vez vivida expressa os mesmos passos seguidos por todos.”* (FERREIRA-SANTOS, ALMEIDA, 2012, p. 146)

Tendo Bachelard como parceiro fui me aprofundando nos movimentos da imaginação e descobrindo que as imagens presentes na experiência do velejar eram também recorrentes na literatura. Na obra de Bachelard temos um mapeamento de imagens poéticas, ele *“tem o grande mérito de ter reabilitado a poesia como meio de conhecimento; poesia que é do domínio do simbólico, do sensível, do subjetivo”* (ROCHA PITTA, 2005, p. 13). O filósofo em *A Psicanálise do Fogo* (2008), *A Água e os Sonhos* (2002), *O Ar e os Sonhos* (2001), *A Terra e os Devaneios do Repouso* (2003) e *A Terra e os Devaneios da Vontade* (2016) investiga o repertório imaginativo humano a partir de matérias e formas derivadas dos elementos: fogo, água, ar e terra.

Foi fácil vislumbrar a proximidade da imaginação com o ar e a água. Desta proximidade comecei a analisar como o contato com o mundo na experiência do velejar é trabalhado pela nossa imaginação, dando-lhe graça, leveza e encantamento. Havia enfim encontrado um

caminho para pesquisar o que há no velejar que transporta o velejador para uma atmosfera devaneante, tornando-os muito mais atentos às belezas do que ao pragmatismo.

Pois bem, para transformar tudo o que vi, senti e refleti nesta dissertação resolvi dar-lhe o contorno da própria experiência. Sendo assim, estruturei o trabalho em quatro capítulos: Equipamentos, Chamado, Iniciação e Aventura.

Antes de embarcar é preciso conhecer o equipamento para entender a experiência dos velejadores, que varia conforme o tipo de embarcação. No primeiro capítulo apresento cada um dos barcos que foram considerados nesta pesquisa. Por uma questão didática, eles foram organizados em três grupos: vela esportiva (kitesurfe / nacra 17 / laser), pesca artesanal (bote / jangada / canoa) e vela expedicionária.

Diante da imensidão do espaço navegável, os velejadores ainda em terra são atraídos para a experiência do velejar. É o momento do chamado que motiva a ação. Baseada nas noções de provocação e imaginação material desenvolvo o segundo capítulo discorrendo sobre os encantamentos que levam o ser humano a querer velejar: o fascínio da água, o fascínio do equipamento e o fascínio do vento.

Uma vez seduzido pelo convite à navegação, faz-se necessário um período de iniciação. No terceiro capítulo discuto a relação entre aprendiz e mestre da arte de velejar, a primeira experiência no vento forte, o contínuo aprendizado e a importância da retomada da experiência na formação do velejador.

Por fim, resta embarcar na aventura de velejar. No quarto capítulo, notadamente a aventura, relaciono os gestos presentes na experiência do velejar com o repertório simbólico da humanidade. Explorando o movimento do barco e os movimentos dos velejadores (sensibilidade heroica / passeio).

Depois de tudo, as considerações finais não são conclusivas, mas destacam aspectos desta experiência que tem sido velejar em terra, a partir da minha experiência e da experiência de todos os velejadores que compõem este trabalho.

1. Equipamentos

“Todos esses objetos resistentes trazem a marca das ambivalências da ajuda e do obstáculo. São seres por dominar. Dão-nos o ser de nossa perícia, o ser de nossa energia.”
(BACHELARD, 2016, p. 16)

1.1 Vela no Brasil

A navegação à vela no Brasil tem dois contextos claramente distintos: a vela esportiva e a pesca artesanal. Apesar de todas as diferenças estas navegações compartilham das mesmas águas e dos mesmos saberes.

O contexto da vela esportiva tem sua história vinculada aos imigrantes europeus que vieram para o Brasil no final do século XIX trazendo consigo o gosto pela navegação. Assim, no Rio de Janeiro, em Porto Alegre e em São Paulo a vela começou a ser praticada como uma atividade de lazer atrelada a clubes sociais formados por imigrantes. Não demorou muito para que alguns velejadores se interessassem por competições e organizassem regatas. Passados os anos o que era brincadeira foi se institucionalizando e se aproximando de organizações internacionais que regiam o esporte. Vale lembrar que a vela é uma modalidade olímpica desde 1900 (SILVA, et al. 2012), ou seja, quando chegou ao Brasil ela já era praticada como esporte em outros lugares do mundo. De lá para cá, a vela recreacional foi se expandindo e as pessoas foram velejando tanto para competir como para passear.

O outro contexto, muito mais antigo, tem suas raízes na colonização:

“O impacto da colonização portuguesa sobre a ocupação tradicional dos Tupinambá — aqui divididos em grupos denominados Caeté, Tobojara e Potiguar (MONTEIRO, 1992) — , o início da produção açucareira após a década de 1530, a presença maciça de africanos ocidentais desde finais do século XVI para trabalhar no mundo do açúcar e em outros misteres, entre outros fatores, fez emergir, quanto à pesca marítima, uma confluência de tradições culturais muito distintas. Um exemplo desta complexa confluência é dada pela jangada. Esta embarcação, conforme salientou Shepard Forman (1970), melhor se desenvolveu na área que vai do Norte da Bahia ao Ceará, que coincide precisamente com o assentamento tradicional dos Tupinambá. Contudo, a vela latina, introduzida pelos portugueses por inspiração nas embarcações mediterrâneas, o remo de governo, o banco do mestre e outras inovações constituíram adaptações e transformações ocorridas entre os séculos XVII e XVIII em função das características marítimas locais e em função da criatividade dos principais usuários da jangada nordestina: os escravos africanos e seus descendentes.” (SILVA, 1998, p. 221)

A pesca artesanal que utiliza embarcações à vela tem suas origens nessa confluência das culturas indígena, europeia e africana. Não podemos afirmar quais os pesos e medidas neste sincretismo, que é recorrente em tantas outras manifestações culturais brasileiras. Além da jangada, outras embarcações, como os saveiros, as canoas e os botes têm a mesma origem descrita por Silva (1998). Antes da popularização do motor, os veleiros alegravam as paisagens

do litoral das regiões norte e nordeste. Hoje, em menor número, eles são utilizados em algumas localidades na pesca artesanal e no turismo.

Nas águas brasileiras, encontramos uma infinidade de tipos de embarcações, as quais são escolhidas a depender da finalidade, do peso e da força dos tripulantes, das condições climáticas, do lugar onde é guardado, de quanto custa e da tradição da comunidade. Aliás, cada tipo de barco propicia uma experiência própria (FRANZEL, 2003). Não é possível descrever a experiência de velejar desconsiderando o equipamento. Apesar de todos terem como função o deslocamento na água usando a força do vento, cada navegação tem características distintas. Em alguns equipamentos velejamos muito próximos da água, nos molhando o tempo todo, em outros nem tocamos na água. Alguns equipamentos atingem altas velocidades mesmo com pouco vento, outros só podem navegar se a intensidade do vento estiver forte. Com alguns equipamentos precisamos fazer muita força em qualquer função, com outros a força não é necessária.

Os veleiros, em suas mais variadas formas, são instrumentos que nos permitem nos relacionar com a água e com o vento perseguindo um objetivo - um sonho - o de habitar a água. Conforme Bachelard (2016), há instrumentos que *“trazem a marca das ambivalências da ajuda e do obstáculo. São seres por dominar. Dão-nos o ser de nossa perícia, o ser de nossa energia.”* (p.16). Os barcos à vela são esses tipos de instrumentos, se não os conhecemos serão obstáculos. É preciso dominá-los para que nos sejam úteis, para que nos ajudem a perseguir o sonho. Conforme aprendemos a utilizá-los para navegar, eles nos emprestam certa potência e nos permitem sentir a energia que temos. Vamos assim conhecendo eles e nos conhecendo.

Diante desta importância e variedade dos equipamentos julgo necessário apresentar os veleiros em que esta pesquisa embarcou e os tripulantes que com ela colaboraram.

1.2 Vela Esportiva

Como já dito na introdução, a vela esportiva foi o ponto de partida desta pesquisa. Dentro do seu contexto escolhi abordar três modos de velejar muito distintos: o kitesurfe, o laser e o nacra 17. No primeiro, se veleja sozinho sobre uma prancha e a vela é uma pipa enorme; já o laser é um barco monocasco, com uma vela, em que normalmente se veleja sozinho, mas que em caso de velejadores muito leves, é possível ir em dupla; por sua vez, o nacra 17 é um catamarã com três velas em que necessariamente se veleja em dupla. A escolha

por esta diversidade busca demonstrar que várias sensações são dependentes do movimento, o qual está intimamente relacionado com o equipamento.

Kitesurfe

Figura 13 Kitesurfe

FONTE: arquivo pessoal Estefania Rosa

O kitesurfe, é a “embarcação” mais controversa desta pesquisa. O equipamento consiste no kite, linhas, barra e prancha. Não se tratando exatamente de uma embarcação, mas sim de uma prancha, indica que velejar está muito mais relacionado à movimentação por vela do que à ideia de barco.

Considerar o kitesurfe como modo de velejar não é uma novidade, os próprios kitesurfistas usam o termo ‘velejar’ para designar o que fazem. Neste mesmo sentido, a World Sailing incorporou o kitesurfe a alguns de seus eventos e junto ao Comitê Olímpico Internacional está decidido que regatas de kitesurfe farão parte dos próximos Jogos Olímpicos inseridas na modalidade vela.

A decisão de adentrar no universo do kitesurfe foi concomitante à escolha de pesquisar sobre a pesca artesanal na costa do Ceará. Falando sobre vela e Ceará seria impossível desconsiderar o kitesurfe. Atualmente os kites já foram incorporados à paisagem do litoral cearense. Mesmo nas praias mais remotas, de tempos em tempos pode-se observar um kite velejando e na maioria das praias já foram instaladas escolas de kitesurfe.

Hoje o nordeste brasileiro é conhecido mundialmente como o Havaí do kitesurfe. Atletas do mundo inteiro passam temporadas treinando por lá e muitos campeões mundiais são cearenses. Esta vocação do Ceará para o kitesurfe se deve ao seu vento forte, já que a maioria dos kites só consegue velejar com mais de 12 nós e o treino de manobras também depende de muito vento. Com a evolução do equipamento, hoje se observa o surgimento das pranchas hydrofoil, que permitem velejar em ventos fracos ou médios, mas essas pranchas ainda não estão muito difundidas.

Meu primeiro contato com o kitesurfe do Ceará foi na Lagoa do Cauípe. Por indicação de Augusto Sampaio, presidente da Associação Brasileira de Kitesurfe, fui conversar com o

Bebê, atual campeão mundial de freestyle. Algumas semanas antes tínhamos trocado mensagens de whatsapp e já estava combinado que nos encontraríamos sábado pela manhã na barraca do Be, na beira da Lagoa do Cauípe.

O trajeto de Fortaleza até a lagoa do Cauípe revela o contexto do kitesurfe repleto de diversidades. Em Fortaleza, às 8 horas peguei um ônibus intermunicipal que me levou para Caucaia, município que integra a região metropolitana de Fortaleza. Cheguei às 8:50 no centro de Caucaia, um lugar muito parecido com a periferia de São Paulo: muito comércio, lojas grandes misturadas com camelôs e barracas, muita gente, muito lixo, muito trânsito e chuva. Acabou com a minha saudades de cidade. Em alguns segundos a saudades virou desgosto, que virou alívio por estar só de passagem.

Meu ônibus para a Lagoa do Cauípe só saiu às 10:16. Muita gente entrou nele, achei que não fosse ter lugar para sentar, por sorte consegui. Passaram-se quatro quarteirões e o caminho tornou-se uma rodovia, paisagem de campo com pouco comércio. Mais alguns quilômetros e o ônibus fez uma conversão para uma estrada de terra clara, quase areia. A paisagem foi se transformando e de repente me vi em uma via entre dunas.

Desci no ponto final, estava no Cauípe, uma vila pequena a 50 km de Fortaleza. De carro este trajeto pode ser percorrido em 50 minutos, mas de transporte público pode demorar 2 horas ou uma manhã inteira. A maioria dos moradores de lá trabalha com a pesca ou no porto do Pecém, as casas são simples e as ruas são de terra.

Fui caminhando em direção à lagoa e logo vi alguns quiosques com infraestrutura de restaurante. Em uma casa muito simples, com uma janela que dava para a rua, em que se vendia salgadinhos, água, refrigerante e recarga para celular, perguntei se o vendedor sabia qual era a barraca do Be e se ele conhecia o Bebê. Conhecia sim, disse que lá todos se conheciam. Mostrou a barraca do Be, que era logo em frente, e me indicou o caminho para a casa do Bebê. Agradei e optei por esperar o Bebê na barraca do Be, como havíamos combinado.

A barraca do Be fica na beira da lagoa, ali a água é escura, pois o fundo é de terra. Do outro lado da lagoa a água é mais clara, pois o fundo é de areia. Depois da areia já vem o mar e em um canto da lagoa é formado um canal que desemboca no mar. No terreno da barraca do Be, tem estacionamento, restaurante, banheiro, gramado, praia de terra com guarda sóis, uma corda indicando onde os clientes podem mergulhar em segurança e uma guardaria para equipamento de windsurfe e kitesurfe. Na barraca é possível alugar equipamentos para velejar e ter aulas. Enquanto esperava o Bebê, me sentei próxima ao gramado e observei o começo de

uma aula de kitesurfe. No gramado, instrutor e aluno estendiam as linhas, armavam o kite e observavam o vento.

Assim que o Bebê chegou me apresentei e com o gravador ligado começamos uma conversa sobre o que ele sentia quando velejava e qual havia sido sua história até ali. Claramente o kitesurfe é a paixão da vida dele. Seu tio velejava de windsurfe e lhe ensinou a velejar. Desde pequeno sempre estive pela lagoa convivendo com os velejadores. Assim que os primeiros kites surgiram na região, Bebê ficou fascinado pelos voos e manobras e migrou do windsurfe para o kitesurfe. As referências imagéticas de Bebê eram fortes e mobilizadoras.

No fim da conversa, Bebê disse que eu precisaria conhecer o Be, dono da barraca, pois ele conhecia toda a história da vela na lagoa, desde o tempo do windsurfe até hoje. Decidi ficar pela barraca até que o Be chegasse. Enquanto esperava, almocei e me sentei na mesa em que estava o Bebê e mais alguns kitesurfistas: uns trabalhavam ali atendendo os clientes e outros estavam ali só para velejar. No Cauípe quase todos os jovens velejam. Meninos como o Bebê são patrocinados e conforme ganham equipamentos novos, vão emprestando a outros os usados. Comíamos, conversávamos e observávamos o vento, pois assim que ele aumentasse, todos iriam para água.

Quando o Be chegou, me apresentei e ele concordou em participar da pesquisa contando sobre o kitesurfe e a lagoa. Fui percebendo que sua história se misturava com a história daquele lugar. Be era filho de pescador e quando pequeno era flanelinha em Fortaleza. Por “sacanagem” dos colegas mais velhos, era obrigado a trabalhar em um lugar que tinha menos carros estacionando. A sua área era onde os windsurfistas paravam, então, além de cuidar dos carros, começou a ajudar os velejadores a montarem os equipamentos. Com o tempo, Be passou a montar todo o equipamento dos clientes, enquanto eles bebiam cerveja nas barraquinhas da praia. Era bastante responsabilidade, o cuidado com equipamento costuma ser central no esporte, qualquer erro na montagem pode causar problemas em água. Um dia, um dos seus clientes trouxe uma prancha de criança que comprara para o filho. A prancha era da dimensão própria para o tamanho de Be. O cliente vendo a vontade de velejar do menino lhe emprestou o equipamento e lhe ensinou as primeiras noções de windsurfe. Com o passar dos anos, Be virou instrutor de windsurfe em Fortaleza. Mais tarde, em busca de sossego, mudou-se para o Cauípe onde construiu a sua barraca que funcionava como guardaria de equipamento e escola de windsurfe. Atento às tendências do esporte, resolveu incorporar o kitesurfe aos negócios e começou a oferecer aulas de kite.

Depois da entrevista, fui convidada a fazer uma aula pela metade do preço. Be me apresentou o instrutor, coloquei minha roupa de velejar, montamos o kite e sem a prancha fomos para água. No meio da lagoa, que para minha surpresa dava pé, comecei a aprender como direcionar o kite, fiz alguns exercícios caminhando, depois outros sendo arrastada, simulando ter uma prancha indo para um lado e para o outro. Não achei fácil, precisava prestar muita atenção no kite, mas depois de duas horas, quando estava pegando o jeito não queria parar. Fiquei imaginando como deveria ser gostoso controlar o kite de cima de uma prancha, sem o atrito da água, com o prazer do deslize.

Assim que terminei a aula, me disseram que Estefania, a campeã mundial de kitesurf, estava na água ensinando algumas meninas a velejar. Entrei na água de novo e fui conversar com elas. As meninas eram primas de Estefania e estavam na mesma fase de aprendizado que eu, ainda não usando a prancha. Enquanto Estefania ensinava uma, eu observava e conversava com a outra. Elas me contaram que a prima tinha um projeto social de empoderamento da mulher por meio da prática do kitesurfe, fiquei curiosa para conhecer mais sobre o projeto.

Quando saímos da água, elas me perguntaram se já tinha um lugar para me hospedar. Como não tinha nenhuma reserva em pousada no Cauípe, fui convidada a ir com elas para Cumbuco, onde teria mais opções para pernoite e ficaria mais fácil para continuar a minha viagem pelo litoral do Ceará. Fomos de bugue por entre estradas, dunas e lindas paisagens.

Cumbuco é uma antiga vila de pescadores que hoje tem um turismo forte, com muitas casas de veraneio, hotéis e restaurantes. Estefania mora com sua mãe, Marieta, em uma pequena casa no centro, vizinha de tios, primos e primas. Sabendo que eu não tinha reserva de pernoite, gentilmente me convidaram para dormir lá e no dia seguinte, se tivesse vento, poderíamos voltar ao Cauípe. A mãe de Estefania ofereceu sua cama e dormiu na rede, conforme o costume antigo das famílias de pescadores, para quem a rede é o sustento no mar e o aconchego na terra.

No dia seguinte, não teve vento. Fiquei em Cumbuco e fiz uma entrevista com Estefania. Ela me contou que começou a velejar de kite por conta de um amigo inglês, o David. Na época, trabalhava de noite em um bar e de dia em uma loja de surfe. David dizia que nesses dois lugares ela não iria aprender muita coisa, mas que se fosse kitesurfista em um lugar onde poucos sabem velejar, com certeza teria muitas oportunidades. Então, em seu aniversário de 19 anos, ele lhe deu um equipamento e lhe ensinou a velejar. Ela contou que no começo não foi fácil. Não entendia nada do vento e das linhas, mas o desafio lhe fez continuar. Quando já estava velejando bem, David lhe chamou para um campeonato, mas ela não quis ir. Nunca gostou de competição e não foi. Com o passar do tempo, Cumbuco foi sede de mais um

campeonato de kitesurfe. Desta vez, Estefania não teve como se esquivar do evento, pois a competição era em sua praia. Participou e ganhou. Depois vieram vários campeonatos e conquistas. David e ela passaram a dar aulas de vela juntos e as vitórias lhes davam visibilidade, aumentando o número de interessados nas aulas. Com o sucesso em água Estefania conseguiu patrocínios e o David passou a ser seu treinador. Os dois participaram de vários campeonatos mundiais, inclusive, ela conquistou o primeiro lugar no campeonato mundial de 2016. Em 2017, ela optou por treinar menos e focar mais no seu projeto social de emancipação da mulher pelo kitesurfe. Este projeto é financiado pela Red Bull e possibilita que meninas da comunidade de Cumbuco possam aprender a velejar de kitesurfe. Através do esporte as meninas passam a ter mais auto-estima e confiança em si.

A experiência de velejar de kitesurfe pode ser resumida com as seguintes palavras:

Para velejar de kite a gente chega na praia, abre a mochila, tira o kite e começa a inflá-lo. Não pode ser qualquer dia, tem que ter vento. Estica as linhas, desembaraça, amarra as pontas das linhas no kite, veste o trapézio, prepara a prancha. Com ajuda de alguém, coloca o kite para voar, estabiliza, vai andando com a prancha até a água, prepara a prancha nos pés e já dá para começar a diversão. Velejando sente o vento no rosto, o deslizar sobre a água e a deliciosa velocidade. É uma pipa gigante que te leva, não seria esse o sonho de qualquer criança que empina pipa? Os mais experientes mal olham para o kite, já sentem no corpo a tensão do vento no equipamento. Ao ganhar velocidade, vão planando, é uma sensação de liberdade. A brincadeira varia, alguns tentam ir o mais rápido possível, outros tentam saltar o mais alto que puder e outros tentam fazer as piruetas mais belas.

Figura 14 Estefania fazendo manobra de kitesurfe

FONTE: arquivo pessoal Estefania Rosa

Em todas as suas variações é como se fosse uma dança. O par, velejador e kite devem conhecer um ao outro, para então criar o movimento. Nas tentativas de fazer novas manobras, fica evidente o caráter criativo. Os velejadores observam manobras em vídeos e em revistas do esporte, escolhem as que têm maior nota na competição e tentam repetir os gestos. Mas como se trata do seu corpo não é só uma questão de ver e fazer, é preciso adaptar a manobra às suas possibilidades e então criar o seu próprio movimento.

“Atletas fazem a mesma manobra, mas você pode ver o vídeo e ver como o formato do que eles fazem é diferente. A perna, às vezes, está mais rápida ou mais lenta, às vezes, a mão vai mais rápido ou mais lenta. Isso depende muito dessa relação da pessoa com o kite e da flexibilidade dela para aprender a manobra. A gente escolhe na evolução. Quando você sabe três manobras você pode juntar essas três e é isso que faz um manobrão. Então, quanto mais manobras você souber, mais elaborada pode ser essa junção. Vou dar um exemplo: tem o backloop e tem o tallside. Se eu souber os dois eu posso fazer o backloop-tallside juntos, fica uma manobra maior, mais arriscada e bem mais bonita. Então é mais ou menos isso, é juntar todas as manobras que a gente aprende aos pouquinhos e fazer uma explosão, transformando em uma só. Cada pessoa tem um estilo diferente então vão aprender manobras diferentes. Não é necessariamente que a gente aprende aquela manobra. Às vezes, você está fazendo uma que de repente você tenta e o seu corpo aprende muito rápido, se dá conta que aquela manobra é muito mais fácil. Você não insiste naquela que te é difícil, pois é técnica e você pode se quebrar. É uma questão de entender o seu corpo, a limitação dele e o que você pode fazer.” (Depoimento de Estefania, Cumbuco, março de 2017)

Toda vez que se veleja de kitesurfe, notadamente se estabelece essa sintonia entre o equipamento, a água, o vento e o velejador. É uma experiência solitária que sempre envolve alta velocidade, planadas e proximidade com a água.

Nacra 17

Figura 15 Irmãos Hackerott em treino na represa Guarapiranga em 2017

FONTE: Marcos Méndez / SailStation.com

O nacra 17 é um barco pouco difundido no Brasil. Por ser uma embarcação cara, muito rápida e muito técnica, atualmente apenas seis duplas brasileiras estão velejando neste barco competitivamente. As sensações que se tem ao velejar de nacra 17 são muito parecidas com as de outros tipos de catamarãs como o hobbie cat, o a-class e

o tornado. Neste tipo de barco os tripulantes velejam no trapézio, em pé e apoiados em um dos cascos (figura 5). Em todos estes barcos, há grande proximidade com a água, o que aliado com o posicionamento do velejador no trapézio e a alta velocidade, gera uma sensação de vôo. A escolha do nacra 17 na pesquisa - em detrimento dos outros catamarãs - foi pela maior facilidade de contato com os velejadores desse barco e também por poder considerar aqui, minha própria experiência como velejadora.

Em 2012, assim que foi anunciado que o nacra 17 estaria nas olimpíadas do Rio de Janeiro, sendo obrigatoriamente tripulado por um homem e uma mulher⁴, eu e meu irmão começamos a nos interessar pelo barco. Sem condições de adquiri-lo, em 2013 comecei a velejar em Tornados de amigos para me acostumar com a velocidade e o equilíbrio típicos dos catamarãs.

Após as Olimpíadas de 2016 a World Sailing decidiu que a estrutura do barco seria alterada para as Olimpíadas de 2020. O barco agora tem foil, é mais rápido e veleja do alto,

⁴ O Comitê Olímpico Internacional tem se preocupado em ter o mesmo número de atletas homens e mulheres participando dos Jogos Olímpicos. Sendo assim, em 2008 o barco Tornado deixou de ser Olímpico, para em 2016 dar lugar ao Nacra 17. O Tornado até então era uma classe aberta, ou seja, podia ser tripulado por dois homens, duas mulheres, ou um homem e uma mulher. Entretanto, pelas características do barco era necessário duas pessoas fortes que pesassem mais ou menos 80kg, desse modo a grande maioria das tripulações era formada por dois homens. Em 2012, a Federação Internacional de Vela (ISAF) fez uma série de testes com sete catamarãs para escolher o mais adequado para entrar no programa olímpico em 2016. Os critérios destes testes eram: dirigibilidade, esforço dos tripulantes, adequação ao biotipo de um homem e uma mulher, qualidade do equipamento e segurança do equipamento. Desejava-se um barco técnico apropriado para uma tripulação mista. Assim foi escolhido o nacra 17 (fonte: <http://www.sailing.org/tools/documents/MultihullEvaluationPanelReport-%5B12449%5D.pdf> acessado em 19/07/2017).

praticamente voando. Esta alteração, apesar de ser fascinante para os velejadores e para o público, acarretou em uma série de conflitos envolvendo velejadores, federações e fábrica. Assim que a decisão foi tomada todos os velejadores do mundo e suas confederações que pretendem participar das Olimpíadas do Japão se viram obrigados a comprar o novo equipamento, agora com foil. Criou-se então uma fila de aquisição dos barcos baseada no interesse dos países em comprá-los para poder pleitear vaga nas Olimpíadas. Além do alto preço e de ser um barco atrelado a um monopólio, soma-se a questão logística, pois o barco é grande e não é facilmente transportado pelo mundo. Assim, a chegada do barco nos países não europeus foi tardia e acarretou em menos tempo de treino para os atletas dos outros continentes ou na escolha por treinar em outro país. Estas questões indignaram muitos velejadores por colocar em cheque o discurso de igualdade na disputa e no espírito olímpico.

Com a obrigatoriedade do foil, muitos atletas brasileiros - logo após as Olimpíadas do Rio - decidiram vender seus barcos, o que gerou uma enorme queda do preço em geral. Foi então que eu e meu irmão conseguimos finalmente, comprar nosso nacra 17 e iniciar nossos treinos. Desde outubro de 2016, temos velejado praticamente todas as semanas e participado dos campeonatos da classe. Em paralelo aos dias na água, procuramos patrocínio e tentamos viabilizar nossa carreira profissional, a qual se baseia muito mais na vontade de velejar do que em recompensa financeira ou status.

Por velejar com frequência no nacra 17 não poderia deixá-lo fora desta pesquisa, ainda mais por esta embarcação ter um modo de velejar tão específico dos catamarãs, que promove sensações e fascínios próprios.

Os catamarãs são conhecidos pela velocidade. No caso do naca 17, com qualquer vento

Figura 16 Emborcada - Campeonato Mundial 2016 - Equipe britânica

FONTE: Arquivo Vídeo International Sailing Association Federation

o barco ganha agilidade e aceleração. Na represa com vento muito fraco parece que os outros tipos de barcos que velejam por perto estão em câmera lenta, a sensação é que estamos em mundos diferentes. Com vento médio o barco é muito veloz, meu irmão brinca que não é um barco, é uma nave. No vento forte torna-se uma experiência radical, precisamos usar capacetes e pequenos erros nos custam ferimentos. Com os treinos a velocidade e a vertigem vão se tornando prazerosas. Com a prática nos acostumamos com as respostas do barco e do outro tripulante, nossos movimentos se tornam mais sincronizados e acontecem menos acidentes, como adernadas, emborcadas (figura 16) e capotadas.

As funções dos dois tripulantes são distintas e variam conforme a posição em relação ao vento. De popa, quando o vento vem de trás, o timoneiro controla o leme e a vela mestra, enquanto o proeiro controla a vela balão e a inclinação do barco. No contra vento, o timoneiro leva o leme e regula a testa, e o proeiro trima a vela mestra. As funções do proeiro, costumam exigir mais força, enquanto as do timoneiro exigem tomadas de decisão rápidas, já que o leme é a direção do barco. Apesar das funções serem separadas, ambos precisam saber o que o outro faz para ajudar se necessário e possível. A excelência no modo de velejar está atrelada à sincronicidade da dupla. Para ser rápido - objetivo da competição - é preciso que os tripulantes e o barco se tornem um só corpo.

Laser

*Figura 17 Maria Cristina Boabaid -
Campeonato Brasileiro Laser Radial 2014*

FONTE: Marcos Méndez / SailStation.com

O laser é um dos tipos de barcos mais difundidos no mundo e no Brasil. Nos anos 80 havia uma fábrica nacional e o preço era acessível. Em muitas praias do sudeste e sul era frequente encontrar este tipo de embarcação na água. Com o fechamento da fábrica brasileira e a inclusão do barco no programa olímpico, o preço aumentou e a popularidade diminuiu. Mesmo assim, ainda hoje, é uma das classes mais ativas do Brasil. Na

represa Guarapiranga, é fácil encontrar nos finais de semana, ou mesmo durante a semana pessoas velejando de laser, seja para treinar, passear ou participar de campeonatos.

O grupo de velejadores de laser de São Paulo é predominantemente masculino, apesar de haver algumas velejadoras bastante assíduas. No que diz respeito à idade, há muita heterogeneidade. Na mesma raia velejam juntos adolescentes, adultos e idosos. O ambiente é familiar. Para esta pesquisa entrevistei três velejadores com idade entre 50 e 65 anos. Eles foram escolhidos pela frequência com que velejam. São pessoas que estão na água praticamente todos os finais de semana e que nunca se afastaram completamente do esporte. Na conversa com eles houve uma cumplicidade nos depoimentos, pois conforme falavam de suas sensações me perguntavam se eu também as sentia, pois por muito tempo velejei de laser e isso era do conhecimento de meus interlocutores.

Velejar de laser é uma experiência solitária. Por mais que tenham outros velejadores na raia, na maior parte do tempo as decisões e os movimentos só dependem de você e do barco. Nesse aspecto se parece com o kitesurfe e com todos os outros modos de velejar em que se está sozinho. Trata-se de um encontro consigo mesmo. Em vários relatos há a percepção de ser a velejada um momento de colocar as ideias no lugar, de pensar na vida ou até de pensar em nada. Ao ficar em silêncio, percebe-se o som do entorno e de si mesmo.

A posição do velejador no contra vento é de escora. Esse posicionamento exige do atleta força nas pernas e no abdômen, mas também permite um contato muito próximo com a água e o prazer de sentir a velocidade. No través, este prazer aumenta ainda mais, pois o barco acelera e a posição de escora não exige mais tanta força. No popa, não se faz escora, a posição é mais confortável, porém o barco fica mais instável. Durante o popa, o velejador se posiciona próximo ao centro do barco para equilibrá-lo, é visível o balanço do barco com a vela

inclinando de um lado para o outro. Nesse momento é divertido surfar as ondas, tendo os pés e o quadril juntos ao casco. Os movimentos são precisos e entram em sincronia com o balanço das ondas.

1.3 Pesca Artesanal

Para além da visão do contexto da vela esportiva praticada pela classe média e classe alta, olhar para o velejar na pesca artesanal tornou-se para mim uma necessidade. Teriam formas, motivações, fascínios e medos totalmente diferentes? A pesca artesanal não é um conceito estático, a princípio ela se refere à pescaria que se faz exclusivamente pelo trabalho do pescador em todas as etapas, incluindo a confecção dos aparelhos-de-pesca, embarcações, velas e remos, além da manutenção e reparo dos mesmos (ALMEIDA, 2010). Entretanto, a incorporação de outras tecnologias não os tem tirado deste campo, por exemplo, mesmo usando embarcações a motor eles continuam se reconhecendo como pescadores artesanais. Deste modo, a pesca artesanal é bastante diversa, mas indiscutivelmente carrega saberes difundidos de gerações em gerações. Tendo como foco o velejar, desconsidere a pesca artesanal feita em praias, rochedos e mangues; e as que usam barcos motorizados ou à remo.

Para pesquisar a pesca artesanal em veleiros fui primeiramente à Redonda, uma praia no extremo leste do Ceará. Lá fiquei hospedada na casa da Sidnéia, uma das três únicas mulheres pescadoras de alto mar no estado do Ceará. Ela me mostrou os barcos em que navegam, me apresentou para muitos outros pescadores e me levou para conhecer as vilas próximas em que velejam com outros tipos de barcos.

Depois de passar 10 dias no litoral do sol nascente, viajei para o lado do sol poente, ficando em Tatajuba, uma pequena vila de pescadores, em uma região que só se chega de carro 4x4 ou moto. Nesta vila, eu tinha o contato de uma líder comunitária, Gilmara, que me ajudou a ter acesso à comunidade, dando as indicações de ônibus e pedindo para que o pai dela me buscasse de moto, para fazer o percurso que nenhuma empresa de ônibus faz. Ela me apresentou outra líder comunitária, Dona Nenem, em cuja casa me hospedei, além de me apresentar alguns pescadores que colaboraram na pesquisa.

Foram dois locais reveladores e transformadores para mim. Convivendo com os pescadores pude perceber que suas tradições e conhecimentos, além de serem essenciais como fonte de renda, caracterizam uma resistência ao modo de viver, constantemente ameaçado.

Em Redonda, os pescadores me contaram sobre a guerra que se instaurou frente à pesca ilegal. Feita por mergulhadores, essa atividade altamente depredadora usa compressores para sugar as lagostas e muitas vezes rouba as que já estavam dentro dos manzuás dos redondeiros. Ao sugar as lagostas, a pesca predatória suga também o entorno e ameaça a reprodução das espécies, tornando o fundo do mar um imenso deserto. Este tipo de ação aumentou com o advento do gps, pois assim que percebem a fiscalização chegando os pescadores ilegais jogam todo o compressor no mar, marcam o local no gps e quando a fiscalização não está mais por perto, retornam ao local marcado e resgatam o equipamento do fundo do mar.

Da década de 1980 a 2014, houve conflitos entre os pescadores artesanais e os que usam compressor: barcos foram queimados e houve trocas de tiros em alto mar. Apesar de nos últimos 3 anos não haver registro de conflitos, os ânimos ainda estão exaltados e muitos pescadores me disseram que esta é a principal ameaça ao modo de vida deles. Contaram que ano após ano sentem uma diminuição na quantidade de lagosta que conseguem pescar. Respaldados em uma consciência ecológica e em um discurso de preservação do meio ambiente para que nunca falte a lagosta, eles tentam combater a pesca ilegal realizando denúncias sistemáticas.

Em Tatajuba, também existe o problema da pesca ilegal, mas mais alarmante é a questão fundiária. Segundo os pescadores da região, na década de 1990 a empresa Vitória Régia apareceu com documentos dizendo ser proprietária da área de 5.275,450 hectares, a qual abrangia toda a vila, terrenos de marinha, áreas de manguezais, dunas móveis e fixas, bem como recursos hídricos. Desde então se instaurou uma resistência, na qual os moradores, que vivem lá há séculos, reivindicaram a posse da terra (RODRIGUES, 2008, CORIOLANO, MENDES, 2009). De imediato, a comunidade toda se mobilizou, mas com o passar do tempo a empresa adotou uma estratégia de se aproximar da população para que pudesse iniciar obras de um complexo turístico. Foi assim que a comunidade ficou dividida entre os à favor da empresa e os contra. Em março de 2017, quando realizei a pesquisa de campo, a empresa havia parado de fornecer dinheiro às pessoas da comunidade. Deste modo, os movimentos pró empresa estavam desarticulados. Os pescadores vinculados à Associação de Moradores com quem conversei dizem estar apreensivos sobre o futuro:

“Eu tive a informação ontem de que eles vão tentar reativar novamente suas ações, devem estar querendo alguma coisa, fazem isso quando estão com uma estratégia montada para conseguir alguma coisa. Ai a gente não sabe bem o que é.” (Depoimento de Tita, Tatajuba, março de 2017)

Atualmente a Associação de Moradores de Tatajuba luta pela transformação da área da vila de Tatajuba em área de reserva extrativista, a qual a lei n.9985 de 18/06/2000 do Sistema Nacional de Unidades de Conservação da Natureza caracteriza como:

“Área utilizada por populações extrativistas tradicionais, cuja subsistência baseia-se no extrativismo e, complementarmente, na agricultura de subsistência e na criação de animais de pequeno porte, e tem como objetivos básicos proteger os meios de vida e a cultura dessas populações, e assegurar o uso sustentável dos recursos naturais da unidade”. (MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE)

Se a comunidade conseguir essa demarcação territorial haverá fim das ameaças de especulação imobiliária.

A questão imobiliária felizmente não foi tão predatória em Redonda, uma vez que os moradores de Redonda se organizaram para prevenir o turismo predatório que ocorria em Canoa Quebrada, cidade próxima da vila. Nessa luta a população de Redonda conseguiu inibir a ação dos grandes empreendimentos imobiliários que na visão de sua Associação de Moradores, destroem o modo de vida tradicional.

Nesse contexto, velejar, assim como os demais conhecimentos da pesca artesanal, são considerados um saber carregado de luta e resistência. Além de observar como se dá o velejar durante a atividade da pesca descobri, para minha surpresa, que as embarcações à vela também são utilizadas em momentos exclusivamente recreativos: em passeios e regatas.

Jamais imaginei que pudesse haver vela esportiva nestas comunidades. Fui surpreendida ao presenciar competições estruturadas com juízes, prêmios, torcida, festa, embarcações produzidas especialmente para a ocasião e velejadores que se reconhecem mais como atletas do que como pescadores. Descobri que pela costa do Ceará existe um circuito de campeonatos de Jangadas no qual cada mês uma comunidade jangadeira recebe o evento e velejadores das outras praias viajam até lá para prestigiar. Também soube que existem campeonatos de botes e canoas, mas esses são mais regionais, não fazendo parte de nenhum circuito pelo estado todo. Pude observar que essas regatas são momentos de diversão e de valorização da figura do pescador e do seu modo de vida sustentável.

Bote

Figura 18 Bote em Redonda

FONTE: arquivo pessoal de documentação da pesquisa de campo.

Em Redonda, encontrei embarcações conhecidas como bote. Redonda é uma vila de pescadores voltada para a praia, que tem formato arredondado. Lá a pesca artesanal é majoritariamente de lagosta, a pesca de peixes é feita apenas para consumo dos próprios pescadores e nos meses da defesa.

“A existência de um grande banco de algas calcárias, substrato que compõe o habitat preferencial da lagosta, na plataforma continental em frente à praia da Redonda, proporcionou a expansão da atividade lagosteira. Desde 1960 esta comunidade, que atualmente conta com 616 famílias (≈ 3000 habitantes), vive quase exclusivamente da pesca da lagosta detendo o segundo maior número de embarcações à vela destinada a esta modalidade de pesca no Estado do Ceará.” (ALMEIDA, 2010, p. 36)

A condição geográfica, além de indicar o animal à ser pescado também indica o tipo de embarcação à ser utilizada. Por conta dos arrecifes encontrados no canto esquerdo do mar e de seu formato redondo a praia em sua metade esquerda tem ondas pequenas, o que permite que os barcos fiquem fundeados.

Barcos fundeados podem ser maiores, pois não necessitam do trabalho diário de estacioná-los em terra. Velejar de bote é assim:

De carona, em uma catraia a tripulação sai da praia e chega no bote. Começam os trabalhos. Em trio sobem o mastro: dois tripulantes se posicionam na popa e vão empurrando o mastro para cima, outro na proa vai esticando o estai da frente. Mastro em cima. O marinheiro da proa dá um nó no estai da frente, os outros dois também esticam os estais laterais e dão um nó em cada cabo de estai. Agora é hora de abrir a vela, soltando um nó o pano começa a abrir, vai abrindo até uma ponta alcançar a tranca. Um proeiro amarra essa ponta da vela na tranca e a outra encaixa no mastro, amarra mais alguns cabos entre a tranca e a vela. Pronto, a vela está içada. Agora é vez de preparar o leme, um tripulante encaixa a pá na popa e a cana na pá. Concluído, tudo bem montado. Dois marinheiros soltam o barco da amarra, um puxa o ferro e o outro puxa a amarra. Começa uma velejada cautelosa para desviar dos outros botes fundeados. Os proeiros vão avisando onde tem espaço livre. Assim que passa a área de fundeio a área de navegação é ampliada e não exige mais tanta cautela. O mestre leva o leme entre as pernas e a escota na mão. Se o vento é forte, controlar a vela exige força, mas se for brando, nem tanto. Um proeiro controla a vela estais e o outro vai aguando o pano com um pau

comprido que tem um copo na ponta. A cada bordo a tripulação dança em passos coordenados levando as velas para um lado do barco e carregando pesados sacos de areia para o outro lado. Cada saco tem 50 kg de areia e balanceiam o barco. Eles são posicionados de acordo com o lado da vela e a intensidade do vento, conforme o vento aumenta mais sacos devem estar a barlavento. Trabalho pesado é carregá-los de um lado ao outro, mas com o balanço do barco, a brisa no rosto, a prosa tranquila e o costume, parece não ser tão pesado assim. Se o vento está estável e seguem no mesmo rumo por um bom tempo é possível amarrar o leme e a vela, é como se velejassem com piloto automático. O bote é um barco robusto, vai bem nas ondas. Quando o vento está tranquilo são poucas as ondas que alcançam o deck, quando o vento bate forte o convés fica todo molhado. Chama atenção o primor com que o barco é construído e mantido, sempre com novas pinturas. Em madeira específica, todo talhado na mão, inclusive o mastro e o parafuso onde se enrosca.

Os dias de pesca em Redonda começam antes do sol nascer, quando às 5 horas os pescadores já estão na água. Velejam por cerca de uma hora em dias de vento bom, quando a intensidade é média e sopra da terra. A pesca é chamada de “pesca de ir e vir”: em um dia, vão colocar os manzuás e no outro, voltam para puxar os manzuás com as lagostas capturadas. De tarde, depois de trabalhar com os manzuás, retornam velejando e se tiverem sorte em uma hora estarão em terra. Quando o vento é bom, a ida e a volta se fazem em popa, pois de manhã o vento sopra da terra e à tarde ronda e sopra do mar. Mas o vento varia e algumas vezes a viagem pode ser de contra vento, o que aumenta muito o tempo de navegação. Em um relato, contaram que algumas vezes o vento acaba e nada pode ser feito, precisam esperar com paciência até que alguma brisa os leve de volta para terra.

As funções no barco são diferentes, cada uma exige um conhecimento. O mestre, mais respeitado, costuma ter mais experiência e ser dono da própria embarcação; ele deve se manter atento ao rumo do barco. Os proeiros cuidam da vela estais e às vezes auxiliam na vela mestra, também são responsáveis por aguar a vela, organizar o material a bordo e equilibrar o barco. Podem dar palpites sobre o rumo, mas quem toma a decisão final é o mestre, que tem o leme na mão. Todo o mestre já foi tripulante e conhece todas as funções.

Em dias de ventos brandos é possível velejar sozinho, uma pessoa habilidosa consegue dar conta das três funções. Mas isso não costuma acontecer, pois para pescar é preciso mais de um tripulante para cuidar dos manzuás.

Jangada

Figura 19 Jangada em Canoa Quebrada

FONTE: arquivo pessoal de documentação da pesquisa de campo.

A jangada é tradicionalmente a embarcação mais conhecida do nordeste, pois está presente na maioria das praias e é o tipo mais antigo de embarcação utilizada na pesca artesanal (BRAGA, 2013). A jangada ganhou valor simbólico e é considerada o barco turístico de algumas praias cearenses.

A estrutura das jangadas é formada por um casco chato, o que permite atravessar a arrebentação mesmo em praias de mar mexido e estacioná-las na areia com a ajuda de rolos de madeira. Assim, não existe praia impossível de embarcar, como é o caso do bote, que precisa ser fundeado em águas calmas. Esta característica do casco da jangada aliada ao baixo custo da construção, faz com que ela seja a embarcação mais popular da costa cearense. Tamanha popularidade permite o acontecimento de um circuito de competições em que todo mês uma praia organiza o evento e velejadores de outros lugares viajam para participar da festividade.

Seja passeando, competindo ou indo pescar velejar de jangada costuma ser assim:

Na areia, a tripulação empurra a jangada sobre rolos de madeira até o mar (figura 10). Tiram um rolo da popa para colocar na proa e alinham tábuas formando um trilho, por onde os rolos rolam levando o barco até a água.

Figura 20 Jangada saindo para o mar em Canoa Quebrada

FONTE:arquivo digital de Alex Uchoa
<<http://www.pbase.com/alexuchoa/image/74700788>>

Quando a água toca o casco, não precisam mais dos rolos e um tripulante carrega as madeiras para um canto seco da praia. Agora o desafio é passar a arrebentação. Momento de tensão: a vela fica quase cheia, colocam o leme, dão um empurrão e abaixam a bulina. Uma onda vem por cima do casco, lava o convés, encharca os tripulantes. Logo vem outra e mais outra. As várias ondas encharcam os pés dos tripulantes que se acostumam com a água no convés. Passada a arrebentação a tripulação ajusta a vela, enrola a escota no calçador e apruma para o rumo. Se é contra vento, o mestre vai com uma mão no cabo e outra no leme. O corpo se inclina, faz contra peso, quanto mais forte o vento mais próximo da água o mestre deve se inclinar, movimento que exige força e dá emoção, adrenalina boa com vertigem suave. De tempos em tempos tem que aguar a vela com a mesma ferramenta utilizada no bote. Se o mestre embarcar sozinho na jangada, com uma mão pega a água do mar e atira na vela, enquanto com a outra mão segura o cabo e o leme. Se houver outro tripulante as funções são repartidas. Hora do bordo! Para mudar o rumo, o mestre larga o leme, corre para frente, camba o mastro, volta para o leme, ajusta a vela e segura o cabo. Tudo exige força e precisão: o mastro não é leve, a escota tão pouco, por sorte a vela estais camba sozinha. No popa, a jangada vai surfando as ondas, a vela mais solta não tem necessidade de contra peso, um pouco de descanso, o vento parece mais fraco, efeito da física, o que se sente é o vento aparente.

Canoa

Figura 21 Regata de canoas em Tatajuba

FONTE: Revista Camocim, 31 de outubro de 2013
<<http://www.revistacamocim.com/2013/10/tatajuba-realiza-tradicional-regata-de.html>>

Do outro lado do Ceará, na costa do Sol poente, em Tatajuba, conheci as canoas à vela. Lá pesca-se lagostas e peixes. A pescaria pode ser curta, durando 4 horas; ou longa, podendo durar até dois dias. O tempo embarcado varia de acordo com quanto querem pescar, quanto o mar lhes dá, a condição do vento e a condição da maré.

Sobre a condição do vento acontece o mesmo que em Redonda nas velejadas de

bote: a melhor condição é aquela que a intensidade é média e a direção na ida vem da terra e na volta vem do mar. Apesar de preverem alguns ventos e terem certa flexibilidade de escolher os dias que vão pescar, algumas vezes precisam enfrentar uma previsão ruim. Ou algumas vezes

se surpreendem com um vento diferente do esperado, novamente é necessário afrontar um vento ruim. O vento ruim é este que pode ser muito forte, em que o barco corre o risco de quebrar. Ou então muito fraco, em que não se pode sair do lugar. Atualmente, as canoas possuem um motor de popa para os casos de vento fraco, mas o uso deles é evitado, pois o combustível é caro.

Sobre a condição da maré os pescadores precisam estar sempre cientes. Pois o local onde deixam os barcos não chega água se a maré estiver baixa. Portanto, para iniciar o dia de pesca é preciso que a maré esteja cheia e na volta também. Mas na volta, em caso de maré baixa, há a opção de ancorar o barco na entrada do canal, até onde for possível navegar, lá mesmo desembarcam os peixes e quando a maré sobe um dos tripulantes leva o barco até o lugar certo.

Nessa íntima relação com a natureza os pescadores se planejam e a velejada costuma ser assim:

Tudo escuro, 4 da manhã. Estão na barreira⁵, todos empurram a canoa em sincronia, no último impulso dão um pulo para dentro do barco. Um pega a vara, outro puxa a âncora e o mestre cala o leme. Vão saindo de perto da margem, o mestre vai dando a direção, o proeiro com a vara vai empurrando até chegarem no meio do canal, lugar bom para subir o mastro sem a preocupação de encalhar. Em movimentos precisos os três sobem o mastro, encaixam o mastro na cunha, na carninga e calçam bem. Puxando a ligeira a vela vai se desenrolando do mastro, para velejar devagar e ter fácil manobra vai sem tranca mesmo. Bem afastados da terra e dos outros barcos já dá para encaixar a tranca: primeiro encaixa o pito da tranca no punho da vela, depois pia a tranca no mastro. Agora é arrochar a amura do pano no banco de vela e pronto, o barco está montado. ‘Mete corda na canoa’, começa a acelerar. Buscando se manter na parte mais funda do canal o mestre vai atento, os proeiros ajudam a enxergar a água escura. O canal faz uma curva, a vela muda de lado, a canoa tem que se manter na água escura. Mais um desafio, passar a maré¹, safar o mar, proeiros pegam os remos, o vento é brando, só com a vela o barco não vai, remando e velejando vai passando onda por onda. Se o vento estivesse forte em vez de manusear os remos os proeiros iriam escorando e equilibrando o barco. os movimentos são certos para encarar a onda de proa, pois se ela pega de lado a canoa pode virar. Momento de muita atenção e seriedade, não importa quantas vezes os velejadores já tenham passado por essa situação, nela a cautela sempre está presente. Agora em mar aberto, a

⁵ Barreira é uma pequena praia em um braço de mar onde os pescadores deixam seus barcos em Tatajuba, CE.

velejada pode ser mais tranquila, escolhe o rumo, ajusta a escota e conversa. Dependendo do rumo escolhido tem que dar uma torcida⁶, cada um sabe o que fazer, movimentos atentos e logo volta a conversa e tranquilidade. Se o vento está forte vai segurando no cabo para escorar, é uma posição que exige força, mas pelo costume não se vê dificuldade no rosto desses velejadores.

1.4 Vela Expedicionária

Constantemente velejadores usam o barco a vela para expedições. Há um fascínio por conhecer lugares novos, viajar usando a força do vento e estar no mar. Em aulas de vela para crianças, muitas atividades são baseadas na ideia de aventura, de conhecer algum lugar, de velejar até uma praia a qual desembarcam e vasculham o ambiente. As crianças se divertem brincando de piratas, descobridores e invasores. Os adultos também se divertem quando velejam fazendo expedições. Há todo um imaginário que cerca essa atividade tão antiga quanto a humanidade. Inclusive, entre os velejadores usamos a denominação de vela de cruzeiro para designar esta velejada de passeio.

“The cruising community works with a different set of values and derives a different experience from their sailing. The emphasis in the cruising community is upon enjoyment, relaxation and time spent traveling to various destinations. It is not competitive; rather it is an opportunity for friends and families to see the world.”
(BURGH-WOODMAN, BRACE-GOVAN, 2007, p.192)

Mesmo os velejadores que competem e os que pescam, alguns dias decidem não treinar ou trabalhar para simplesmente passear até um lugar bonito com amigos e família. Ou seja, os velejadores transitam por práticas de diferentes naturezas.

No que se refere à vela de cruzeiro, escolhi pesquisar sobre aqueles que levam a ideia de expedição ao extremo e para além dos passeios que duram um dia. Nesta categoria analisei os velejadores que decidem por realizar jornadas que podem durar meses. Para tanto, entrevistei Tamara Klink e Beto Pandiani.

Tamara veleja no Paratii 2, um barco de 96 pés:

A embarcação tem 30 metros de comprimento (96 pés), 8,5 metros de largura (boca) e peso que varia de 75 toneladas a 110 toneladas (cheio). Nenhum peso na embarcação é “morto”, ou seja, não há chumbo para o seu equilíbrio e nenhum tipo de cabo. A estabilidade fica por conta dos dois mastros de fibra de carbono e da

⁶ A manobra do bordo é chamada de torcida.

Figura 22 Paratii 2 velejando

FONTE:
<<http://www.amyrklink.com.br/pt/barcos/daimagem>>

hidrodinâmica do casco, que é como o resto do barco que é de alumínio.

A estrutura do Paratii 2 foi feita com alumínio aeronáutico, enquanto a área externa do barco leva um alumínio naval especialmente desenvolvido para a embarcação, bem como a solda. Essa liga leva magnésio na composição. Isso o protege da corrosão e dispensa pintura, evitando, portanto, a poluição do mar.

Amyr destaca desde o início do projeto as principais qualidades do Paratii 2: a flexibilidade e o design arrojado. Por isso, ele conta com elementos inusitados em embarcações, para permitir economia no número de tripulantes. Por exemplo, o Paratii 2 pode encalhar e desencalhar sem problemas. “*Os lugares mais interessantes do mundo são os mais rasos*”, afirma Amyr.” (Depoimento retirado do site: <http://www.amyrklink.com.br/pt/barcos/>)

O Paratii 2 é fruto do sonho do pai de Tamara, o conhecido velejador Amyr Klink. Trata-se de uma embarcação feita sob medida para realizar seus planos, capaz de velejar nos mares mais gelados e rasos. Tamara, desde seus 8 anos de idade, viaja velejando com a família. Hoje ela é apaixonada por barcos, continua realizando expedições, cursa arquitetura e sonha projetar veleiros.

O Paratii 2 é um barco grande, robusto e cheio de instrumentos. É um barco-casa, possui quartos, banheiros, cozinha e sala. Nele é possível morar, viajar pelo mundo todo e ficar um bom tempo sem aportar. Nele, se não há vento, ou se o vento está contra e o tempo da viagem for curto, o motor é uma boa ajuda. Ele possibilita a navegação tanto usando as velas quanto o motor.

Para Tamara, a navegação mais gostosa é a que usa a vela. O vento distrai os tripulantes, não faz tanto barulho e propicia um prazer que o motor não permite. Assim, as expedições costumam ser planejadas para que se possa velejar o máximo possível.

Beto Pandiani, tão audacioso quanto Tamara e sua família, também se fascina com a ideia de cruzar os mares. Seu barco é bem diferente do Paratii 2. Amante dos Catamarãs, Beto resolveu fazer grandes travessias usando pequenos catamarãs para duas pessoas, sem cabine e sem motor.

Figura 23 Beto Pandiani fazendo uma travessia

FONTE:

<<https://www.flickr.com/photos/betopandiani/albums/72157623561538745>>

A ideia destas audaciosas viagens veio de uma conversa despretensiosa com Marcus Sulzbacher que lhe contou que um amigo que estava morando em Miami queria comprar um hobie 21 crusier (um barco que havia acabado de ser lançado) para velejar pelo Caribe. Beto ao saber desta história ficou fascinado pela ideia de viajar de hobie cat, um barco em que ele já navegava há muitos anos participando de regatas. Ficou tão fascinado que no ato propôs ao seu amigo Marcus de fazer uma travessia levando o barco de Miami até Ilhabela, disse que por essa viagem ele largaria o trabalho para

buscar patrocínio e realizar o sonho. A captação de recursos e o planejamento da viagem levaram dois anos e em 1994 Beto e Marcus estavam em Miami prontos para comprar todo o equipamento e iniciar a travessia. Optaram por navegar em dois barcos, cada um seria timoneiro e faria dupla com velejadores convidados, que se alternaram em diferentes trechos desta viagem que durou 10 meses e passou pelo mar do Caribe, pelos rios da Amazônia e pelo oceano Atlântico.

Foi uma viagem dura mas que marcou a vida de Beto. Foram momentos de prazer e de perigo. Ao final da viagem a aventura rendeu um livro e a vontade de realizar muitas outras expedições nos mesmos moldes: travessias longas em barcos espartanos. Foi assim que Beto ampliou seu projeto e realizou as seguintes travessias:

2000 Rota austral: Nova Iorque à Groenlândia

2003 Travessia do Drake: Ushuaia à Antártica

2004 Atlantic 1000: Flórida à Virgínia

2005 Rota Boreal: Puerto Montt ao Rio de Janeiro

2007 Travessia do Pacífico: Viña del Mar à Bundaberg

2013 Travessia do Atlântico: Cape Town à Ilhabela

Com todas estas viagens no currículo o sonho se tornou ligar as rotas. Beto deseja ainda fazer mais expedições até que a soma de todas as travessias completem uma volta ao mundo.

O fascínio de Beto mescla a alta tecnologia com a simplicidade. Suas viagens proporcionam uma intensa imersão na natureza. São dias e dias sentindo o que o planeta tem a oferecer, seja uma tempestade ou uma calmaria. Os barcos escolhidos por ele são veleiros parecidos com o nacra 17, mas adaptados e reforçados para aguentarem as longas travessias. Nesses barcos o contato com a água é muito próximo, o tempo todo o mar é sentido em suas mais discretas oscilações. Cada onda é surfada e o movimento dos tripulantes movem o barco todo. São viagens realmente desafiadoras, exigem muito planejamento e o desgaste físico é enorme. Não há muito espaço para conforto.

2. Chamado

“Não se poderia conhecer melhor a vida que na produção de suas imagens.”
(BACHELARD, 2001, p. 264)

“A imaginação quer sempre comandar. Ela não poderia se submeter ao ser das coisas. Se aceita as suas primeiras imagens, é para modificá-las, exagerá-las.” (BACHELARD, 2016, p.22)

“O mundo é grande, mas em nós ele é profundo como o mar.” (Rilke apud BACHELARD, 2012, p.189)

2.1 A Provocação

Antes da experiência há um chamado, uma provocação. Algo no mundo nos mobiliza e de alguma forma nos direcionamos para um acontecimento. Vivemos o mesmo que a humanidade revive desde os primórdios: a estrutura de uma jornada heroica se repete (FERREIRA-SANTOS, ALMEIDA, 2012). Se repete e regularmente se inicia com uma convocação, a qual separa o herói da sua esfera social.

A convocação pode ter diferentes formas, enumerá-las seria um trabalho árduo, quase infinito, tão vasto quanto as possibilidades de circunstâncias da vida. A noção de trajeto antropológico, desenvolvida por Durand (2012), ilustra esta ideia. O autor diz que este trajeto é traçado pelas nossas pulsões subjetivas e assimiladoras e as intimações objetivas que emanam do meio cósmico e do meio social. É nesse emaranhado entre nós mesmos, o meio cósmico e social que nos encaminhamos por determinado percurso da vida.

No caso da experiência do velejar, nos deparamos com uma convocação que nos separará do mundo costumeiro de terra firme e nos leva para o meio da água. Por este capítulo não buscarei discorrer sobre as circunstâncias objetivas que levaram cada um dos velejadores a velejar, essas foram inúmeras e pouco ilustram o sentido afetivo do velejador com a experiência. O dinheiro, a proximidade da água, os clubes, o comércio, a tradição da família, a pesca, a competição e outros tantos fatores objetivos de fato influenciaram na iniciação da prática da vela. Mas durante as entrevistas percebi que esses fatores se mostraram irrelevantes diante do gosto e da vontade, aqui entendido no contexto teórico de Bachelard.

Os velejadores da pesca artesanal me contaram que costumeiramente ensinam o ofício para seus filhos. Mas não são todos que se tornam pescadores, alguns gostam, outros não. Dizem que para ser pescador é preciso ter gosto pelo mar. Aliás, algumas vezes, filhos de agricultores ou comerciantes da comunidade se fascinam e se aproximam dos pescadores mais experientes em busca de um mestre no ofício.

“Tem gente que é filho de pescador e não levou jeito pro mar. Levaram jeito é você se adaptar, fazer com prazer, o que vale do mar é você gostar. Quando você faz uma coisa gostando, com prazer, não tem dificuldade. Tem gente que vai para o mar e não se adapta, aí pode ir para o comércio, trabalhar na terra. Tem gente que vomita muito, que não se dá mesmo. Esse meu irmão vomitava muito, mas quis muito, aí depois de muito tempo perdeu o enjoo.” (Depoimento de Francisco, Redonda, março de 2017)

“Eu aprendi a gostar do mar, eu me sinto muito bem no mar. é isso, a gente fica naquela adrenalina boa, não encontra dificuldade, no mar.” (Depoimento de João Sebastião, Redonda, março de 2017)

“Ele gosta mesmo, tinha tudo pra não ser pescador, teve estudo, terminou o ensino médio. Eu fui só até a quarta série, mas o amor dele é pesca. Falou em pesca, Dudu não quer saber de estudo.” (Depoimento de Cida, março de 2017)

Sidnéia apresentou-me outro caso de encantamento. Filha de pescador, nascida e crescida em Redonda, sempre quis ir para o mar pescar com o pai e os irmãos. Mas pelo costume da região, mulheres não se tornavam pescadoras de alto mar. Sidnéia insistiu, era tão fascinada que as enormes barreiras da tradição não foram suficientes para lhe impedir. Seu pai, amoroso pescador, ao contrário de outros, cedeu à vontade e insistência da filha. Levou-a para o mar sempre que foi possível. Assim, ela, diferentemente de outras mulheres da região, aprendeu o ofício.

Entre os velejadores esportivos e os expedicionistas acontece o mesmo, torna-se velejador somente aquele que se atrai pela experiência. Constantemente em entrevistas para a imprensa, Robert Scheidt, um dos melhores velejadores esportistas do mundo, diz que seus resultados em Olimpíadas são fruto do seu gosto por velejar e aconselha que, na medida do possível, as pessoas façam aquilo que amam. Beto, velejador de expedições, me contou como organizou sua vida para sempre poder velejar, e em poucos minutos de conversa, ficou claro o quanto ele gosta de navegar.

Relembrando todas as entrevistas que fiz, não houve uma sequer em que o velejador não se demonstrasse apaixonado pela navegação à vela. Bachelard prevê “*Nenhuma utilidade pode legitimar o risco imenso de partir sobre as ondas*” (BACHELARD, 2002, p.76). As utilidades não são motivos suficientes, para velejar é preciso o envolvimento de sonhos imaginários e desejos possíveis.

Vale lembrar que o trajeto antropológico de cada um tem suas peculiaridades. Não quero dizer que todos os velejadores antes de ir para água se sentiram fascinados e assim adentraram neste universo. Houve aqueles que na primeira vez em que velejaram foram mobilizados por outras questões. Como é o caso do Nem, que começou a velejar por insistência de familiares e que só depois de um certo tempo velejando começou a gostar. O relato a seguir ilustra bem a aflição que o velejar pode causar:

Meu pai não deixava a gente desistir, eu não me lembro de ter desistido para desafiá-lo e ver o resultado. Me lembro que na época do Optimist, quando tinha regata na raia 3, eu era leve, pequeno e não aguentava o

barco. O barco chegava na Ilha dos Amores quase afundando. Eu ia chorando e com frio até a raia, queria muito voltar, mas pensava que não podia voltar. Tinha na cabeça que meu pai estaria esperando (não achava que ia me bater), mas era medo da bronca e respeito pela figura dele. Eu realmente tinha medo do vento forte. (Depoimento de Nem, São Paulo, janeiro de 2017)

Reconheço minha experiência neste depoimento, pois muitas vezes, em situação de vento forte e devido ao meu peso leve, senti medo de velejar. Nem é hoje um apaixonado pelo esporte e comentou que agradece ao pai por ter insistido, pois é uma atividade que faz com o maior prazer e que se não fosse a insistência do pai, talvez tivesse desistido. Pois bem, mesmo nos casos em que no primeiro momento o velejador não se sentiu atraído pela experiência observa-se que em alguma ocasião esta atração se consolidou. Insisto, torna-se velejador somente aquele que é atraído pela experiência.

Considerando a experiência de velejadores especialistas, vale lembrar que todos os entrevistados e eu já passamos muito tempo na água. Não somos velejadores de temporada, tampouco fomos atraídos por eventuais modismos ou promessa de status. Os que assim o são, não aguentam a pressão da água e a força do vento. Quem pouco veleja é como o turista que não cria vínculo, casa ou raiz. É um tipo de velejador que se vai quando o mau tempo vem. Os depoimentos registrados nesta dissertação são de velejadores que em anos de experiência construíram sua relação com o barco, o vento e a água. Portanto, trata-se de velejadores que repetidas vezes navegaram. Percebi que aqueles que não se sentem atraídos pela experiência, não são capazes de navegar com tamanha constância.

Quando, na pesquisa de campo, indaguei aos velejadores sobre o que lhes fazia desejar velejar, recorrentemente a resposta esteve atrelada à natureza. A paisagem natural e a possibilidade de se misturar a ela em harmonia é encantadora. Analisando o que sinto, o que me disseram sobre esta relação com a natureza e a bibliografia estudada, compreendi que a natureza se apresenta como convocação. Na saga da experiência de velejar, a convocação costumeiramente vem das imagens da natureza, as quais também representam a divisão entre o mundo habitual e o mundo da experiência.

Para investigar como o mundo se mostra fascinante e convidativo faço uso dos estudos de Bachelard sobre a **imaginação material** (1996, 2001, 2002, 2003, 2008, 2012, 2016) e a ideia de **provocação** (2002, 2016). Para este autor, a imaginação material é a faculdade mental de conceber imagens que ultrapassam a realidade. Uma imaginação diferente da imaginação reprodutora, a qual a tradição filosófica debruçou-se, considerando-a como faculdade mental que evoca imagens de experiências anteriores. Para Bachelard, a imaginação material é

produtora, criadora, simbolizante e poetizante. É capaz de produzir imagens que vão além da realidade, tal como se faz no devaneio. Por essa imaginação se estabelece uma relação de confiança entre o sonhador e o seu mundo, sendo assim, é normal, útil e protetora do psiquismo humano (BENTO, 2010).

O estudo desta imaginação permite compreender o homem a partir dos seus impulsos de idealização que trabalha o mundo (BACHELARD, 1996), proporcionando um olhar sobre a complexidade do modo do ser humano existir. Bachelard fala de uma imaginação material, calcada no mundo. Trata-se de uma imaginação que vem da relação do homem com a matéria. Defende uma objetividade material e dinâmica do conhecimento poético. Mais uma vez, estamos em um terreno entre o mundo físico e a imaginação. A interação com cada matéria sugere uma poética específica. *“É preciso que ele [devaneio] encontre sua matéria, é preciso que um elemento material lhe dê sua própria substância, sua própria regra, sua poética específica.”* (BACHELARD, 2002, p.4).

Este encontro com a matéria reafirma a não divisão entre a experiência corpórea e a imaginação. Analisando o velejar percebo que a contemplação da natureza primordialmente considera um corpo que se relaciona com ela. O horizonte é bonito, mas velejar nele é melhor do que vê-lo em uma tela. O barco é belo, mas fica melhor quando conheço suas possibilidades. O voo tem significado diferente para aquele que sabe voar. O velejador por ter essa experiência corpórea enxerga uma beleza específica atrelada ao que sente ser possibilidade. A imaginação trabalha à partir das experiências vividas e das experiências do sonho.

Para analisar a imaginação que compõe a experiência de velejar busco as imagens imaginadas, também chamadas por Bachelard de imagens poéticas ou imagens primeiras. Vale lembrar que elas não estão ligadas ao sentido do visível, figural ou visual, trata-se de uma imagem virtual em nossa interioridade (LIMA, 2006), uma imagem que surge no nosso interior como um acontecimento singular e efêmero. *“Imagens que são apreendidas numa repercussão profunda do ser, onde os fatos memoriais de nossa existência ou de nossa psicologia pessoal momentaneamente desaparecem e somos invadidos pela presença de forças arquetípicas imemoriais.”* (LIMA, 2006, p. 2). Os arquétipos são entendidos por Bachelard conforme a noção de Robert Desoille, citado em *A Terra e os devaneios do Repouso* (2003, p.162): *“Um arquétipo é antes uma série de imagens ‘resumindo a experiência ancestral do homem diante de uma situação típica, isto é, em circunstâncias que não são particulares a um só indivíduo mas que podem impor-se a qualquer homem’.”* Neste sentido, a imagem está relacionada a um repertório humano, o qual extrapola as experiências do indivíduo. E que se apresenta tal como

o imaginário, fruto de uma construção bio-cultural, conforme as palavras de Estrada (2003, p.64) “*duplo caráter da vivência humana: o ontogenético (individual-grupal) e o filogenético (as histórias individuais-grupais que reproduzem a história da espécie).*”

A imagem mobiliza nossos afetos, memórias e percepções, nos exigindo formas de acompanhar seu movimento (FERREIRA-SANTOS, ALMEIDA, 2012). Nosso percurso pelo mundo está intimamente relacionado à nossa relação com as imagens. “*Na poética bachelardiana, os arquétipos são ‘reservas de entusiasmo’, possibilidades de devir. Graças ao ‘onirismo dos arquétipos’, o sonhador cria imagens, cria um mundo.*” (FERREIRA, 2008, p. 27). Seguindo na mesma perspectiva tem-se as palavras de Saura (2016, p.101): “*Temos visto que as imagens poéticas mobilizam desejos, perseguem o maravilhoso, o belo, o sublime, o drama e a vida emocional.*”. É a imaginação material que nos mobiliza, que nos convoca à experiência, que nos provoca. Ela nos arrebatada com o presente da imagem. Pois bem, explorando o repertório de imagens que compõe a experiência do velejar é possível investigar o que consiste o ‘gosto’ por tal experiência, ou seja, o que atrai os velejadores.

Os repetidos depoimentos que expressam a atração pela natureza vão ao encontro da ideia de Bachelard sobre a imaginação material, tendo em vista que os quatro elementos - água, ar, fogo e terra - são a base da paisagem natural. Os quais se apresentam como provocação em nossa imaginação. Lembrando a filosofia de Schopenhauer, Bachelard (2002) enuncia a fórmula:

“O mundo é minha provocação, compreendo o mundo porque o surpreendo com minhas forças incisivas, com minhas forças dirigidas, na exata hierarquia de minhas ofensas, como realizações de minha alegre cólera, de minha cólera sempre vitoriosa, sempre conquistadora.” (p.166).

Não vivemos alheios ao mundo. Ao nos movimentarmos - seja o movimento do olhar, da mão, ou do corpo todo, como ao andar ou ao navegar - conhecemos e compreendemos o mundo e nós mesmos. Desvendamos seus mistérios na exata medida do nosso ímpeto, do quanto nos direcionamos a ele. “*Todos os objetos do mundo recebem seu justo coeficiente de adversidade.*” (BACHELARD, 2002, p. 165). Bachelard entende coeficiente de adversidade como graus de tensão de intencionalidade, sobre o quanto somos atraídos pela matéria. Acrescenta, “*O mundo é tanto o espelho do nosso tempo quanto a reação das nossas forças*” (2002, p. 165, 166). Fica claro que a matéria tem seus fascínios, mas é preciso que ela encontre o ser fascinado, é nessa combinação entre o nosso interior e a matéria que estão os devaneios. A matéria é reflexo de nós mesmos.

“Torna-se evidente que é no trabalho excitado de modos tão diferentes pelas matérias duras e pelas matérias moles que tomamos consciência de nossas próprias potências dinâmicas, de suas variedades, de suas contradições.” (BACHELARD, 2016, p.16). A matéria é um reflexo poderoso, que inclusive, revela nossas possibilidades. Por exemplo, é em contato com o espaço navegável que decidimos velejar e que nos descobrimos capazes, ou não, é pelo contato com o mundo que nos conhecemos. A abordagem bachelardiana *“recupera o mundo como provocação concreta e como resistência, a solicitar a intervenção ativa e modificadora do homem: o homem demiurgo, artesão, manipulador, criador, fenomenotécnico, obreiro – tanto da ciência como da arte”* (PESSANHA, 1994, p.15). Estabelecemos então, uma relação dialógica com o mundo que surge à partir da provocação:

“A provocação é uma noção indispensável para compreender o papel ativo de nosso conhecimento do mundo. (...) Não se conhece imediatamente o mundo num conhecimento plácido, passivo e quieto. Todos os devaneios construtivos norteiam-se na esperança de uma adversidade superada, na visão de um adversário vencido.” (BACHELARD, 2002, p. 166).

Os embates dão sentido à nossa vida, *“E não nos enganemos: o adversário que insulta não é necessariamente um homem: as próprias coisas nos questionam.”* (BACHELARD, 2002, p.167). Trata-se de um embate com o mundo, que inclusive, é permeado por ambivalências, ao mesmo tempo em o mundo é imaginado como inimigo, também o é como companheiro. Assim como o artesão molda o barro, amassa, parte, aperta e machuca, mas também acaricia e cuida. O mesmo acontece com a água e o vento para o velejador, ora são inimigos, que impõe um ritmo não desejado, ora são companheiros, que permitem a navegação. De todo modo, conforme a matéria nos atrai ela nos provoca e exige uma resposta, nos coloca em movimento:

“O mundo resistente nos impulsiona para fora do ser estático, para fora do ser. E começam os mistérios da energia. Somos desde então seres despertos. Com o martelo ou a colher de pedreiro na mão, já não estamos sozinhos, temos um adversário, temos um algo a fazer. Por pouco que seja temos, por isso, um destino cósmico.” (BACHELARD, 2016, p. 16)

Pois bem, é pela provocação do mundo que somos convocados e iniciamos qualquer movimento.

2.2 O Fascínio

Tendo anunciado as bases deste estudo sobre a imaginação que trabalha o gosto dos velejadores pela navegação à vela, chega o momento de analisar por onde transitam as imagens que nos atraem. A natureza é um grande fator de fascínio, e tem na experiência do velejar sua presença marcada pela materialidade do ar e da água, elementos que ditam os contornos da imaginação do velejador.

Descrevendo a relação dos velejadores com a água e o vento adentro nas imagens que correspondem ao chamado da água e do ar. Assim que discuto o fascínio pelo ambiente e pelo instrumento. O caminho destas reflexões segue o ritmo dos devaneios apoiados na materialidade: primeiro coloco em palavras o que é sentido pelos velejadores ainda em terra firme frente a imensidão da água navegável. A descrição busca desvelar como se dá esse chamado do ambiente. Na sequência, embalada pelos devaneios que o ar propicia me aproximo da vela e descrevo o chamado do instrumento. Por fim, descrevo o vento e suas fases para explicitar como o chamado do vento forte é distinto do chamado do vento fraco.

O fascínio da água

A simplicidade da paisagem com tamanha quantidade de água já é um convite para nos movermos em sua direção. O olhar pousa na imensidão azul. Mas há quem não se contente com o alcance da vista e sinta a necessidade de penetrar na água com o corpo inteiro, seja nadando ou navegando.

Percebi a força desta imensidão conforme pesquisava sobre o sentido da sensação de liberdade, tão frequente nos depoimentos dos velejadores. Imensidão e liberdade são imagens próximas, a imensidão ilustra a liberdade. Por mais erudito que o conceito de liberdade seja, ele está na fala de toda a humanidade e muitas vezes é retratado como uma sensação muito mais do que como um conceito filosófico. Assim, a liberdade que persigo na pesquisa está mais ligada a um sentido mitopoético (KIRINUS, 2008)⁷ do que a um conceito.

Em Redonda-CE, uma vila em que de todos os cantos se enxerga a vastidão do mar, compreendi o que um pescador me disse ser a sensação de liberdade que tinha quando velejava. Não fora preciso muitas palavras. Assim que pedi para que me explicasse mais sobre essa sensação, ele me sorriu como se a resposta fosse óbvia, apontou para o mar:

⁷ Kirinus (2008) defende que o humano tem uma tendência para a poiesis, uma natureza mitopoética que desde os primórdios permite um olhar encantado diante do mundo.

Figura 24 Mar de Redonda

FONTE: arquivo pessoal Sidnéia

Entendi. O encontro da imensidão do mar com a do céu de alguma forma nos comove profundamente: *“A contemplação da grandeza determina uma atitude tão especial, um estado de alma tão particular que o devaneio coloca o sonhador fora do mundo próximo, diante de um mundo que traz o signo do infinito.”* (BACHELARD, 2012, p.189).

Ao lembrar da vista do mar de Redonda, revivo o frescor daquela paisagem repleta de ar. Vi ar no céu e na água - um espelhando o outro- além de senti-lo na inspiração. Algo entrou em mim, foi uma respiração profunda, daquelas em que a paisagem entra dentro da gente. *“Se o ar simboliza um instante de repouso e de distensão, dá também consciência da ação próxima, de uma ação que nos liberta de uma vontade acumulada. Assim, na simples alegria de respirar o ar puro, encontra-se uma promessa de poder.”* (BACHELARD, 2001, p.138). O ar, elemento central do horizonte e da respiração aparece como substância da liberdade. É anunciador de uma escolha, de uma possibilidade, ou seja, promessa de poder. Representa tanto a imensidão, o repouso e a contemplação, quanto anuncia a ação próxima. Uma escolha se aproxima, como no continuum da vida:

“(para Ortega y Gasset) sendo a vida humana algo que é preciso fazer, não há escolha além de decidir a cada momento o que se vai fazer, isto é, o que vou fazer. Como o que há a fazer é a própria vida, intransferível e insubornável, cada qual decide a cada momento o que vai fazer, inclusive quando decide não decidir. Não há, pois, alternativa além de inventar-se continuamente à si mesmo, decidindo a cada momento que ‘si mesmo’ se vai produzir. A

liberdade não é uma coisa que temos, mas algo que somos - ou talvez, que vamos sendo: somos obrigados a ser livres.” (MORA, 2001, p. 1740)

Nesse sentido o termo liberdade é entendido como um fazer-se a si mesmo, uma transcendência do ‘estar-no-mundo’, é a projeção do existir segundo suas possibilidades. É essa constante tentativa de revelar a coexistência do pensamento humano, do corpo e do mundo. De modo que torna-se fundamental a busca das substâncias das sensações.

“Para Nietzsche, com efeito, o ar é a substância mesma de nossa liberdade, a substância da alegria sobre-humana. O ar é uma espécie de matéria superada, da mesma forma que a alegria nietzschiana é uma alegria humana superada. A alegria terrestre é riqueza e peso – a alegria aquática é moleza e repouso – a alegria ígnea é amor e desejo – a alegria aérea é liberdade.” (BACHELARD, 2001, p. 136)

Bachelard dá materialidade aos sentimentos e o ar é a substância mesma da sensação de liberdade. Nem, em um depoimento, já havia me alertado sobre a força do encontro entre céu e mar. Morador de São Paulo, acostumado com os prédios e frequentador assíduo da Represa Guarapiranga, de vez em quando se dá o prazer de velejar em Ilhabela. Contou para mim que uma vez, em uma dessas viagens para velejar no mar, um amigo, também velejador, lhe dissera sentir algo diferente quando estava no litoral. Outro amigo confirmou o mesmo sentimento, que concordaram ser a sensação do horizonte:

“Para mim a linha do horizonte faz parte do mar, é uma visão fora de série, uma visão que me dá relaxamento, que me dá uma paz de espírito realmente grande. Para mim, velejar olhando a linha do horizonte é um prazer muito grande. Eu acho muito impactante, no sentido de calma, de infinito, mas um infinito que traz um relaxamento. Você pode pensar: o infinito te dá dúvida, questionamento, onde vai, onde acaba, o que será que tem depois, mas para mim não, para mim é calma.” (Depoimento de Nem, São Paulo, janeiro de 2017)

Nesse depoimento fica claro que o horizonte no mar tem sua especificidade: “*A alegria terrestre é riqueza e peso – a alegria aquática é moleza e repouso – a alegria ígnea é amor e desejo – a alegria aérea é liberdade.*” (BACHELARD, 2001, p. 136). Nessa mistura entre liberdade e repouso acontece certa alegria da experiência do velejar.

Ao fim da entrevista, Nem me perguntou se eu também sentia o mesmo que ele. Parecia que as palavras eram insuficientes para explicar e o entendimento só se tornaria completo quando sentido. Ele também me perguntou se todas as pessoas vivem essa mesma experiência frente ao horizonte. Com a análise dos relatos da pesquisa de campo, pude constatar a recorrência da ideia de calma, paz e relaxamento frente ao horizonte, que é uma paisagem que leva o signo do infinito. Ao perguntar para vários velejadores sobre o que eles sentem ao ver o

horizonte no mar essa resposta se repete. Algumas vezes acrescentam também questionamentos existenciais. Em todas as respostas há um movimento de olhar para si mesmo, seja se questionando seja percebendo uma paz. Essas reações me são familiares, não por tê-las escutado recorrentemente, mas por também as ter sentido. São sentimentos próprios da corporeidade humana, que não variam de pessoa para pessoa, mas de momento para momento. Para que aconteçam é necessário a combinação de um ambiente interno específico com um mundo externo específico que tenha signos do infinito, como o horizonte na água. Estamos diante de uma imensidão, que ao vivenciá-la torna-se uma imensidão íntima:

“A imensidão está em nós. Está ligada a uma espécie de expansão de ser que a vida refreia, que a prudência detém, mas que retorna na solidão. Quando estamos imóveis, estamos algures, sonhamos num mundo imenso. A imensidão é o movimento do homem imóvel. A imensidão é uma das características dinâmicas do devaneio tranquilo.” (BACHELARD, 2012, p.190).

Estas reflexões vêm ao encontro da noção de trajeto antropológico proposta por Gilbert Durand (2012): *“incessante intercâmbio que existe, no nível do imaginário, entre as pulsões subjetivas e assimiladoras e as intimações objetivas emanando do meio cósmico e social”* (p. 41).

Nas obras de Bachelard, o mar é pouco descrito e quando descrito é indiretamente, por meio da citação de algum poeta. Logo na introdução do livro *A água e os Sonhos* (2002) ele nos alerta que só foi ver o Oceano pela primeira vez com quase 30 anos. Sua distância com a realidade do mar não lhe permitia ver a expressividade do mar para além dos clichês escolares relativos ao infinito, como ele mesmo comenta. Parecem pistas para compreender que a sensibilidade estética depende do trajeto antropológico de cada um.

Considerando as sensações como fruto do viver observo que entre os velejadores, a amplidão da água tem um sentido específico para além do signo do infinito, ela representa caminho e possibilidade de movimento. Assim, voltamos à ideia de liberdade. Certeiramente, ao citar Marie Bonaparte, Bachelard toca no fascínio pela profundidade:

“O mar-realidade, por si só, não bastaria para fascinar, como o faz, os seres humanos. O mar canta para eles um canto de duas pautas, das quais a mais alta, a mais superficial, não é a mais encantatória. É o canto profundo... que, em todos os tempos atraiu os homens para o mar.” (Marie Bonaparte, apud BACHELARD, 2002, p.120)

O canto profundo está relacionado à voz maternal, como diz Marie Bonaparte (apud BACHELARD, 2002, p.119), a natureza é *“uma mãe imensamente ampliada, eterna e projetada no infinito”*. Uma mãe que chama, que canta e que encanta. Não à toa as figuras

mitológicas ligadas ao ambiente marítimo são convidativas e sedutoras, como Iara e Iemanjá. A natureza é respeitada e amada por todos os velejadores que encontrei nessa pesquisa. Os velejadores têm a natureza como fonte de energia e caminho. Sabem da sua força, dos seus temperamentos e da sua necessidade.

Ao aproximar o mar do arquétipo da mãe, Bachelard apresenta os versos de Swinburne: *“Nada do que nasceu sobre a terra me é mais caro que o mar, o vento alegre, o céu e o ar vivo. Ó mar, tu me és mais caro que os próprios anseios do amor, és para mim uma mãe.”* (Swinburne, apud BACHELARD, 2002, p.171). Bachelard ressalta que Swinburne em sua infância passou muito tempo na ilha de Wight e em uma propriedade próxima a Newcastle a qual tinha muitos lagos e rios. Diz que *“Swinburne compreendeu que pertencia à água, ao mar”* (p.170). Trata-se de um escritor que realmente viveu a materialidade da água e soube transpô-la para a literatura, suas palavras são centrais para compreender uma relação íntima do humano com a água maternal:

“Ao mar que me nutriu, à Mancha verde e escumosa, meu coração está ligado mais solidamente que a tudo o mais no mundo; ele desnuda para mim um peito generoso, entoa para mim o mais solene canto de amor, ordena para mim que o sol espraie mais generosamente o brilho de sua luz e faz soar para mim a impetuosa trombeta cujos sons me são doces...” (Swinburne, apud BACHELARD, 2002 p.171)

Para os velejadores da pesca artesanal o valor nutritivo do mar é ainda mais marcante, já que é o mar que lhes dá o alimento. Para eles o mar é vida e os renova. Os demais velejadores também encontram suas vidas atreladas ao mar e sentem uma necessidade em preservá-lo, mas infelizmente não são tão bem sucedidos na preservação do planeta como as comunidades tradicionais. Na vela esportiva profissional, observa-se um certo mal estar em torno das agressões ao meio ambiente. Inclusive a World Sailing mapeou e tem estudado soluções para a terrível poluição que a vela de alto rendimento causa - já que os botes dos treinadores são à gasolina e o consumo de materiais esportivos tem proporções imensas e acabam por se transformarem em lixo ao ficarem obsoletos.

Nesse mesmo sentido, Beto em seu livro *O Mar é Minha Terra* (2009), ao falar de suas motivações para fazer expedições evidencia seu mal estar em relação ao esgotamento dos recursos naturais do mundo:

“um dos motivos que me levam a fazer viagens como esta, e estiveram presentes nas cinco viagens anteriores, é a convivência com a limitação do barco e a forma como lidamos com a escassez. É o tipo de desafio que me atrai. No barco a vela temos que levar uma vida espartana, pois os recursos são restritos. Quando digo que

gastamos horas para dessalinizar alguns litros de água salgada, que temos painéis solares e um dínamo com hélice que diariamente jogamos na água para gerar energia, que nos alimentamos de comida liofilizada, barras e castanhas, e que não carregamos nada supérfluo, parece que estamos no pior lugar do mundo. Não estamos! O que uma vida assim tão limitada tem de bom? Bem, vivemos em uma época de crise, recursos energéticos tem sido motivos de conflitos entre povos, poluentes tomam conta da atmosfera... Está mais do que na hora de acordarmos e encararmos esses problemas de frente. Passar dias e noites nesta jangada, com recursos tão contidos, é uma prova de que se pode viver bem com pouco. Essa vida me reeduca, me ensina a ter hábitos mais condizentes com a realidade.” (PANDIANI, 2009, p. 50)

Quando se está diante da natureza, ela nos envolve como um amor materno, como a criação, por ser ela tão grande, de uma outra dimensão, que acaba por envolvê-lo, protegê-lo, encantá-lo, é o amor mais profundo que se pode ter. É um amor cálido, ligado à profundidade.

Vale ressaltar que para os velejadores a profundidade não está associada a um plano vertical como está para o mergulhador, que entra no mar e desce ao fundo das águas. Para o velejador, a profundidade está no plano horizontal, na distância em relação à terra, no volume do horizonte. Uma profundidade que tem a imensidão como perspectiva. É um convite para um mergulho naquela paisagem repleta de vazio, de ar, de vento. Estefania comenta sobre como é estar no meio da água:

“O que eu mais gosto mesmo de fazer é entrar lá para dentro, assim numa distância, e olhar para terra. Aí é que você sente uma emoção muito grande, porque você sente emoção fazendo manobra, mas você não precisa fazer manobra para sentir a emoção do esporte. Você realmente só precisa parar de controlar o kite e olhar ao redor. Você está rodeada de água, de vento e de lá, quando você vê a terra, em qualquer lugar do mundo, só você consegue ter essa visão e sentimento. Porque daqui eu consigo ver casas e céu. Mas lá de dentro do mar eu consigo ver casa, duna, montanha, céu e mais além, então eu sinto muito isso, que o kite me dá uma percepção de que não tem limite. Você pode ver além do que normalmente vê, ou sente. Isso para mim é o melhor.” (Depoimento de Estefania, Cumbuco, março de 2017)

Enxergar longe, conhecer mais além e viver a profundidade, promove uma percepção de que não há limite, em outras palavras, dá uma sensação de liberdade. Como diz Tamara:

“Eu gosto de estar num ambiente que ao mesmo tempo em que te impõe uma série de limitações por você ter que estar naquele espaço, na realidade ele te impõe uma liberdade absoluta.” (Depoimento de Tamara, São Paulo, maio de 2016)

Neste depoimento, vindo de uma velejadora acostumada com um barcos de 96 pés, observa-se um contraste entre as limitações do espaço pequeno, do barco; versus a liberdade do espaço amplo, do Oceano. A possibilidade de navegação reconhecida na imensidão da água dá a sensação de liberdade, independente do tipo de navegação que se faz. Navegar é sempre um movimento que permite conhecer novos lugares e sentir a beleza de um mundo sem fronteiras.

O fascínio do equipamento

Na experiência de velejar, o instrumento é fundamental e possibilita uma maneira específica de se relacionar com o ambiente. Barco, prancha e vela carregam o fascínio de tornar possível superar os limites humanos, tal como aponta Gumbrecht (2007) ao discorrer sobre os esportes que utilizam máquinas e animais. Velejar permite que nos desloquemos pela água fazendo menos esforços do que nadando ou remando. Para além de possibilitar o movimento, velejar nos desperta um encantamento específico pela íntima relação com o vento que o instrumento propicia.

O ar é o elemento central do veleiro, ele é a energia e o responsável pelo movimento. Toda a lógica da navegação a vela persegue o vento. O velejador está a todo o momento buscando senti-lo para ajustar o equipamento em função da sua direção e intensidade. Nesse sentido, o equipamento se torna extensão do corpo, que toca tanto o ar quanto a água: vela, casco e leme se tornam uma espécie de pele. Nos cabos que controlamos as velas, sentimos a intensidade com que o vento a toca e olhando para ela compreendemos a direção do vento mais minuciosamente do que ao senti-lo no rosto. Ao segurar o leme e ao se equilibrar no casco, sentimos a presença e a vibração da água.

Gumbrecht (2007) indica esta fusão como fascinante, ele diz: *“O fascínio dos esportes que envolvem animais e máquinas baseia-se na sensação de que esses elementos não humanos de alguma forma fundem-se com o corpo humano.”* (p. 124). Os velejadores também comentam sobre o prazer de desenvolver uma sintonia com o equipamento. Há uma satisfação conforme seus ‘comandos’ se tornam tão naturais quanto o movimento do seu próprio corpo. Trata-se de uma corporeidade alargada, ou seja, um modo de estar no mundo que considera o barco como parte do corpo. Dependendo do equipamento que utilizo sinto-me de uma forma específica, por exemplo, não digo que o barco é veloz, digo que sou veloz, me sinto veloz. Inclusive, sinto-me mais segura, o barco me possibilita não sentir medo da água. O medo de

me afogar está distante. Quando estou velejando flutuo sem esforço, sou parte da superfície da água, toco o ar.

Diante do ar o velejador busca o vôo, movimento primordial do ar. A vela deve estar voando, as bandeiras e birutas também. O vôo tão sonhado pelo homem resultou em uma busca exaustiva por asas e pelo entendimento dos ares. Aos poucos os homens foram aprendendo a planar e o manear da vela foi uma entre tantas experiências com o ar. Não é a toa que o avanço da tecnologia voltada aos equipamentos esportivos têm produzido barcos voadores. Na busca da máxima velocidade o contato com a água diminuiu e os barcos (e pranchas) se equilibram sobre foils.

Figura 25 Barco e kite com foil na Foiling Week de 2016

FONTE: <<http://www.yachtsandyachting.com/news/177735/The-Foiling-week--an-unforgettable-success>>

Cada vez mais difundido, este modo de velejar tem virado uma febre no cenário mundial. Assim o esporte evidencia a evolução da tecnologia em um caminho que persegue o sonho. Os equipamentos com foil, não correspondem a uma necessidade utilitária, mas ao

sonho do vôo. Corresponde à filiação regular do real ao imaginário conforme Bachelard (2001) propõe buscar e conforme Durand (2012) evidencia:

“Para a consciência coletiva o aviador, Mermoz ou Guynemer, é um ‘arcanjo’ dotado de poderes tão sobrenaturais como o xamã siberiano. Haveria um interessante estudo a fazer sobre a mitologia aeronáutica que se desenvolve nas sociedades industrializadas: vôo a vela, modelos reduzidos, pára-quedismo parecem realmente exprimir a realização (défoulement) de um velho sonho de potência e pureza. O tecnólogo verifica que a importância das práticas de vôo imaginário vai de par, em todas as culturas do Pacífico, com as realizações técnicas, ou mesmo mágicas ou puramente estéticas, que consistem em fazer voar ou flutuar papagaios de papel e estandartes. A fantasia da asa, de levantar vôo, é experiência imaginária da matéria aérea, do ar - ou do éter! -, substância celeste por excelência.” (DURAND, 2012, p.133)

Para Durand (2012), o sonho do vôo persegue a pureza celeste, os símbolos ascensionais estão vinculados a moral do bom, do puro e do angelical. Tudo o que sobe é volátil e está muito próximo do puro e essencial. *“Podemos dizer, enfim, que o arquétipo profundo das fantasias do vôo não é o pássaro animal mas o anjo, e que toda a elevação é isomórfica de uma purificação porque é essencialmente angélica”* (DURAND, 2012, p. 134).

Mesmo nos barcos que não ‘voam’ a vela conduz o devaneio do vôo. A vela fascina, não apenas por ser uma estrutura consideravelmente grande, mas sobretudo pela forma que tem. Ela é imponente e leve, torna o ar visível, extrai do ar a pureza, a juventude e a felicidade.

“O movimento de voo dá imediatamente, numa abstração fulminante, uma imagem dinâmica perfeita, acabada, total. A razão dessa rapidez e dessa perfeição é que a imagem é dinamicamente bela. A abstração do belo escapa a todas as polêmicas filosóficas” (BACHELARD, 2001, p.65).

Nessa lógica, considerando a vela como asa, é possível pensar que o que a faz bela não são suas cores, mas o seu formato desenhado pelo ar, o seu vôo.

Para além da imagem da vela, o vôo é sentido na velocidade. Quando os barcos e pranchas navegam rapidamente dizem que estão planando, tal como os pássaros e os aviões planam. A imagem do barco veloz facilmente é comparada ao vôo de uma flecha, um vôo horizontal e rápido. *“a flecha acrescenta os símbolos da pureza aos da luz, a retidão e a instantaneidade vão sempre de par com a iluminação.”* (DURAND, 2012, p. 134). A velocidade na navegação é tão especial quanto um vôo. Segundo Durand, tanto o vôo das asas, quanto o vôo da flecha são um meio simbólico de transcendência.

A sensação de vento no rosto é a mesma de velocidade. Dizem que há dois ventos quando navegamos: o vento da atmosfera, resultado da diferença de pressão e o vento aparente, aquele que criamos no movimento, na velocidade. Neles o ar ganha matéria.

“O ar é uma matéria pobre. Em compensação, porém, com o ar teremos uma grande vantagem, referente à imaginação dinâmica. Efetivamente, com o ar o movimento supera a substância. Não há substância senão quando há movimento.” (BACHELARD, 2001, p. 9). Só percebemos o ar no nosso movimento ou no vento, movimento dele próprio.

No próprio movimento de velejar, para além da contemplação do espaço e do anúncio da ação, está outro fator determinante para o que disseram ser a sensação de liberdade. Mais uma vez o ar é signo desta sensação. Ao descrever a experiência diziam: “o vento no rosto é liberdade” e “a velocidade dá liberdade”, estas exclamações só apareceram nas descrições de navegação com vento médio ou forte. Quando não acelera, na ausência do vento ou com ele muito fraco, a liberdade não foi citada. Os velejadores estão presos às condições do vento, bem como sabe Dulce, personagem do romance *Mar Morto* de Jorge Amado (2014): *“O mar é belo e terrível. O mar é livre, dizem, e livre são os homens que vivem nele. Mas Dulce sabia que não era assim, que aqueles homens [...] estavam acorrentados ao mar.”* (p.22). Pois bem, o ar, como matéria da liberdade, também está presente no devaneio que circunscreve a imaginação do barco à vela.

O fascínio do vento⁸

Nesta pesquisa percebi que um importante aspecto do fascínio pelo velejar é a íntima relação com o vento, a qual permeia todos os tipos de velejada. Ser dependente do vento nem sempre é conveniente, mas é fascinante. Nas conversas que tive com os velejadores da pesca artesanal sobre a escolha por não substituírem seus veleiros tradicionais por barcos motorizados, eles me falaram sobre o barulho da água, o cheiro do mar e a beleza da vela. Eles bem conhecem a diferença entre a navegação que usa o motor e a que usa a vela.

Os fascínios do barco movido a gasolina e do movido ao vento não são os mesmos. Compartilho das sensações e opinião dos pescadores por também viver esta experiência. Ao trabalhar como treinadora sempre precisei estar no bote a motor enquanto meus atletas treinavam na água. O cheiro, o barulho e a vibração do motor de popa me desagradam, parece

⁸ Aos leitores não acostumados com os saberes da navegação este trecho lhes será importante para alertá-los sobre o papel ativo da natureza no velejar. Noção fundamental para compreender que a experiência tem características profundamente diferentes a depender da intensidade do vento e da textura da água. Neste gradiente de possibilidades do ambiente tanto os movimentos quanto os devaneios apresentam distintas sensibilidades e alteram por completo a experiência. Portanto, é importante que antes de analisar os movimentos da experiência de velejar saibam que por conta da íntima relação com a natureza a navegação pode ser tanto uma aventura perigosa, quanto um passeio tranquilo.

que apesar de estar rodeada por natureza quando uso o motor não me sinto tão parte dela quanto quando velejo.

Muito desta sensação de se sentir parte da natureza se deve à relação do velejador com o vento. Quem dita o ritmo e as sensibilidades da navegação é o vento. Portanto, se o ambiente não tem aquela energia vigorosa do vento forte a navegação também não a terá. A navegação acompanha a energia do vento e isso nos dá a sensação de sermos parte do fenômeno natural, somos como parte do vento.

A situação do vento, que se reflete na água causando uma textura de ondas específica, muda completamente os movimentos e a força exigidos pela navegação à vela. Enquanto a diferença da cor da água e da temperatura é como se fosse um detalhe.

Apesar desta pesquisa ter tido como campo paisagens do sul ao nordeste de um país com dimensões continentais, as grandes diferenças do cenário não indicaram variação de um lugar ao outro. Foram registradas variações no tipo de ondulação da água e na intensidade do vento, segundo a perspectiva de velejadores. Nesse sentido, o marrom barrento do Guaíba e o verde água do Ceará não são diferenças tão relevantes, em relação a, por exemplo, um dia típico de verão com ventos de 25 nós no Ceará em contraponto a um dia típico de inverno com vento brando, na mesma região. De fato, notou-se que as grandes diferenças são dependentes da intensidade do vento.

A água por ser maleável está submetida às vontades do vento. Para Bachelard (2001), *“Todas as fases do vento têm sua psicologia. O vento se excita e desanima.”* (p.236). Desse modo, na inter-relação destes elementos, para cada fase do vento existe uma manifestação da água: a água violenta e a água calma. Cada uma dessas águas tem uma materialidade distinta, a qual acarretará em um chamado distinto. Desse modo, para compreender o fascínio que o vento desperta é preciso entender o que significa velejar no vento forte e no vento fraco. Os dois registros fotográficos que se seguem foram realizados no mesmo local, no Canal de São Sebastião. A diferença não está na paisagem, mas na intensidade do vento. Percebem-se velas esticadas, as grandes ondulações na água, indicando portanto, a diferença na mesma experiência.

Figura 26 Água violenta no Canal de São Sebastião

FONTE: Marcos Méndez / SailStation.com

Figura 27 Água calma no Canal de São Sebastião - SP

FONTE: Marcos Méndez / SailStation.com

A água violenta é uma provocação energética, faz do velejar uma aventura, é um esquema de coragem. Velejar no vento forte exige atenção e cuidado, pois como diz o samba de Paulinho da Viola e Hermínio Bello de Carvalho (1996) *“o mar não tem cabelos que a gente possa agarrar”*. Na água não há como sustentar convicções, o vento muda, o vento surpreende e mostra que nem tudo é controlável. Neste caso, o saber é elaborado no aqui e agora, um saber corpóreo tal como Zimmermann e Saura (2016) analisam:

It is a kind of understanding that happens previous to concepts; it must be lived. It is more about a corporeal wisdom that needs to be elaborated every moment anew, considering the changes that the body faces. Athletes accept challenges: ‘there is always some challenge, things you think you already know how to do but suddenly the wind changes, or a different wave appears ... and you need to learn everything again.... You need to start again’ (Windsurfing report). This new learning needs a complex background to work smoothly on the waves. (p. 4)

Estando na água no meio de muito vento não há outra opção a não ser enfrentar a situação, vivê-la em sua inteireza. Para muitos velejadores, a primeira velejada em vento forte não é planejada. Normalmente o velejador está na água e de repente o “tempo vira”, de modo que a volta para a terra se torna uma aventura. Mas entre os velejadores experientes, a situação de muito vento não é motivo para se proteger em terra. O vento possibilita velejar em alta velocidade e as ondas grandes podem ser surfadas; eles enfrentam o vento e se divertem.

O divertimento em meio à fúria da água não significa apenas prazer, ele tem uma dose de dor, é ambivalente. O primeiro prazer ocorre ainda em terra, quando o velejador sente a pressão do vento e deseja enfrentá-lo, deseja ir para a água, é um desejo de coragem, é o prazer de se sentir capaz, é o orgulho de enfrentar o desafio. Mas ao mesmo tempo tem-se a dúvida entre se sentir corajoso e de fato ser corajoso.

A segunda manifestação de prazer acontece já na água, está no próprio velejar, no sentir o vento bruto e a água que agora além de atingir o casco do barco também atinge o velejador em jatos fortes.

A água fria, quando triunfamos sobre ela corajosamente, dá uma sensação de cálida circulação. Resulta daí uma impressão de frescor especial, de frescor tônico: ‘O gosto do mar’, diz Swinburne, ‘o beijo das ondas (é) amargo e fresco’. Mas são as ambivalências que trabalham a vontade de poder que comanda tudo. (BACHELARD, 2002, p.174)

Nesse momento é preciso ter força, força para manter-se na posição, força também para manter a vela na posição. Uma força que potencializa a coragem, que faz esquecer da dor momentânea, que faz enfrentar a água violenta, entrando em outra dimensão de tempo e espaço,

onde toda a atenção se concentra no enfrentamento, onde todo o resto do mundo se dissolve na água.

Outro momento de divertimento é quando em terra a experiência é lembrada, segundo Ilundáin:

Of course, sailing can be quite trying sweltering heat, ice-numbing water, or the bone-jarring battering by waves, this is precisely what -after the fact- enhances the sublimity of the experience. (ILUNDÁIN, GRAÇA, OLAIZ, 2012, p. 111)

Um bom exemplo desse momento é a tradicional regata Santos-Rio. Seu percurso, como o próprio nome sugere tem a largada na cidade de Santos e a chegada no Rio de Janeiro. Dependendo das condições do vento e do tamanho do barco, a regata costuma durar entre 24 e 40 horas. É impressionante como, independentemente das condições climáticas, sempre há muitas histórias para contar. Normalmente os participantes falam do quão sofrido foi, do vento que estava fraco demais e fez com que ficassem boiando por horas na espera de uma brisa mínima. Ou do vento que estava muito forte e chegou a rasgar as velas. Ou ainda se o vento estivesse soprando perfeitamente diriam das muitas horas que passaram em alto mar sem descansar.

Falar do sofrimento, neste caso, não significa dizer que a viagem foi ruim, pelo contrário, significa exaltá-la, promovê-la a aventura. Afinal o que seria do herói se não houvesse batalha? Os velejadores contam com orgulho:

“Bem, imagino que uma boa história ocorreu no mar do sul. Estava velejando com o Abn Amro⁹ e já estávamos a 2 dias com média de 28 nós. O vento tinha mudado a direção e era mais eficiente usar o balão. Fui acordado como sempre 10 minutos antes do turno para me vestir e comer. Por sorte era dia, começamos no de sempre, tripulantes no deck com cinto de segurança e a manobra do jib foi super rápida. O pessoal já tinha trocado de turno e tudo corria tranquilo. 32 nós de vento sul com o barco fazendo media de 20 nós, era rotina. Descendo uma bela onda o timoneiro não escolheu a saída certa da onda e o barco embicou. Uma bela embicada! A proa embicou na água de modo que o balão ficou todo molhado, dobrou o guarda mancebo e consequentemente explodiu. Todo mundo correu para abaixar a vela e subir a de reserva. Nesse período o vento já tinha acelerado para 35 nós, eu, Simeon e Nick fomos a frente para conseguir conectar toda a vela. Normalmente íamos só eu e Simeon, os proeiros, mas dessa vez por causa das ondas e do vento precisávamos de uma pessoa extra para segurar as velas. Os proeiros usam dois cintos de segurança, um conectado no life line que corre através do barco todo e outro bem curto para impedir que você

⁹ O Abn Amro é um barco da classe Volvo Open 70 que participou da Volvo Ocean Race de 2006, a mais famosa regata de volta ao mundo, que reúne os melhores velejadores do mundo.

role todo o comprimento do barco caso uma mega onda ocorra. Os outros tripulantes só usam um ponto para o cinto. Não precisa nem dizer que quando estávamos com quase tudo pronto uma grande onda veio. O Nick que não sabia desse macete dos dois cintos ia ser pego de surpresa! Larguei tudo e me agarrei na perna dele para evitar que ele rolasse... a onda foi tão forte que o top da vela foi parar na popa do barco e um dos tripulantes quebrou a mão com a força da água feita sobre o seu corpo. Nick e eu por sorte não fomos muito longe... Essa foi uma das piores 4 horas velejando da minha vida!” (Depoimento de Lucas Barrozo Brun, junho de 2013)

Por sua própria essência enérgica, o vento forte normalmente acompanha uma história de superação.

Lembro-me, com certa dose de aflição, de uma das maiores aventuras que vivi por conta da paixão pelo Iatismo: Em 2003 eu participava do campeonato sul-brasileiro de Europa (classe olímpica na época) no Rio Guaíba, em Porto Alegre, quando, em meio a uma absoluta calmaria, aguardávamos algum sinal de vento para largar a primeira regata do segundo dia de campeonato. Sinceramente não me lembro se fazia frio ou calor. Lembro-me apenas que num piscar de olhos o rio espelhado se transformou em um imenso caldeirão. Era minha primeira experiência com o barco e no exato momento em que percebi que os demais e mais experientes velejadores iniciavam o processo de baixar a vela, também o tentei fazer. Naquela ocasião, eu velejava com um barco emprestado e quando percebi que a coisa era realmente séria e que eu não conseguia soltar a adriça do topo do mastro, virei propositalmente o barco e nadei até onde o cabo estava emperrado. No entanto, ondas e mais ondas não me permitiam agir com precisão e o mastro escapou de minhas mãos. A ideia era soltar a adriça, desvirar o barco e, já com a vela baixa, aguardar pelo reboque rumo ao clube. Sinceramente não era possível enxergar muito além e eu já não via mais ninguém ao meu redor – mesmo sabendo que havia gente por perto. Quando o mastro escapou, no entanto, ele começou a afundar e o barco estava prestes a virar totalmente. Isso não sugeria nada muito grave. É comum virarmos os barcos para aguardar as tempestades passarem. No entanto, eu estava decidida, por algum motivo, a sair dali rebocada e, portanto, queria mesmo soltar a tal adriça. Então, enquanto o mastro ia afundando, segurei-o com o pé direito para tentar trazê-lo de volta à mão. Infeliz ideia. Uma peça do mastro prendeu no meu pé e eu tive duas opções: afundar com ele (sim, eu estava de salva-vidas) ou puxar o pé dali. Obviamente, considerando que estou aqui para contar esta história, puxei o pé. Imediatamente a água ao meu redor ficou vermelha e, por pura sorte, o barco de apoio chegou. Fui prontamente levada ao clube e, em seguida, ao hospital. O barco ficou e depois fiquei sabendo que o meu não havia sido o único barco abandonado naquele dia. Por sorte, após a tempestade o pessoal recolheu os barcos e o barco que eu havia emprestado não sofrera nenhum arranhão; diferentemente de muitos outros que haviam voado rumo às pedras da margem e ficaram

completamente destruídos. Já eu, também por sorte, estava a salvo e com uma “bela” cicatriz costurada com 10 pontos no tornozelo! Entretanto, diz-se que quem não coleciona cicatrizes não tem uma história...Pois então esta é uma das minhas: Sobrevivi ao Minuano!" (Depoimento de Adriana Overgoor, junho de 2013)

A dose de dor e o prazer constituem a vontade de poder. São elementos essenciais do esquema de coragem, do vento forte. Por isso estão tão presentes em qualquer descrição do velejar nas águas violentas. Velejar no vento forte é uma provocação enérgica.

Se a provocação é uma noção indispensável para compreender o papel ativo de nosso conhecimento do mundo, é porque não se faz psicologia com a derrota. Não se conhece imediatamente o mundo num conhecimento plácido, passivo, quieto. Todos os devaneios construtivos — e não há algo mais essencialmente construtor que o devaneio de poder — norteiam-se na esperança de uma adversidade superada, na visão de um adversário vencido. Só encontraremos o sentido vital, nervoso, real das noções objetivas fazendo a história psicológica de uma vitória orgulhosa conquistada sobre um elemento adverso. É o orgulho que dá unidade dinâmica ao ser, é ele que cria e alonga a fibra nervosa. E o orgulho que dá ao impulso vital seus trajetos retilíneos, isto é, seu sucesso absoluto. (BACHELARD, 2002, p. 166)

Já estar na água no vento fraco é uma doce provocação. A água calma traz uma atmosfera de paz, de tranquilidade. Nela tudo é mais lento, tanto o movimento do barco na água, quanto o movimento do velejador no barco.

Os velejadores não podem se mexer muito, pois qualquer movimento pode balançar e "desarmar a vela", diminuindo a velocidade ou até parando-o. Nessas condições a técnica utilizada pelos velejadores faz muita diferença e prevalece sobre a força. Tudo é mais leve e pode ser feito com calma. Para o barco conseguir andar, os movimentos devem ser precisos e toda rajada de vento deve ser aproveitada. É no vento fraco que fazemos esforços maiores para sentir o vento, ele não é tão evidente como o vento forte. Neste caso é preciso ter paciência - até mais do que em qualquer outro vento, não é possível se apegar ao tempo. Alguns velejadores contaram já ter se atrasado em outros compromissos por terem ficado presos no meio da água à espera do vento.

A ausência de vento é a única condição que impossibilita o velejar, nela o barco para e o que resta ao velejador é esperar o vento soprar, ou caso esperar não seja uma opção, é o momento de remar, de lemar ou de até mesmo (nos barcos maiores) ligar o motor.

O vento fraco também é desejado em alguns momentos. Às vezes tudo o que mais queremos é um vento leve, doce, para nos recuperarmos das dores do vento forte. O vento que

permite o tempo, que convida à reflexão e à contemplação. Betão, em seu diário de bordo, rodeado por mar, escreve: *“Aqui no meio do Pacífico tenho tempo para questionar a minha existência neste planeta e refletir sobre desperdício. Já que estou no mar mergulho mais fundo e me pergunto: Será que vale a pena viver uma vida sem propósito? Viver sem objetivo?”* (PANDIANI, 2009, p. 50). O mergulho profundo não é apenas um recurso literário. O mar, o tempo e a lentidão, são propícios para este movimento de olhar para o nosso interior.

Sem dúvida, o devaneio alimenta-se de espetáculos variados, mas por uma espécie de inclinação inerente, ele contempla a grandeza. Como já vimos: *“a contemplação da grandeza determina uma atitude tão especial, um estado de alma tão particular que o devaneio coloca o sonhador fora do mundo próximo, diante de um mundo que traz o signo do infinito.”* (BACHELARD, 2012, p. 189).

No vento fraco está presente o devaneio da paz, da tranquilidade, do ritmo lento cadenciado pelas ondas. A preguiça, a contemplação, tal como neste relato:

Meu motor de popa já havia pifado há mais de uma semana e praticávamos então a mais pura viagem em um barco a vela que eu já havia feito, nada muito longo, nada muito radical, mas para nós dois já era uma aventura e tanto. Com uma boa previsão de vento leste, a viagem entre Ilhabela e Santos, com vento a favor não seria demorada e para mim seria uma boa oportunidade de realizá-la sem ajuda “explosiva” do bravo motorzinho.

Meu amigo Juliano que mora na Ilha me ofereceu seu motor de popa, mas confesso que eu estava disposto a não aceitar ajuda e queria fazer tudo como os portugueses ou como o Cabinho, um dos pioneiros cruzeiristas brasileiros que fez uma viagem do Rio a Polinésia a vela em um barco de 26 pés, exatamente do tamanho do Santeria, nosso veleiro, mas com um detalhe a menos, o fizera sem motor até o Caribe, uma verdadeira inspiração.

Sáímos da Vila em Ilhabela às oito horas da manhã, um ventinho encanado gostoso do canal nos empurrava e descemos até a saída sul do Canal de São Sebastião, quando o vento parou por completo.

Velejar na merreca em uma viagem a vela é principalmente guardar seu relógio de pulso embaixo da mesa de navegação, não pensar em chegar, mas viver a paisagem e o momento. O Barco às vezes balança de um lado ao outro, as velas, a mastreação e o barco como um todo resmungam emitindo seus sons cadenciados pelas ondas. Uma chuva fina caía, o tempo era cinza e por isso o tal vento leste não vingava, tudo parecia um imenso nariz congestionado.

Mas no mar, as rajadas são visíveis e às vezes as confundimos com chuva sobre a água e por mais que pareça ser eterno aquele momento, magicamente o barco desliza quase que sem parar sobre o mar e é divertido observar a esteira na popa, as vezes apenas um fiozinho que confirma o movimento, quando se torna uma pequena turbulência aí a moral a bordo sobe e já cogitamos até um belo almoço.

Cada rajada é uma esperança, um livro, uma lembrança e um Peixe Lua que eu jamais havia ouvido falar acompanha preguiçosamente o Santeria, parece um tubarão sem rabo, um animal para lá de exótico que mais tarde vim a descobrir é natural das profundezas do oceano, sobe de vez em quando à superfície, tem carne super venenosa e não é próprio para o consumo, mas brilhou e divertiu a viagem por mais de duas horas, nos encontramos duas vezes e não fosse a calmaria não haveria poesia.

Confesso que depois de sete horas de marasmo, bate uma ansiedade e um certo arrependimento, mas o céu começa a clarear e o vento leste encontra um buraquinho, o fiozinho na popa vira turbulência, que vira uma esteira, transformando-se ao anoitecer em uma bela marola fluorescente, o barco desliza rápido e faceiro, o mar brilha com o Plâncton.

Esquecemos toda tristeza cinzenta da merreca depressiva quando as primeiras luzes do Guarujá aparecem na proa do Santeria, barcos de pesca também surgem de todos os lados, mais de cem navios ancorados iluminam a imensa Baía de Santos, o Belo Farol da Ilha da Moela nos dá a certeza do rumo certo, como é bom velejar, desligar-se da rotina e até o frio é recompensador.

Dezessete horas depois chegamos em nosso destino, uma viagem que normalmente é cumprida em doze horas, apesar de ter sido a mais longa de todas as travessias que eu já fiz entre as duas cidades, foi certamente a mais bacana, dispensar o uso do motor e saborear a calmaria foi recompensador e assim é a vida, as boas lembranças são sempre premiadas pelos longos caminhos que percorremos até construí-las e nem sempre o céu azul, a brisa constante e temperaturas tropicais são tão inesquecíveis.” (Depoimento de Maurício Martins, junho de 2013)

Cada forma de sentir o vento tem o seu fascínio, a sua imagem, a sua magia. E assim nos provoca de uma maneira específica.

3. Iniciação

Quando o náufrago pisou em nossa ilha
Chegou como alguém que alcançou seu destino. Quase acredito que ao nos ver
A nós que havíamos corrido a ajudá-lo
Ele imediatamente sentiu compaixão. Já desde o início
Ocupou-se apenas de nossas coisas
Com a experiência do seu naufrágio
Ensinou-nos a velejar. Mesmo coragem
Ele nos instilou. Das águas tempestuosas
Falava com grande respeito, talvez
Por terem vencido um homem como ele. Sem dúvida
Haviam assim revelados muitos de seus truques. Este conhecimento faria de nós, alunos dele
Homens melhores. Sentindo falta de certas comidas
Ele melhorou nossa cozinha. Embora visivelmente insatisfeito consigo
Jamais se deixou ficar satisfeito com o estado de coisas
Em torno dele e de nós. Nunca, porém
Durante todo o tempo em que passou conosco
Ouvimo-lo queixar-se de outro alguém que não ele mesmo. Morreu de uma velha ferida.
Já no leito
Experimentou um novo nó para nossas redes. Assim
Morreu aprendendo.
(BRECHT, 1986, p.152)

Para velejar é preciso um certo conhecimento. Antes de se aventurar navegando é preciso conhecer como o equipamento se comporta frente ao vento e à água. Esse conhecimento exige tempo, envolvimento e na maioria das vezes um mestre. Pois bem, uma vez tendo sido convidado para a experiência faz-se necessário um período de iniciação.

Neste capítulo pretendo explorar o percurso vivenciado pelo velejador iniciante até se tornar um velejador experiente, apto a se aventurar. A ideia de rito iniciático colabora para a compreensão deste percurso. Entretanto, no decorrer da pesquisa fui percebendo que o encontro com um novo conhecimento não ocorre apenas uma vez. A iniciação pode ser retomada constantemente. Por exemplo, voltamos a ser iniciantes toda vez em que nos deparamos com uma condição de vento ou de água inéditos das condições que estávamos acostumados; ou toda a vez que velejamos com um equipamento muito diferente.

Sendo assim, por aqui pretendo discorrer sobre os primeiros aprendizados, aqueles que lhe possibilitam navegar por conta própria; e a repetição da prática, que dá condições ao velejador iniciante de se tornar um velejador experiente.

3.1 Primeiras lições

Por esta pesquisa ouvi muito sobre como os velejadores começaram a velejar. Quando eu perguntava “Por que você veleja?” invariavelmente as respostas retomavam as primeiras experiências. Fui então percebendo que nos depoimentos sobre a iniciação havia elementos preciosos para me aprofundar no sentido da prática.

A imagem do mestre sempre esteve presente nas respostas de todos os grupos pesquisados. Estes eram descritos como um treinador, um amigo, ou um familiar. A presença marcante do mestre se assemelha às histórias heroicas contadas repetidas vezes em vários contextos da humanidade, em que à partir do contato com uma figura protetora apreende-se um determinado conhecimento necessário para viver uma aventura (FERREIRA-SANTOS, ALMEIDA, 2012). Ao começar a velejar os conhecimentos mais básicos são ensinados e supervisionados por alguém que já sabe. São raros os casos de pessoas que vão para a água sem conhecimento algum. Esta audácia é um risco enorme, ninguém aconselha. Além do mais o mestre não transmite apenas a técnica, mas sim um modo de ser (GUSDORF, 2003).

“O mestre é aquele que permite ao discípulo situar-se no espaço humano. O homem que não tem mestres sofre de uma desorientação ontológica: não sabe onde está; perdeu o seu lugar, ou, ainda, jamais o encontrou. A função do mestre é, pois, permitir uma espécie de localização na dimensão do

transcendente; basta a sua presença para estabelecer a ordem no mundo e no homem.” (GUSDORF, 2003, p. 195)

No estado de São Paulo, antes das escolas de vela surgirem, ou seja, antes dos anos de 1980, todos os conhecimentos necessários para velejar eram transmitidos pelo convívio entre velejadores mais experientes e outros menos experientes. Velejava-se em barcos com mais de um tripulante, em que o timoneiro era sempre alguém que sabia conduzir o barco e orientava os outros velejadores sobre as respectivas funções.

Os velejadores que aprenderam a velejar desta forma comentam que o aprendizado era intuitivo. Quando eram proeiros, observavam o que o timoneiro fazia e de vez em quando trocavam de função em trechos curtos. Quando se sentiam confortáveis e confiantes procuravam novas parcerias em que pudessem ser timoneiros. O tempo que cada um levava para se sentir confiante em velejar sozinho (ou sendo timoneiro) costumava ser respeitado. Alguns levavam anos, outros meses e havia aqueles que nunca quiseram se arriscar em outra função.

Entre os pescadores a estrutura de aprendizagem é muito semelhante. As crianças começam velejando como proeiras. Começam obedecendo ordens do mestre até entenderem a função e realizar as atividades por conta própria. Conforme o interesse, se aproximam do mestre para compreender a função do timoneiro e assim aprendem a também conduzir o barco. Os mestres passam seus conhecimentos para os mais novos com satisfação. Conversando com alguns pescadores mais velhos percebi que eles se orgulham dos vários anos de experiência e da ‘criação de novos mestres’. A preocupação de perpetuar o conhecimento é pertinente. Não se trata de um capricho dos mais velhos em transmitir um gosto, mas é um meio de manter vivo todo o modo de existir da comunidade tradicional.

Tita, pescador de Tatajuba, me contou que assim como os índios, as comunidades tradicionais de pescadores artesanais, encaram a iniciação do mais jovem não como um trabalho forçado, mas como uma atividade coerente com a uma concepção de infância em que os mais novos convivem com os mais velhos em todas as instâncias da vida, inclusive nos trabalhos diários.

Tita comentou que atualmente em Tatajuba os pescadores evitam levar seus filhos para a pesca, pois se a fiscalização pará-los pode caracterizar trabalho infantil. Tita tem filhos pequenos e disse que gostaria de poder levá-los para pescar nos dias de mar tranquilo uma vez ou outra para perpetuar seus conhecimentos. Na conversa, ficou claro que não se trata de uma iniciação forçada levando os mais novos para fazer muita força ou passar por situações

inóspitas. Existe toda uma preocupação de não expô-los ao risco e de lhes mostrar o prazer da pescaria.

Retomando a realidade da vela esportiva, em 1974, com a introdução da classe optimist no cenário da vela paulistana, observa-se uma mudança no modo de transmissão do conhecimento. O optimist foi desenvolvido para ser tripulado por uma criança menor de 15 anos e sua estrutura foi pensada para que a criança pudesse velejar sozinha e de forma segura. Com este barco, muitos pais se organizaram e criaram cursos de vela para que seus filhos aprendessem a velejar. Estes cursos costumavam acontecer nas férias escolares e os conhecimentos eram transmitidos sistematicamente por velejadores experientes do clube que tinham afinidade com as crianças. Com o passar dos anos, a iniciação das crianças na vela esportiva passou a ser predominantemente pelo Optimist, por meio de escolas de vela organizadas pelos clubes. Perdeu-se, assim, aquela dinâmica de aprendizado em que um tripulante aprendia com outro.

Atualmente há na represa Guarapiranga quatro clubes que possuem escola de vela para crianças maiores de 7 anos. Logo que as crianças aprendem os princípios básicos para velejar, elas são introduzidas nas regatas organizadas pela FEVESP (Federação de Vela do Estado de São Paulo) em parceria com a COSP (Classe Optimist São Paulo). A COSP é uma associação formada por pais de optimistas responsável por organizar o calendário da classe e seus eventos. Observa-se que, mesmo com o ensino da vela sendo transferido para pessoas de fora do círculo familiar, as famílias ainda estão muito próximas da organização da competição.

Portanto, a transmissão de conhecimento e o acolhimento da comunidade de velejadores para com os iniciantes infantis continua presente mesmo com o advento das escolas de vela. Nos clubes, crianças e adultos circulam pelos hangares e conversam sobre regulagens, técnicas e táticas. Em São Paulo, na água, os treinos das classes adultas costumam ser organizados pelos próprios velejadores e abertos para quem quiser treinar. Velejadores de diferentes níveis técnicos treinam juntos na mesma raia, assim como em terra é comum ver os velejadores compartilhando seus conhecimentos.

Observei tanto nos velejadores esportistas quanto nos de pesca artesanal que o convívio entre velejadores de várias idades atualiza o conceito de família. Surgem vínculos de amizade entre pessoas de diferentes idades: são todos filhos, pais e avós como se fosse uma grande família. O respeito pela idade se alia ao respeito pela experiência e pelo conhecimento técnico. Os velejadores experientes são valorizados pelos demais velejadores e servem como inspiração e modelo.

Vale lembrar que os velejadores expedicionistas presentes nesta pesquisa passaram pelo mesmo processo de aprendizado narrado pelos velejadores esportistas de São Paulo. Beto aprendeu se arriscando e velejando com amigos que já sabiam. Tamara aprendeu velejando com a família e com aulas na escola de vela do Yacht Club Paulista. Ademais, entre os kitesurfistas do Ceará o mesmo também acontece, os mais velhos aprenderam por convívio com pessoas experientes e os mais novos, atualmente, aprendem em cursos sistematizados.

Em geral, tanto entre os pescadores, quanto entre os velejadores esportistas, os conhecimentos são transmitidos a partir de um “aprender junto”, em que:

“A sensibilidade precisaria ser alcançada no seu acontecer. Ela não é um objeto a ser entendido, mas um gesto, um sentimento, uma atitude que assume uma realidade segundo as exigências de cada momento, como resposta a um determinado apelo ou como atendimento a uma necessidade. A sensibilidade não se deixa representar por que ela é presença. É um estar-junto.” (SANTIN, 1997, p. 7)

O qual exige que um dado grupo social viva de fato a tradição. Desta forma, é preciso que os elementos da navegação à vela estejam enraizados para além de um curso sistematizado. Assim, a presença dos clubes e das praias como espaço familiar e de confraternização se mostraram essenciais para que a tradição seja perpetuada.

3.2 O Rito de Entrada

O caminho para aprender a velejar é longo e comumente envolve uma experiência desafiadora. O aprendizado é confirmado pela superação. Sabemos que de fato aprendemos quando percebemos que agora somos capazes de fazer algo que antes não éramos.

Na navegação à vela nos damos conta do nosso aprendizado conforme enfrentamos uma situação desafiante e conseguimos voltar à terra ‘a salvo’. Desse modo, o vento forte tem um papel relevante na formação dos velejadores.

“Quem está mais acostumado pode pegar o vento forte, quem está começando é melhor o vento fraquinho, porque está aprendendo. Para quem está entrando hoje no mar e pegar um vento forte ele não vai querer ir mais. Porque vem onda forte, vai molhar, aí ele vai ficar mareado, querer vomitar, ele vai achar tão ruim que não vai querer mais voltar para o mar. E a gente não, mas a gente começou assim também. E é desse jeito, o mar tem essa coisa.” (Depoimento Francisco, Redonda, março de 2017)

Tal como disse Francisco, o vento fraco é bom para aprender. O vento forte facilmente traumatiza os que ainda estão aprendendo. Por este mesmo motivo as escolas de vela de São Paulo costumam marcar as aulas dos iniciantes na parte da manhã, horário em que na maioria dos dias o vento é mais fraco. Por sua vez, enfrentar o vento forte costumeiramente é tratado como um rito de passagem.

Luis Rojo (2010), no artigo *O Campo no Mar: fazendo observação participante na vela* relata sua primeira experiência em regata, a qual aconteceu repentinamente. Era uma regata festiva e ele estava no clube para fazer sua pesquisa de campo, mas uma das tripulações inscritas na regata estava desfalcada e ele foi subitamente recrutado. Na descrição fica claro que a apreensão tinha por motivos sua falta de experiência, o longo tempo da regata e o vento muito forte. Suas aulas todas haviam sido feitas com vento fraco e duravam apenas uma hora. Durante esta regata foram postas à prova suas habilidades e na última volta, quando o vento havia aumentado bastante, ele conta que capotaram o barco e quase tiveram de desistir da regata. Por fim, não desistiram e voltaram para a terra a salvo. A partir deste momento o antropólogo diz ter mudado a forma como os velejadores o tratavam, comenta que havia sido uma espécie de rito de passagem. Agora, depois de enfrentar uma situação difícil e não ter desistido ele era considerado velejador.

Esta vivência descrita por Rojo (2010) é frequentemente retratada na antropologia desde o texto de Geertz (1989) em *Um Jogo Absorvente: Notas sobre a Briga de Galos Balinesa*, onde uma certa situação que se vivencia junto com os sujeitos do seu campo de pesquisa muda tudo, fazendo com que você seja finalmente aceito pelo grupo. Trata-se de um rito de entrada.

Para as crianças que velejam de optimist na represa Guarapiranga, a ida para o mar também tem esse caráter de rito de entrada, justamente devido às condições de navegação que costumam ser mais difíceis no mar do que na represa, pois o vento no mar normalmente é mais forte, as ondas são sempre maiores e a raia é bem mais afastada da margem. Após a primeira experiência de vento forte ou de ida para o mar, observa-se a expressão do sentimento de orgulho não só por parte das crianças como também partilhado e incentivado pelos amigos e familiares.

Com esta mesma expressão de sentimento, Beto comenta sobre os aprendizados de sua primeira travessia:

“Foi um momento da minha vida que eu aprendi as coisas do mar mesmo. Pois, uma pessoa que corre só regata em represa, ou lugares

abrigados, se ela nunca velejar em mar aberto ela nunca vai ser uma pessoa do mar.” (Depoimento de Beto, São Paulo, agosto de 2017)

Daí que os velejadores compreendem o sentido da expressão “marinheiro de água doce”, em que o hábito de velejar em água doce caracteriza marinheiro pouco hábil. Como qualquer dito popular este termo carrega verdades e mentiras. Claro que existem velejadores habilidosos que sempre velejaram em água doce. Inclusive algumas águas doces são tão perigosas quanto o mar, como é o caso das águas do Rio Guaíba (que periodicamente são visitadas pelo famoso Minuano) e também existem as águas salgadas tranquilas, como as de Angra dos Reis, em que pouco venta.

A materialidade da água estimula o devaneio da renovação, da purificação, de uma passagem, de uma travessia. Não à toa Bachelard lembra que em diferentes culturas as crianças que são abandonadas ao mar e que são encontradas vivas nas praias, *“quando eram “salvas das águas”, tornavam-se facilmente seres miraculosos. Tendo atravessado as águas, tinham atravessado a morte. Podiam então criar cidades, salvar povos, refazer um mundo.”* (BACHELARD, 2002, p.77). Este poder que a navegação nos vivifica será mais estudado no próximo capítulo, por hora cabe lembrar que após a primeira aventura nos sentimos iniciados no mundo da vela.

3.3 O Eterno Aprendizado

A transformação do velejador não poderia ser dura e exata, ela segue a materialidade da água:

"A água é realmente o elemento transitório. É a metamorfose ontológica essencial entre o fogo e a terra. O ser voltado à água é um ser em vertigem. Morre a cada minuto, alguma coisa de sua substância desmorona constantemente. A morte cotidiana não é a morte exuberante do fogo que perfura o céu em suas flechas; a morte cotidiana é a morte da água." (BACHELARD, 2002, p.07).

Apesar do enfrentamento de uma situação drástica algumas vezes ser considerado como um rito de passagem, a transformação do velejador é cotidiana e contínua. Com a inconstância da água e as surpresas do vento vamos nos metamorfoseando, morrendo a cada dia sem nunca chegar a uma forma definitiva.

Sinto no corpo as mudanças, o envelhecimento e o amadurecimento. Em uma conversa com meu irmão me dei conta de que nunca deixaremos de ser iniciantes, sempre haverá um algo novo para aprender.

No ano passado, eu e o João, meu irmão, começamos a velejar de nacra 17. Compramos o barco do Samuel, um experiente velejador de Porto Alegre. Na negociação combinamos que antes do João trazer o barco para São Paulo ele velejaria por três dias junto com o Samuel para aprender algumas especificidades do barco, conhecer as regulagens básicas e ver se era isso mesmo o que queríamos. Logo no primeiro dia o vento estava forte e ele me relatou:

No popa, sai no trapézio e voltei, pensei: melhor não. Não foi medo, foi receio, segurança, pensei racionalmente. Antes eu achava que era tranquilo, aí você vê que não sabia tudo o que pensava saber. É uma sensação péssima, de perdido, de não saber o que fazer. No dia seguinte fomos para água no horário de menos vento, mas mesmo assim estava bem forte, havia o receio quanto ao material quebrar, foi uma velejada bem ‘conservadora’, sem arriscar muitas manobras. (Depoimento João, São Paulo, janeiro de 2018)

Quando o barco chegou em São Paulo e fomos dar a nossa primeira velejada com vento forte foi a minha vez de sentir o que o João havia comentado. O contra vento, foi tranquilo, mas o popa era assustador. Minhas pernas tremiam, não sabia se era pela força ou pela insegurança. Naquele dia, capotamos e quebramos a retranca. Hoje, quase 2 anos depois das nossas primeiras velejadas de nacra 17, estamos bem mais confortáveis no barco, nos acostumamos com a velocidade e estamos mais seguros nas manobras. Mesmo assim, não deixamos de ser surpreendidos com novidades e seguimos na nossa eterna formação.

Relembrando as primeiras velejadas de nacra 17 conversei com o João sobre o medo do iniciante e ele acrescentou:

Mas acho que isso também acontece com cara experiente. Imagina alguém com tanta experiência quanto o Torben Grael. Ele vai subir num barco voador e vai se sentir um otimista, tipo o America’s Cup capotando de frente (figura 16), ali todos tinham anos de carreira profissional, são os melhores velejadores do mundo! E tenho certeza que naquela capotada de frente muita gente sentiu medo. (Depoimento João, São Paulo, janeiro de 2018)

Figura 28 Regata America's Cup

FONTE: Gilles Martin-Raget ACEA 2017

O novo, aquilo que ainda não foi vivenciado, faz parte da aventura e está presente na prática tanto dos velejadores inexperientes quanto dos mais experientes. A forma como eles se sentem frente à determinada situação varia conforme a intimidade com a situação. A variedade de situações possíveis conforme o vento, as ondas e os diferentes equipamentos fazem com que tanto uma pessoa muito experiente quanto um inexperiente possam viver a empolgação da aventura, do inusitado, do desafio. Assim, a iniciação nunca se completa, sempre haverá um algo mais para aprender.

3.4 A Repetição

O desafio é um fator determinante para que a prática seja repetida e, por sua vez, a repetição é determinante para que o velejador se torne experiente. Trata-se de uma constante repetição da experiência em que a cada velejada, o velejador vai além do que fizera anteriormente.

Entre os velejadores, há aqueles que estão na água quase todos os dias, aqueles que vão todos os finais de semana, aqueles que vão uma vez por mês, e ainda, aqueles que passam anos sem velejar, até que um dia retornam. O tempo de cada um varia e as possibilidades de frequência são inúmeras, assim como os motivos dessas variações. A “desculpa” para velejar (ou para não velejar) pode ser: o calor, o frio, o vento, a falta de vento, os amigos, a família, o emprego, o desemprego, a escola, uma viagem, um campeonato, o desejo, a paixão, o sonho,

as histórias que ouviu, as fantasias que criou. Os motivos, tão diversos, surgem dessa rica combinação entre meio cósmico, social e pulsões do velejador. Nesse cenário, em que o tempo velejado varia tanto de pessoa para pessoa, o que é comum é que um dia a experiência é sempre retomada.

Não é considerado velejador aquele que navegou apenas uma vez. Para dominar a técnica da navegação à vela é preciso horas e horas no barco. É preciso aprender a velejar com vento vindo de frente, de trás e do lado, depois começa-se a perceber que para cada intensidade de vento o barco se comporta de uma forma e exige um tipo de movimento, assim como para cada tipo de onda o movimento do velejador também deve ser específico; e ainda, em diferentes tipos de equipamentos as percepções e movimentos também se alteram completamente. Pois bem, para saber velejar em qualquer tipo de vento, em qualquer tipo de onda e em qualquer tipo de barco pode-se levar uma vida toda.

Muitos desafios são inerentes à técnica, aqui entendida conforme Mauss (1974). Técnica é o modo como utilizamos nossos corpos, enfatizando que não se trata de uma questão puramente biológica, mas sim de uma combinação entre nossas possibilidades corporais e nossa cultura. Vale enfatizar que este sentido do termo técnica se diferencia do sentido comumente estabelecido na área da educação física, em que consideram técnico o movimento energeticamente econômico e correto, que se baseia no padrão sugerido pelo esporte de alto rendimento (DAÓLIO, 2004).

As técnicas empregadas por cada velejador variam conforme o equipamento utilizado, as condições do vento e da onda, o grupo e as possibilidades motoras de cada um. A variedade dos equipamentos, das comunidades e do ambiente me possibilitaram observar e experimentar diferentes modos de velejar. Assim, pude sentir no corpo a pluralidade de embarcações e a riqueza de movimentos que a humanidade inventa e aprimora.

Ciente das peculiaridades de cada comunidade e seus barcos, não me demorei descrevendo minuciosamente cada técnica que observei durante a pesquisa de campo. Entretanto, comentarei duas características observáveis nas variadas técnicas que contribuem para compreender o caráter desafiador dos movimentos durante a navegação.

A primeira característica é que a técnica varia muito conforme a intensidade do vento. No vento forte é preciso ter força, os movimentos devem ser precisos e a atenção é essencial, não é possível se distrair com o entorno, toda a energia deve estar voltada para a navegação; nele qualquer situação costuma ser desafiadora. Já no vento fraco, o uso da força não é necessário, velejar pode ser um passeio nada desafiador. Entretanto, o desafio pode se fazer

presente na calmaria, caso a situação exija que cheguemos a algum lugar em pouco tempo. Costuma acontecer em regatas, travessias, ou até mesmo em passeios em que um determinado tempo deve ser cumprido. Como por exemplo quando é preciso chegar em terra antes do anoitecer, ou antes que um mau tempo previsto nos alcance. É preciso ressaltar que a percepção do que é um vento forte ou fraco varia conforme a força e peso dos tripulantes, o tamanho da vela e o formato do casco ou prancha. Vale lembrar que a dicotomia entre vento fraco e vento forte não é unânime nem precisa, existe todo um gradiente de possibilidades de vento entre estes dois opostos.

A segunda característica é que a técnica varia conforme a função desempenhada pelo tripulante no barco. Em equipamentos com apenas um tripulante, o velejador é responsável por direcionar o rumo e ao mesmo tempo ajustar a vela; já em barcos com vários tripulantes as funções são divididas, de modo que costumeiramente o timoneiro se encarrega de dar o rumo e os proeiros cuidam das velas. Dependendo do grau de dificuldade da função e da habilidade do velejador os movimentos podem ser mais ou menos desafiadores.

O desafio que se revela na técnica consiste em manter o barco com velocidade navegando para a direção desejada. Para tanto, busca-se uma harmonia entre equipamento, vento, ondas e tripulantes. A cada movimento da onda e mudança do vento, o velejador se movimenta, se ajusta e ajusta a vela. Às vezes, a depender do lugar que se deseja chegar em relação com o vento, também é preciso fazer manobras, um bordo ou um jibe. Nessas manobras a vela e o velejador mudam de lado. São movimentos que exigem destreza e equilíbrio.

Velejador, vento, equipamento e água precisam entrar em sincronia, em um mesmo fluxo. Se o vento é forte e o mar está ondulado o barco sobe e desce, espirra água, quase embica, o velejador surfa as ondas, ora se posiciona para frente dando trancos para acelerar na onda, ora recua para popa evitando entrar com a proa na água. Por sua vez, se o vento está brando e a água está lisa é fácil deslizar, não é preciso se balançar nas ondas, basta dar o rumo e trimar a vela. Cada equipamento exige uma combinação de movimentos, assim como possibilita sensações específicas. Mas em todos o velejar depende de uma sincronia que possibilita ora sensações de planeio, ora sensações de deslize, ora êxtase na velocidade, ora tranquilidade no calmo deslizar.

Todos os modos de velejar nos permitem de alguma forma nos perder na intensidade, são movimentos repetitivos, que exigem atenção e se mostram hipnotizantes. Gumbrecht (2007) fala sobre essa ideia de se perder na intensidade que facilmente pode ser transferida para a experiência de velejar “*A intensidade da concentração abrange não apenas a capacidade de*

eliminar uma miríade de distrações em potencial como também uma abertura concentrada para que algo inesperado aconteça. Algo cuja chegada não controlamos e que portanto sempre parecerá repentino.” (GUMBRECHT, 2007, p. 45).

Dant (1998) ao descrever a relação do windsurfista com seu equipamento diz que o prazer de velejar só pode ser entendido a partir da ideia de fluxo. Em outro artigo, que escreve junto com Wheaton (2007), há elementos muito próximos aos que encontrei na pesquisa de campo. Dizem que os windsurfistas velejam pelo prazer que encontram na excitação, no êxtase da velocidade, em ser parte do ambiente e no “*standing still of time*”. Tais autores pontuam que estes elementos são exatamente o que Csikszentmihalyi (1975) descreve como fluxo.

Fluxo é um termo cunhado por Csikszentmihalyi (1975) para definir um estado que pode ser experienciado ao desempenhar uma técnica. Segundo o autor (1975) trata-se do momento em que o praticante se torna parte da atividade, em que funde ação e consciência e em que o tempo se apresenta distorcido. As atividades que nos proporcionam um estado de fluxo costumam ter: objetivos claros; feedback direto ou imediato e não devem ser nem muito difícil a ponto do praticante não conseguir realizá-la, nem muito fácil, a ponto de não ser desafiante.

Nazareth (2015) afirma que este estado de fluxo é comum nos desafios esportivos, pois costumam exigir “*plenitude do engajamento de nossas competências e de nossas energias, requerendo de nós nossa inteira atenção e assim a manutenção contínua do lançamento pessoal e coletivo nessa atividade.*” (p. 604). Na vela este estado evidencia o comprometimento do velejador com a prática, comprometimento este que só é possível conforme nos sentimos desafiados.

Deste modo, o caminho para se tornar um velejador experiente não corresponde a uma repetição mecânica, mas sim a um percurso que permite uma constante reelaboração do ser. Por mais igual que seja a estrutura da navegação e haja repetições, a experiência vivenciada é sempre nova. O velejador sempre se apresenta em sua atualidade, carregado de novos desejos e de uma nova condição corpórea - mais forte, mais fraco, mais treinado, menos treinado, mais velho. Assim como o velejador a cada dia já não é mais o mesmo, a água também não o é. As condições do vento e da onda variam tanto que cada navegação é completamente diferente da outra, mesmo que seja no mesmo lugar, com as mesmas pessoas. A repetição com desafio, a novidade, a intensidade e o fluxo são conceitos que para além da repetição mecânica, permitem ao velejador iniciado responder ao chamado da aventura.

4. Aventura

“Nenhuma utilidade pode legitimar o risco imenso de partir sobre as ondas.”
(BACHELARD, 2002, p.76)

“Bem que canta uma voz no cais nas noites mais belas: É doce morrer no mar.”
(AMADO, 2014, p.44)

O chamado e a iniciação nos encaminham para a aventura. Eis que chega o momento do acontecimento, de enfim içar as velas e se afastar da terra.

Por este capítulo investigarei os gestos presentes no velejar e suas aproximações com a imaginação. O olhar será direcionado tanto para o movimento do barco, quanto para o movimento do velejador. Descreverei o barco que se encaminha rumo à imensidão, que plana, que desliza suave; e o velejador que faz força, que caça e solta cabos, que mantém o rumo, que tem precisão, que se recolhe, que se arrisca e que passeia.

Entre força e delicadeza, velocidade e lentidão, aventura e passeio diferentes sensibilidades são afloradas no corpo. Os movimentos do velejar não indicam apenas funções necessárias para a navegação, mas também indicam por onde perpassa a imaginação que dá contornos a experiência. *“A realidade não é, para o homem, uma experiência imediata, mas presa aos vários fios que tecem o universo simbólico no qual está inserido e que o determina, que é configurado pelo homem e o configura.”* (FERREIRA-SANTOS, ALMEIDA, 2012, p. 30). As várias faces do movimento do velejador e do ambiente em que se navega correspondem a alguns desses fios que tecem o universo simbólico. Observo que o movimento entrelaçado no ambiente dita nossos devaneios e entusiasmos. Então, almejando evidenciar o repertório simbólico presente no velejar me debruço na análise dos movimentos.

Assim como o contato com a água e o vento nos remetem às imagens, os gestos também o fazem. Para Bachelard, a imaginação parte da materialidade do mundo. Portanto, como já vimos, do contato com cada um dos elementos surgem devaneios próprios de cada materialidade. Todavia, para os gestos que não trabalham matéria alguma - ou seja, os gestos que são puro movimento junto ao ar - encontramos a imaginação que envolve o ar. Na obra *O Ar e os Sonhos: Ensaio sobre a Imaginação do Movimento* Bachelard (2001) considera o movimento como base da imaginação, tal como considerou a matéria como base da imaginação dos outros elementos. Inaugura então, o que chamou de filosofia dinâmica, em que olha para o movimento integrando a vontade de mover-se com a experiência do movimento. É neste momento da obra de Bachelard que suas reflexões mais se aproximam da vivência da vida (enquanto antes se aproximavam da literatura): *“as imagens já não seriam simples metáforas, não se apresentariam meramente para suprir as insuficiências da linguagem conceptual. As imagens da vida se integrariam à própria vida. Não se poderia conhecer melhor a vida que na produção de suas imagens.”* (p. 265). O autor encontra aí uma precisa filiação do concreto com

o imaginário. Certeiramente, o mesmo busco nesta pesquisa, a qual envolve a aproximação do movimento vivido com a imaginação.

O estudo do movimento elaborado por Bachelard (2001) busca o sentido e enxerga o dinamismo da imaginação. Trata-se de uma filosofia dinâmica, a qual se diferencia do que seria uma filosofia cinemática, aquela atenta ao que é visual do movimento, ou seja, à velocidade e ao percurso. A filosofia cinemática não seria suficiente, já que “*não prepara a integração da vontade de mover-se na experiência do movimento.*” (BACHELARD, 2001, p. 264). Ao buscar uma filosofia dinâmica Bachelard estava interessado em um sentido trabalhado pela imaginação, que por sua vez se enraíza no próprio movimento. Nesta perspectiva a vontade e o fascínio fazem parte do movimento. Bachelard pondera que somos ao mesmo tempo movido e movente, impulso e aspiração.

As reflexões de Bachelard (2001) tecem um conhecimento que ora enfatiza o movimento vivido, ora o movimento das imagens. Dessa mudança de foco torna-se pouco a pouco explícito como ambos movimentos coexistem e se completam. A imaginação voa e nós - pelo nosso corpo, pela experiência da gravidade - sabemos o que é um vôo.

Nós e nossos devaneios somos dinâmicos. Ao velejar, nos movemos em diferentes cadências, de acordo com a vontade do vento, da onda e do equipamento. Realizamos gestos distintos e tais como nossos gestos, as imagens que produzimos ao devanear também são distintas. Nossa imaginação se agarra aos nossos gestos e tal como é trabalhada pela materialidade do mundo, também é trabalhada pelos nossos movimentos.

Durand (2012), nesse mesmo sentido, alia a imaginação aos gestos corpóreos partindo da premissa de que “*existe uma estreita concomitância entre os gestos do corpo, os centros nervosos e as representações simbólicas*” (p.51)¹⁰. Em *Estruturas Antropológicas do Imaginário* se dedica a aproximar os gestos dominantes de posição com uma vasta gama de símbolos e signos.

Sobre as pesquisas de Durand, Rocha Pitta (2005) afirma que os gestos aliados às representações simbólicas constituem o schème, o qual ao ser representado constitui o arquétipo, que é a imagem primeira de caráter coletivo e inato. Por exemplo, no gesto de saltar com o kite surfe está presente o *schème* da subida, o qual pode ser representado pelos arquétipos do alto, do céu, da ascensão e do anjo. Por este repertório simbólico vejo que os movimentos já não são simples contrações musculares e deslocamento.

¹⁰ Durand faz esta afirmação baseado em estudos de Piaget, Delmas, Boll e Betcherev.

No velejar, os movimentos, além de terem funções bem definidas, carregam sentidos simbólicos, que mesmo não sendo evidentes na intencionalidade do movimento, são vividos e percebidos. Para Durand (2012), o esquema do movimento organiza os símbolos e os signos: *“É o dinamismo das imagens, o ‘sentido’ figurado que importa, portanto, antes de tudo para a decifração não só dos símbolos, como também de certos signos sobrecarregados de semantismo e do sentido próprio dos conceitos.”* (DURAND, 2012, p. 135). Sendo assim, é no dinamismo das imagens que encontramos o sentido das mais diversas invenções humanas, tais como o velejar.

Assim, observando os gestos do velejador e atentando para os *schèmes*, os arquétipos e o dinamismo da imagem, encontro um caminho para investigar a relação da imaginação com os movimentos da navegação à vela.

4.1 O Movimento do Barco

O movimento mais explícito do velejar é o próprio movimento de navegar, é o deslizar do barco (ou prancha) sobre as águas. Neste movimento, independentemente do vento ser fraco ou forte há um tom de aventura. A imagem de partir sobre as ondas é impregnada de um tom dramático, Bachelard (2002) constata: *“O adeus à beira-mar é simultaneamente o mais dilacerante e o mais literário dos adeuses. Sua poesia explora um velho fundo de sonho e heroísmo.”* (p.77). Deixar a terra e entrar na água significa sair do lugar conhecido, seguro e previsível para flertar com o imponderável, é sem dúvida um movimento heróico. Além de estar registrado em quadros, canções, poesias e ficções literárias, o movimento heróico foi observado nos relatos dos velejadores tanto da pesca artesanal quanto expedicionários, ou esportistas e, certamente, estará presente na vivência de todos que se lançam à experiência de sair para alto mar.

No ambiente navegável, a vontade da natureza comanda, podemos prevê-la, mas nunca controlá-la. Por isso, sempre dizemos que por mais que o tempo esteja favorável o velejador deve estar sempre preparado para qualquer condição. Tanto o vento fraco quanto o vento forte podem ser lugares inóspitos se não estivermos devidamente aptos a enfrentar situações diversas. Mesmo na atmosfera do vento fraco, deslizando suavemente sobre ondas tranquilas. Pois se por exemplo, não tivermos água para beber, ou uma perspectiva de voltar para terra, a experiência serena pode se transformar em uma perigosa aventura.

Encarar o imponderável é sinônimo de aventurar-se, exige ousadia e coragem. Talvez por isso a imagem do barco que faz uma travessia comumente é relacionada à morte, a mais ousada de todas as aventuras. Bachelard aponta que na literatura a figura do barqueiro é fatalmente tocada pelo simbolismo de Caronte, o barqueiro que conduz as almas do mundo dos vivos para o mundo dos mortos na mitologia grega. A navegação para longe, para onde a vista não alcança, carrega um mistério tenebroso. Facilmente o desaparecimento no horizonte guia o sentido do desaparecimento do mundo. Também os navios fantasmas são recorrentes na literatura. *“A imaginação material quer que a água tenha sua parte na morte; ela tem a necessidade da água para conservar o sentido de viagem.”* (BACHELARD, 2002, p.78).

“A Morte é uma viagem e a viagem é uma morte. ‘Partir é morrer um pouco.’ Morrer é verdadeiramente partir, e só se parte bem, corajosamente, nitidamente, quando se segue o fluir da água, a corrente do largo rio. Todos os rios desembocam no Rio dos mortos.”(BACHELARD, 2002, p.77)

A navegação é sempre uma viagem e é sempre para um lugar desconhecido, bem se diz que ninguém entra no mesmo rio duas vezes, *“Para alguns sonhadores, a água é o movimento novo que nos convida à viagem jamais feita.”* (BACHELARD, 2002, p.78). A materialidade da água carrega a característica da impermanência. Qualquer viagem por ela será novidade, tal como na vida. As navegações e as viagens são metáforas certeiras para a vida, o devaneio conduzido pela água nos permite dar sentido e poetizar a existência, ressaltando seu caráter passageiro e inconstante. Ao navegar, vivemos partidas e chegadas; términos e recomeços; experimentamos em vida um certo gosto da morte, já que ‘partir é morrer um pouco’.

Haja coragem para as partidas. De fato, a busca pelo desconhecido é um movimento heróico. Ademais o lugar desconhecido e incomum, é favorável para a composição de histórias fantásticas. Na empolgação, vento, ondas e peixes podem ganhar proporções inimagináveis, como os monstros marítimos do além mar. E não à toa a expressão ‘história de pescador’ aparece em várias culturas. Por entre histórias que vivi e que ouvi, há sempre a dos animais dançantes: são peixes voadores, golfinhos, tartarugas, que navegam junto, conversam, dançam, dão conselhos e alegram o dia. Também têm as histórias dos ventos, tanto dos fortíssimos, que gritam, que levantam os barcos, que buscam vingança, quanto daqueles que abençoam e que nos salvam. São causos absurdos aos olhos de quem fica em terra. Impregnados de mitopoética, só podem ser conferidos por quem se deixa levar pela experiência do velejar entrelaçando gesto e devaneio. Só estando lá para saber.

Em Redonda, bem cedo, os barcos partem para além da nossa vista. E no fim da tarde, junto ao horizonte começam a surgir voltando para terra. Sidnéia comentou que quando criança

se enchia de curiosidade sobre o que acontecia nesse lugar que quem fica na terra não enxerga. Por mais que seu pai e seus irmãos lhe explicassem o que faziam em alto mar, ela precisava conferir. Só estando lá para conhecer de fato. Ocorre que o que não enxergamos, não tocamos e não sentimos, se apresenta como mistério.

Em tempo de tempestade quem fica em terra permanece aflito, Cida, esposa de pescador, conta que em dia de vento muito forte se preocupa conforme vai escurecendo e o marido não retorna. A mesma aflição percebo nos pais das crianças que competem velejando. Quando a tempestade encobre a água e a paisagem se transforma em uma enorme nuvem cinza, os pais ficam inquietos próximos à margem aguardando pela volta ou por notícias. Assim que os velejadores voltam ou que o tempo melhora trazendo boas notícias, a tranquilidade entre os que ficaram em terra paira e não há mais riscos a temer.

Parece que o adeus de quem fica em terra é um adeus mais dilacerante do que o adeus de quem parte para a água. Para os velejadores o risco não é elemento principal da experiência, tal como Zimmermann e Saura (2016) apontam *“even if risk is inseparable from many adventure sports, risking death or serious injury are not the main elements that characterize these activities.”* (p.157). As autoras ainda apontam que o risco em esportes de aventura estabelece uma postura de respeito dos esportistas frente ao desconhecido. Assim, os velejadores mantêm o equipamento preparado para aguentar situações extremas. Como já foi dito, sabemos que o vento não é controlável, respeitamos suas forças e nos preparamos.

Uma situação de risco muito comum é a navegação em meio à tempestades. Já ouvi várias histórias sobre elas e já passei por algumas. Uma vez, velejando de nacra 17 com meu irmão, em um dia comum de treino, o barco estava preparado e nós também. Fomos para água e o céu estava azul, mas um forte vento soprando de uma direção atípica indicava que a chuva estava por vir. A cada instante o azul ia se transformando em cinza e o cinza claro em cinza escuro. A tempestade se aproximava. Olhávamos para o céu e torcíamos para que o vento levasse esse mau tempo para longe de nós. O vento não mudou de direção e a vinda da tempestade era certa. Decidimos então navegar na direção da tempestade, esperançosos de que ela passasse rápido. O vento só aumentava e a visibilidade piorava. Assim que nos demos conta de que mal conseguíamos enxergar o que estava a 10 metros resolvemos diminuir a velocidade. Não era mais preciso buscar o melhor rendimento. No momento só queríamos terminar o treino sem danos no material ou em nós mesmos. Decidimos velejar até próximo da ilha dos Eucaliptos para nos protegermos do vento. Não demorou muito e começamos a ouvir estrondos de trovões, agora sim o perigo era eminente. Decidimos que a melhor estratégia seria velejar

bem próximo da margem, de preferência onde tivesse árvores que fossem bem altas, desse modo talvez elas fossem mais atrativas para os raios do que o nosso mastro. Assim que chegamos perto da margem nos sentimos seguros e pudemos descansar um pouco. Ficamos velejando devagar, tranquilamente, atentos ao trajeto da tempestade e assim que os trovões passaram resolvemos dar continuidade ao treino. Não houve tempo para pânico, também não sei dizer ao certo se foi medo o que senti. Talvez receio, tudo precisava de uma atenção extra, não tínhamos brecha para muitos erros, era preciso estar cem por cento atento à situação.

Quando se vive uma aventura sabendo exatamente quais as providências a serem tomadas ficamos imersos na situação. Para os velejadores experientes trata-se de um momento muito menos aflitivo do que para quem fica em terra, de mãos atadas, aguardando o retorno de alguém querido.

Quando perguntei aos velejadores sobre o medo em situações perigosas me contaram que o medo costuma ser relativo ao equipamento não aguentar, é um medo calculado, demasiado racional. Mas alguns velejadores me lembram que nem sempre foi assim, o medo na iniciação é bastante frequente.

Observa-se na entrevista com Nem, o reconhecimento dele de que hoje em algumas situações extremas sente receio de quebrar o material, mas não medo como sentia quando criança. Eu também me lembro de quando criança ter sentido esse medo impetuoso. Recordo de uma vez em que sai para velejar de Optimist com a minha mãe. Acho que foi no meio de um dos cursos que fiz, talvez foi por não ter conseguido acompanhar a turma. Eu sempre era a mais nova e provavelmente precisava de um reforço além das aulas. Na velejada com minha mãe tenho nítida a lembrança de muitas ondas provocadas por lanchas. As ondas eram insuportáveis e causavam instabilidade, balançavam o barco conforme sua vontade, não mais como a minha, acabavam com as minhas certezas, me causavam um certo pânico. Ao mesmo tempo olhava para minha mãe, que me garantia que chegaríamos em terra firme. Sua voz me tranquilizava, mas a vontade de não estar ali não passava, era medo. Mais tarde passou, não naquele dia, só depois de muitas outras velejadas.

Parece-me que este medo irracional passa conforme conhecemos a nossa embarcação e a natureza da água e do vento. O costume de navegar nos dá a segurança necessária para enfrentarmos os riscos de maneira precisa e calculada, prestando mais atenção nas possibilidades do que nas dificuldades. Também nos permite inovar nas intempéries. A estréia de novos equipamentos e o desafio mediante situações muito distintas do conhecido, facilmente pode nos trazer de volta o medo impetuoso que nos invadia na infância.

Velejando em grupo, com pessoas mais experientes, me dei conta de como aparentar tranquilidade mesmo em situações extremas é importante. Cada membro de uma tripulação tem sua função bem definida e todas as funções se complementam. Em situações extremas a falha de um complica a navegação de todos. É importante que todos estejam confiantes na competência de cada um, caso contrário, a percepção do risco aumenta e a sensação de insegurança pode se alastrar para mais tripulantes.

Na primeira vez em que velejei de lightning em um mar muito agitado com um vento muito forte, me lembro de ter sentido medo e de ter me esforçado para transparecer tranquilidade, ainda mais porque os outros dois tripulantes estavam confiantes e serenos. Nos dias seguintes, conforme velejamos mais vezes em situações parecidas, fui me acostumando e percebendo que estávamos preparados e não teríamos problemas. Na ocasião, outro membro da tripulação me confessou que também naquele primeiro dia tivera medo, mas conforme observava a minha calma, se sentiu mais tranquilo e resolveu não aparentar o medo que sentia. Nossa aparente tranquilidade deu força um ao outro para encarar o desafio sem entrar em pânico.

Para minimizar os riscos de acidentes, as comunidades de velejadores costumam ter alguns acordos de solidariedade em água. Entre os velejadores de competição a cooperação em caso de perigo é tão explícita que a primeira regra do livro de regras de regatas a vela (2010) estabelece: *“Um barco ou competidor deve prestar todo o auxílio possível a qualquer pessoa ou embarcação em perigo”* (p.15). Um caso emblemático desta regra rendeu a medalha Pierre de Coubertin¹¹ ao velejador Lawrence Lemieux, que em uma regata dos Jogos Olímpicos de Seoul em que estava em segundo lugar ao ver um velejador de outra embarcação passando por apuros pulou do seu barco para socorrê-lo (KIDD, 1996). Entre os pescadores de Redonda e Tatajuba é acordado que se outro pescador parece estar com problemas, os que estão ao redor devem ajudar. Inclusive, ao final do dia fazem uma contagem para verificar se todos chegaram bem em terra e caso sintam falta de alguém organizam uma expedição para resgate.

Mesmo com tecnologia e diversas medidas para evitar acidentes velejar carrega o sentido de aventura. Ser dependente da vontade da natureza, ir para um lugar desconhecido e estar longe da vista dos que ficam em terra concede ao velejador um caráter heróico. Conforme vivemos experiências audaciosas sentimos no corpo uma potência particular, que nos dá a

¹¹ A Medalha Pierre de Coubertin é concedida pelo Comitê Olímpico Internacional para atletas e pessoas envolvidas nas competições que mostraram alto grau de esportividade e espírito olímpico ao socorrer um colega durante a disputa dos Jogos.

sensação de sermos mais fortes e capazes, como se atualizássemos em nossos corpos mitos heróicos. No fundo sabemos:

“Para enfrentar a navegação, é preciso que haja interesses poderosos. Ora, os verdadeiros interesses poderosos são os interesses quiméricos. Os interesses que sonhamos, e não os que calculamos. São os interesses fabulosos. O herói do mar é o herói da morte. O primeiro marujo é o primeiro homem vivo que foi tão corajoso como um morto.”
(BACHELARD, 2002, p.76)

4.2 O Movimento Heroico do Velejador

Enquanto velejamos alguns movimentos que realizamos reafirmam a sensibilidade heróica. Ao velejar retomamos a vivacidade e a empolgação de mitos e narrativas heróicas. Sem muita dificuldade o velejador se imagina Ulisses, herói grego que se lançou ao mar e viveu a Odisseia. O posicionamento ativo e o uso da força corroboram para que seja vivido no corpo todo o devaneio do heroísmo. Nos nossos gestos corpóreos habitam devaneios específicos. Para analisá-los é necessário atentarmos para alguns gestos.

Os velejadores responsáveis pelo rumo da embarcação constantemente adotam uma postura ativa, o olhar passeia pela vela e pela água. A atenção na vela serve para identificar se o vento está passando adequadamente. Já o olhar para água busca analisar qual o caminho mais adequado considerando as rajadas de vento, outros barcos e obstáculos. A cabeça fica ereta, quase não olha para baixo. O olhar oscila entre o alto, onde está a vela e a frente, onde está a água longínqua. Esta posição resulta em uma postura ativa, que encara o que vem pela frente, que busca estratégias e que está atenta.

Figura 29 Velejador atento ao rumo

FONTE: arquivo pessoal da autora

Outro gesto típico da navegação é o caçar e o soltar dos cabos. A maioria dos controles da vela são feitos à partir da tração de cabos. Para controlar a abertura das velas em relação ao vento manuseamos os cabos chamados escotas. Já para subi-las ou baixa-las no mastro usamos as adriças. Ao manusear escotas e adriças, os movimentos costumam ser amplos, exigem braçadas largas e força.

Içar as velas no mastro, saltar de kitesurfe, planar e voar de foil são movimentos que carregam imagens de verticalidade, evidenciam o schéme da subida. Possuem o fascínio do

vôo, já discutido no capítulo ‘Chamado’. Ao subir as velas, uma espécie de vertigem nos arrebatava, o barco é a expansão do próprio corpo tocando o céu lá no alto, quanto mais alto o mastro mais potente é o meu barco, mais alto é o meu alcance.

Sobre essa potência que nos arrebatava ao nos darmos conta da grandeza do mastro, bem me lembro da primeira vez em que velejei de laser. Assim que o barco ficou pronto para entrar na água olhei para o top da vela e senti certa vertigem. A vela era muito alta, parecia tocar o céu, me impressionava pensar que eu estaria controlando algo tão grande, já que eu estava acostumada a velejar de optimist¹². Durante a velejada o vento estava fraco, então não tive muita dificuldade em controlar o barco, tudo correu bem, me lembro de naquele dia não ter olhado muito para as rajadas de vento como costumo fazer, fiquei quase todo o tempo olhando para o alto, para a vela, contemplava aquele pano branco que parecia voar em contraste com o céu azul, era uma imagem fascinante.

O equipamento permite a vivência do ‘sobre humano’, somos mais rápidos e tocamos mais alto. Os gestos ascensionais: de subir a vela, saltar de kitesurfe, planar, voar (com os foils) conferem ao velejador um teor ‘sobre humano’ no sentido moral (do bom) e no sentido potente. Durand (2012) ao citar exemplos das mais diversas culturas, afirma que a humanidade recorrentemente considera que o que sobe é puro e angelical, assim como o que é poderoso é grande e alto. Conforme Eliade (apud. DURAND, 2012), “*O alto é uma categoria inacessível ao homem, como tal pertence por direito aos seres sobre-humanos.*” (p.135).

Ademais a ascensão, tal como a navegação, é deslocamento e símbolo de viagem “*A ascensão é, assim, a 'viagem em si', a 'viagem imaginária mais real de todas' com que sonha a nostalgia inata da verticalidade pura, do desejo de evasão para o lugar hiper ou supraceleste.*” (DURAND, 2012, p. 128). Não bastasse velejar ser uma viagem para a imensidão da água, os velejadores também encontram a viagem da verticalidade, buscam o vôo, se divertem com saltos, planadas e com a altura das velas.

¹² O mastro de um laser é quase o dobro do tamanho do mastro do optimist.

Figura 30 Manobra de kitesurfe

FONTE: arquivo pessoal Estefania Rosa

O contrário desses movimentos de subida: a aterrissagem no salto de kitesurfe e nas planadas de catamarã, assim como o baixar das velas não me parecem ter um sentido tão relevante na experiência quanto a ascensão. Essas descidas são mais como pousos e só acontecem porque não é possível voar para sempre. O sonho é o vôo, a descida é uma volta a realidade, uma sina da terra, a prisão do peso da gravidade. Bachelard (2009), ao discorrer sobre a queda imaginária parece ter esta mesma impressão:

“acreditamos que o eixo real da imaginação vertical está dirigido para o alto. De fato, imaginamos o impulso para o alto e conhecemos a queda para baixo. Ora, não se imagina bem o que se conhece. (...) O alto, portanto, prima sobre o baixo. O irreal comanda o realismo da imaginação.” (p. 92).

O fascínio da descida, no seu sentido da vontade, não está na navegação a vela. Talvez esteja na imaginação dos nossos companheiros de água, daqueles que se divertem mergulhando e buscando as profundezas do oceano, suas grutas, mistérios e seres fantásticos, mas aí falamos já de outra pesquisa.

Outro elemento muito marcante dos gestos da navegação é a força. A necessidade da força confere ao movimento um vigor e uma energia específica. Torna o movimento desafiante. Aqueles que o conseguem realizar com primor sabem que não é algo trivial e se orgulham pelo feito. Cabe lembrar que cada equipamento exige uma força específica e que muitas vezes, utilizando roldanas, é possível fazer reduções e diminuir a força necessária. Desse modo, as pessoas podem adaptar seus barcos para fazer menos ou mais força. Entretanto, vale frisar que ao velejar em situações em que não é preciso fazer força alguma (seja por conta do modelo da embarcação ou da minha capacidade física) a experiência não tem o mesmo fascínio, pois não sentimos no corpo a mesma empolgação e tantas imagens de uma sensibilidade heróica e ao final, quando já podemos descansar em terra firme, não sentimos o corpo cansado e satisfeito. Sentir no corpo que o que você está fazendo não é trivial, promove uma deliciosa sensação de se sentir capaz. Por mais que o momento seja duro, penoso e difícil, ele carrega um maravilhamento específico, bem expresso no depoimento do velejador de pesca artesanal Francisco: *“Na hora a gente sofre, mas depois passou, passou está bem, dá orgulho.”*

Em grandes viagens, a força para se manter desperto fazendo turnos de poucas horas de sono, a capacidade de não enjoar (ou de tolerar o enjoo) e a adaptação à uma rotina exposta ao tempo, exigem uma disposição sobre humana e podem ser mais essenciais do que a força necessária para caçar cabos ou carregar coisas. Ao final de uma longa jornada a superação do cansaço também nos enche de satisfação. Sobre o assunto Tamara, velejadora expedicionista, diz:

“Eu sou uma pessoa normal, não sou tão forte quanto os homens que velejam aqui. O que acontece é que nesse barco, que é muito grande, que pesa 100 toneladas e que a gente costuma ir para lugares que exige uma força sobre humana, você ser um pouquinho mais forte ou um pouquinho mais fraco não vai fazer a menor diferença. Assim, você ser capaz de carregar 300 kg é nada, porque o vento é gigantesco e o peso do barco e o deslocamento dele é colossal. Então, sinto muito.”
(Depoimento Tamara Klink no seu canal do youtube.com)

O discurso sobre a necessidade da força muitas vezes se confunde com argumentos para desincentivar a participação das mulheres no universo da vela. Por muito tempo a vela esportiva foi praticada apenas por homens e quando uma mulher subia em um barco era apenas por ser esposa de algum velejador. Bricknell (1999) em uma pesquisa etnográfica analisando a subcultura dos velejadores competitivos da Austrália, discute sobre a presença das mulheres na vela esportiva. Ela aponta a predominância de um discurso misógino em que as mulheres são consideradas:

“Women are too emotional, physically weaker, vulnerable, have less endurance, have a reduced capacity to assimilate technical information, are mentally less suited to stressful situations, or are greedy, lustful groupies who are both materially and sexually parasitic of men (my fieldwork dairies, 1993, 1994, 1995, 1996)” (p. 430)

Burgh-Woodman e Brace-Govan (2007) e Crawley (2002) apontam para este mesmo discurso dominado pelos homens (‘male-dominant’) no contexto da vela competitiva. Nesse sentido as autoras encontraram os discursos dos velejadores atrelados ao mito da inferioridade física das mulheres, complementado pela leitura de que as mulheres fortes, portanto, masculinizadas, seriam lésbicas¹³. Burgh-Woodman e Brace-Govan (2007) complementam que na vela de cruzeiro, ou seja, entre os velejadores que usam seus barcos para passear ou morar, estes discursos não estão presentes e que se trata de um ‘gender neutral space’. Uma vasta literatura da área de gênero e esporte aponta que de fato o ambiente esportivo não está familiarizado com a presença da mulher e reafirma um discurso machista. Conforme a luta das mulheres escancara essas assimetrias de gênero, a sociedade tem se repensado e dentro da World Sailing não tem sido diferente. Evidências desse novo rumo são as mudanças do número de participantes mulheres nas Olimpíadas de 2024, que finalmente deve se equiparar com o número de homens. Nesse sentido o presidente da World Sailing expõe o seguinte posicionamento:

“Here I feel like we are fighting against history because we have a terrible history in this area. A lot of the history of sailing great, a lot of inheritance we have to respect, but the engagement with women I think we cannot be so proud and so I think that is something we have to work hard on. We are doing that every day. That is a major thing for the Olympics how do we engage more women.” (Depoimento Kim Andersen, presidente da World Sailing <http://www.trofeoprincesasofia.org/en/default/races/race-newsitem/text/49-trofeo-s-a-r-princesa-sofia-iberostar-en/textnews/kim-andersen-%28DEN%29-president-of-world-sailing-speaks-for-2024-we-have-to-have-a-minimum-of-two-and-maybe-four-mixed-events-en/page/2/return/race-news> acessado em 18/04/2018)

Tendo minha história atrelada a vela competitiva já presenciei muitos desses discursos. Entretanto, sou de uma geração em que algumas mulheres mais velhas já haviam conquistado espaço na vela esportiva brasileira e me serviram de referência. Lembro-me de ir para as

¹³ A homossexualidade é apresentada pela comunidade dos velejadores da pesquisa de Burgh-Woodman e Brace-Govan (2007) e Crawley (2002) como algo ruim, trata-se de um grupo bastante homofóbico.

competições de crianças e às vezes ver mulheres adultas velejando por perto, ainda que fossem poucas, a simples presença delas me indicava que eu estava no lugar certo, que velejar também poderia ser lugar de menina. Ter tido uma treinadora mulher também foi importante para mim neste sentido, pois era uma referência bem próxima.

Atualmente o espaço da mulher na vela brasileira tem crescido bastante. Inclusive, o fato de Martine Graef e Kahena Kunze terem sido as únicas medalhistas brasileiras na vela na última edição dos Jogos Olímpicos deu grande visibilidade à vela feminina.

Após ter participado dos Jogos Panamericanos de 2015, onde junto com minha tripulação conquistamos a medalha de bronze, sinto que ganhei um certo respeito. Entre os velejadores que me conhecem, nunca mais senti que não confiassem na minha capacidade de velejar bem. Apesar disso, volta e meia algum desavisado ainda me julga incapaz e nessas horas sempre penso que tal julgamento se deve ao simples fato de eu ser mulher.

Sobre esse tema apresento um relato do meu diário de campo:

“Redonda-CE, 20/03/2017: Conversa com Cida, Dudu e Eduardo.

Sid me diz que preciso conversar com Eduardo. Vamos caminhando até a casa dele e ela em seu tom de brincalhona, como que me armando uma peça, me diz:

-Pergunta pro Eduardo o que ele acha de mulher que pesca.

-Pergunto sim.

Sorrio sabendo que vêm história boa por aí.

Chegando lá só encontramos Cida, uma senhora de sorriso largo, que nos recebe trocando uma boa prosa e oferecendo suco naquele terraço gostoso. Passado uns 15 minutos Sid se despede e sai para a faculdade. Continuo por ali, Cida já sabe da minha pesquisa e seguimos uma conversa sobre como é ser mulher de pescador. Conversa vai, conversa vem, ela me conta que Eduardo foi amolecendo, na juventude era bruto, sangue quente, aquele que enfrenta qualquer coisa. Diz que pescador é assim mesmo, tudo homem duro. Também me conta sobre os conhecimentos da pesca, parece que sabe tudo, me mostra os manzuás, as partes do barco que estavam guardadas no meio da sala. Lembrou minha casa dias antes de campeonato importante, um labirinto de cabos e velas. Cida me oferece um jantar, já me sentindo em casa, aceito feliz. Chega Dudu, o filho pescador, com o sorriso largo igual ao da mãe, se mostra empolgado em poder me ajudar com a pesquisa. Conversamos sobre os tipos de barcos, Dudu me contou sobre as competições, seguimos a conversa e quando já estava terminando o jantar chega Eduardo. Nada de sorriso largo, me cumprimentou e já ia entrando na casa quando Cida diz que ele precisava conversar comigo. Ela mesma explica a minha pesquisa e ele com um olhar meio contrariado, mas muito educado senta-se à mesa

conosco. Segue a conversa, há um ar de respeito, Dudu fica mais calado, o pai é mestre velho, sabe mais. Eduardo me conta sobre a estrela do porto, os conhecimentos da pesca, sobre o mar bravo, até que me lembro de Sid e pergunto:

-O que você acha de mulher que pesca?

-Tudo vagabunda.

Era um tom debochado, mas vindo daquele rosto sério não consegui desvendar se era piada, resolvi acreditar que sim, dei um rápido respiro de risada e o Dudu, com seu jeito conciliador, rapidamente emenda:

-Aqui só ela pesca.

Eduardo complementa:

-De mulher só tem ela.

Comento as informações que Sid me dera, que além dela tem mais duas na costa do Ceará, Eduardo me completa as informações:

-Tem uma lá perto da barrinha, que pesca mergulhando. Lá em canoa quebrada tem a mulher do Garrincha, mas ela não é brasileira não.

Agora, nesta costa, de Fortaleza à Icapuí só tem a Sid mesmo. E nenhuma mulher faz a função que ela faz.

-Por que?

-Ela faz trabalho do homem, no mar ela faz trabalho do homem.

-Tem alguma função que vocês acham que daria para mulher?

-Porque o mar, o mar não é para mulher.

-É, tem que ser forte.

-Porque assim, a gente trabalha em barco de veleiro. Barco de veleiro, vamos supor, você é mulher, você vai pro mar conosco, aí passa o dia no mar, sai daqui 4:30, chega em torno de 14h, 13h, 15h. Aí quer dizer que você não aguenta o que a gente aguenta no mar.

Ele termina esta frase e dado por explicado me parece querer uma resposta minha. Se dá um silêncio no diálogo. Acho que fazia tempo que alguém não me dizia que eu não aguentaria algo no mar. Penso na Sid e na peça que ela tinha me armado, com certeza ela já sabia desse rumo da conversa. Abro um sorriso e pergunto:

-Quem? Eu?

Algumas risadas me escapam. Eduardo segue:

-To falando de mulher...

Antes que ele termine digo:

-Acho que é uma questão de costume.

-Porque, digamos assim, o mar é bom, mas o mar tem umas passagens pesadas.

-Com certeza.

Ele repete:

-O mar tem umas paisagens pesadas.

-Mas a Sid aguenta, né?

*-Ela aguenta, ela não reclama, ela gosta da profissão que tem. Ela vai mais comigo e ta nem aí.
A conversa segue. Do mar perigoso passamos a falar sobre dormir no barco, voltamos para as regatas e terminamos falando sobre tripulações.”*

Concordo com Eduardo que o mar tenha suas paisagens e passagens pesadas, e que a depender do equipamento que utilizamos é preciso ter muita força. No caso dos botes, barcos que os pescadores de Redonda utilizam, não há muitas reduções, realmente, é um barco que exige força. Mas não é nada que impeça as mulheres de velejar, inclusive, em um barco tripulado por mais de uma pessoa onde as funções podem ser realizadas em conjunto, ou remanejadas caso um tripulante não tenha a força necessária, seja ele homem ou mulher.

Figura 31 Sidnéia mulher, forte e pescadora

FONTE: <<https://projetosereias.com/sidneia/#jp-carousel-142>>

Ademais, as mulheres acostumadas com o ofício desenvolvem a capacidade física necessária tal como fez Sidnéia. Crawley (1998) aponta que o fato da comunidade desvalorizar a força das mulheres influencia na preferência delas por não se tornarem fortes e assim não desenvolvam ao máximo tal capacidade física.

Ultrapassando as barreiras sociais, as mulheres são tão capazes de serem boas velejadoras quanto os homens. Homens e mulheres são habilitados, qualificados e competentes igualmente para sentir no corpo o frescor e o orgulho de ter enfrentado uma situação difícil. Revivemos no corpo o arquétipo do herói, do guerreiro, do aventureiro enquanto velejamos tendo uma postura ativa, saltando, tracionando cabos e fazendo força.

4.3 O Movimento Tranquilo do Velejador

A sensibilidade heroica é muito marcante na experiência do velejar, mas não é a única. Em vários trechos desta pesquisa tenho destacado as ambivalências. Velejar, tal como o devaneio, tal como a vida, mescla os opostos.

Assim como o vento e a água têm suas várias psicologias velejar também se estrutura como um fenômeno que perpassa diferentes sensibilidades. Velejar é aventura, desafio e força, mas também passeio, tranquilidade e leveza. Na mesma experiência encontramos sonho e pesadelo. Em um mesmo dia o tempo muda e em questão de segundos transitamos da tranquilidade para a adversidade, ou vice-versa. Em um mesmo barco pode haver um tripulante desacostumado com a situação que se aflige com a velejada, enquanto outro se sente seguro e passeia. Em uma mesma função, ora preciso fazer força e movimentos amplos, ora devo ser delicada e precisa. Em um mesmo mar ora considero-o inimigo, ora companheiro. São muitas as ambivalências que coexistem na experiência do velejar.

Tendo já discorrido sobre os movimentos do corpo e da imaginação que rondam o imaginário heroico, julgo necessário descrever esta sensibilidade outra, que faz do velejar um momento que une passeio, delicadeza e suavidade. Pois bem, comecemos a explorar esta outra experiência possível.

Perseguindo a costa, pelos caminhos da água, vez ou outra se encontra uma baía de água mansa. Lugar propício para um mergulho, um descanso. Deitada sobre o deck ou sobre o mar, rodeada de azul, me perco no branco das nuvens.

As nuvens, que indicam o vento, frequentemente são estudadas para decidirmos o rumo. Mas em um passeio tranquilo, momento de descanso, seu papel é outro: “*Determinam devaneios fáceis e efêmeros.*” (BACHELARD, 2001, p.189). Em um dia de vento brando brincamos com a nuvem, no céu, criamos formas em movimentos suaves e lentos. Em um instante as nuvens podem ser animais que “*não morrem. Vemo-los somente desaparecer, e sem sofrimento, sob os nossos olhos. Suas formas são instáveis, sempre inquietas, mas tão doces de acariciar, diria eu, se isso fosse pura loucura! As nuvens.*” (BACHELARD apud Jules Supervielle, 2001, p.190).

“*A nuvem nos ajuda a sonhar a transformação.*” (BACHELARD, 2001, p.190), o provisório. A imaginação do velejador caminha entre o devaneio das formas das nuvens e a lucidez do tempo. Se a nuvem vai crescendo e escurecendo, logo o velejador se desfaz de seus devaneios e começa a se preparar para a mudança do tempo. As nuvens evidenciam o imponderável e a instabilidade da atmosfera.

Além das nuvens, a costa também nos diverte. Quando tudo está indo bem, há tempo para admirar o percurso e instaura-se uma relação estética (FERNANDES, LACERDA, 2010), o contato com a natureza potencializa o onírico e é a partir da matéria que se sonha e que se encanta (BACHELARD, 2002).

Figura 32 Passeio Tranquilo de Bote no mar de Redonda - CE

FONTE: arquivo pessoal da autora

Nas regatas festivas¹⁴, há uma preocupação por parte da organização em estabelecer um percurso agradável. Explora-se então a geografia do lugar buscando nas ilhas, penínsulas e baías um potencial estético. Muitas vezes a graça dessas regatas está no trajeto por espaços belos e inusitados. Para além

das regatas festivas a apreciação do entorno é recorrente entre os velejadores desta pesquisa. Todos, pescadores, expedicionistas e esportistas vez ou outra contemplam a natureza. A postura do corpo que contempla não é a mesma ativa de quem está atento ao rumo. Mais relaxado, com um olhar que passeia, a posição do velejador não busca o rendimento, é descansada e aconchegada. Nesses momentos, pouco importa se estamos rápidos ou no rumo. Pouco importa o movimento para quem passeia. Quem se movimenta é o devaneio, a atenção não é firme, ela delicadamente se atém ao que lhe fascina, sejam as nuvens, a costa, as águas ou os animais.

Outros gestos que se contrapõem à postura heroica são aqueles que não exigem força, mas sim delicadeza. São os gestos que fazemos para regular a vela, para nos equilibrar, para consertar o barco, para dar nós e para costurar.

Regulamos a vela fazendo ajustes finos. Podemos deixá-la mais plana ou mais gorda a depender da intensidade do vento e das ondas. Os cabos que caçamos e soltamos para tal regulagem costumam ser finos, não precisam aguentar uma tração muito grande. Precisamos ter mais precisão do que força. Caçamos tais cabos olhando para a vela, observando minuciosamente o efeito em seu formato.

Tão delicado quanto essas regulagens são os nossos movimentos para equilibrar o barco quando o vento não está forte. Qualquer tropeço ou tranco fora do ritmo das ondas pode desacelerar a navegação. Adriana, quando fora minha treinadora, dizia que no vento fraco, ao

¹⁴ As regatas festivas na represa Guarapiranga costumam ser uma parceria entre o clube organizador e a Federação de Vela do Estado de São Paulo. Para participar delas basta se inscrever no evento, não precisa estar vinculado nem à federação estadual nem a confederação nacional, também não é preciso ter um tipo de barco específico. Nas regatas festivas são aceitos todos os tipos de veleiros e o caráter festivo é mais enfatizado do que o competitivo.

fazer a manobra do bordo ou do jibe, deveríamos ser como bailarinas. É preciso dar leveza aos movimentos. Ademais, quando não estamos manobrando mal nos movimentamos e nos encolhemos para dentro do barco:

Figura 33 Nacra 17 no vento fraco

FONTE: J. Mendes / www.ycp.com.br

Movimentos bem diferentes de quando o vento está mais forte, em que fazemos contra peso:

Figura 34 Nacra 17 no vento fraco

FONTE: Douglas Moreira / [fisheye image](http://fisheyeimage.com)

O cuidado com o equipamento também exige uma postura delicada. É preciso conhecer o barco como quem conhece o próprio corpo. É preciso saber os caminhos dos cabos, a estrutura do mastro, os contornos do casco, todo detalhe importa. Montá-lo, desmontá-lo e repará-lo são tarefas cotidianas. Grande parte da estrutura que se monta e desmonta de um dia para o outro é baseada em nós típicos, não à toa são famosos os nós náuticos. Há neste ponto todo um saber sobre os nós, cada um deles tem função e trejeitos específicos, fala-se em ‘arte da marinharia’.

Ao conhecer os pescadores de Redonda me encantei pelas embarcações. Os botes são construídos na própria vila, em madeira, com pinturas alegres. Conferi ali uma primorosa ‘arte da marinharia’, o processo artesanal cria barcos típicos desta localidade, esculpidos à mão em detalhes primorosos. Tatajuba não tem a mesma sorte, seus moradores me contaram que antigamente havia um pescador que construía as canoas, mas com sua morte seus saberes também se foram. Uma perda para a comunidade que hoje precisa comprar barcos em Camocim.

Em Redonda, Nivaldo é o responsável pela construção dos botes. Ele sabe pescar, velejar e faz parte da comunidade. Um privilégio para os pescadores, que vez ou outra encomendam embarcações com características particulares e que podem acompanhar de perto o nascimento do barco.

A construção tem seu fascínio, volta e meia escutamos sobre histórias de velejadores que constroem o próprio barco. Não faz muito tempo fiquei sabendo de um caso da família da minha mãe: Meu avô, na época em que ainda era estudante de medicina, resolveu construir um veleiro. Sem muita experiência como velejador ou como construtor, tinha um sonho a ser perseguido. Baseado em livros e princípios da engenharia, pouco a pouco foi construindo seu veleiro no quintal de casa. Anos e anos se passaram, meu vô se formou, casou-se e mudou-se. Mas a missão continuava, no mesmo quintal - mesmo a contragosto da irmã, da mãe e da esposa. A irmã queria o quintal de volta, o barco já ocupava muito espaço. A mãe não queria que ficasse pronto, dizia: “melhor o barco em terra do que na água, o mar é perigoso”. Mal sabia que seus bisnetos seriam gente do mar. A esposa, minha avó, disputava a atenção e o carinho do meu avô, jocosa nomeou o barco de Filomena e em tom de gozação, dizia que ele passava mais tempo com a Filomena do que com ela. Anos e anos de um sonho que não deu em nada. Dizem que o barco com a carreta não passava pelo portão. Virou fogueira, praga de mãe?

Enquanto a construção do barco é realizada por experientes carpinteiros navais, cujo ofício não é aprendido em escola, mas passado de geração em geração, ou por um ou outro

entusiasta, tal como meu avô; os reparos e a manutenção são feitos por todo velejador. Para ter uma navegação segura, ou um bom rendimento, o cuidado com o equipamento é essencial. Os cabos, as velas e o casco devem estar impecáveis. Não se trata de comprar equipamento novo o tempo todo, é uma questão de ter cuidado e saber fazer reparos.

Os gestos do velejador que prepara o equipamento são minuciosos. Atento aos pequenos detalhes o corpo se curva e os olhos se aproximam das mãos. O corpo não busca o alto e a cabeça desce. *“Se a ascensão é apelo à exterioridade, a um para além do carnal, o eixo da descida é um eixo íntimo, frágil e macio.”* (DURAND, 2012, p. 201). Enquanto na ascensão o ar é a matéria perseguida, nesse encolhimento Bachelard falaria em fogo. O fogo das vísceras, da digestão, da intimidade. Estamos encolhidos, curvados para dentro, para nós mesmos:

Figura 35 Limpando o casco do Lightning

FONTE: arquivo pessoal da autora

Ora o barco nos protege, ora o protegemos. Ora nos abrimos para o inesperado tendo o barco como salva-vidas, como escudo, como símbolo de proteção; e ora nos recolhemos protegendo-o, reforçando sua estrutura, nutrindo-a. Somos na mesma experiência protetor e protegido.

Passeando, velejando com vento fraco, ou arrumando o equipamento, nossos gestos remetem à sensibilidades bem distintas das heróicas. Somos delicados, leves e protetores. Revivemos tanto o deleite do passeio quanto o trabalho do artesão, do costureiro, do cozinheiro. Nos apresentamos à experiência com uma postura específica que convida ao recolhimento, à concentração, ao movimento miúdo, às miniaturas do mundo. Planejamos a viagem, o percurso. Buscamos o essencial.

Outras imagens dessa sensibilidade: dormir sob estrelas, dormir no balanço do barco. O mistério da noite, o mistério do horizonte, o mistério. Barco como cavidade, o côncavo.

As imagens atreladas aos gestos da experiência de velejar são corporificadas. Mesmo sem nos darmos conta, nossos gestos carregam sentido e são como símbolos. Conforme o

fazemos incorporamos seus significados e revivemos arquétipos específicos. Revivemos no corpo questões da humanidade, questões que se repetem nas mais diversas narrativas, questões que escutamos e elaboramos. Damos vitalidade às imagens e as atualizamos em nós mesmos. De repente, compreendemos as repetidas histórias humanas. A aventura, ou o passeio nos permitem sentir em nosso corpo arquétipos e imagens, conforme as vivenciamos. Talvez por isso voltemos ao mar, de novo e uma vez mais.

Considerações Finais

Velejar é precisão e exatidão, mas também sonho e devaneio.

Perseguindo o que há de fascinante na experiência de velejar para os próprios velejadores fui encontrando o que sempre esteve em mim: a beleza da navegação à vela. Reuni experiências significativas relatadas em entrevistas e endossadas com minha própria vivência do velejar, elaborando um texto que coloca em palavras alguns aspectos da riqueza da experiência do velejar.

Foi um tempo de reflexão sobre o humano que se deixa embarcar na experiência. A observação minuciosa, atenta aos gestos do velejador e do barco, inevitavelmente evidenciaram os sonhos, os desejos e os sentidos elaborados ao velejar. Espontaneamente a pesquisa revelou um corpo que não está separado da mente. O humano que vive esta experiência é um corpo inteiro, que tem carne, osso e imaginação.

Na terra, sendo provocado a velejar e na água velejando, o velejador sente um mundo específico que lhe conduz por um repertório imagético mais antigo que ele mesmo, um repertório comum à humanidade. Compreende-se enfim que a humanidade sempre navegou e continuará navegando. Não pela necessidade prática de atravessar as águas, mas pela necessidade poética de se relacionar com a água e o vento de maneira íntima permeada por uma vela e um casco.

O vento, a água, a costa, os animais, as embarcações, as velas e os movimentos se mostraram matéria prima para esta imaginação que produz beleza. A imaginação devaneia à partir da realidade vivida. Imagens poéticas emergem da prática e fascinam, transformam o movimento do velejar em uma experiência, em algo que toca a essência do existir.

A estrutura da dissertação enfatizou a experiência. Primeiramente com o equipamento; depois com o que chama, o que atrai; só então foi possível embarcar nas reflexões sobre a iniciação e o aprendizado que nunca se esgota e que culmina com a aventura e a própria navegação.

Sobre os equipamentos vale enfatizar que eles, em suas mais variadas formas, são instrumentos que permitem nos relacionar com a água e com o vento perseguindo o sonho de habitar as águas. Suas variações escancaram os anseios e as possibilidades daqueles que os utilizam. Os barcos tradicionais da pesca artesanal revelam a valorização da própria cultura e são mais um elemento de resistência da comunidade para não extinguir seu modo de existir. Os veleiros esportivos seguem as tendências mundiais das organizações que regem o esporte. Tais organizações buscam se manter atuais e atraentes ao público, sem limites de orçamento, desenvolvem tecnologias que têm se aproximado do sonho do vôo. Assim surge o uso do kitesurfe e de embarcações com foil. Por sua vez, o equipamento da vela expedicionária segue

os desejos de quem planeja a expedição, de modo que suas curvas, tamanho e materiais correspondam ao desejo de um desempenho específico.

Ao discorrer sobre o chamado, a natureza se revelou um grande fator de fascínio. A água e o vento cativam quem veleja. As várias faces da natureza interferem na experiência do velejador que precisa compreender o temperamento do vento e as manifestações da água. Percebe-se assim que o ambiente mais do que essencial para poder velejar é essencial para o encantamento.

Refletindo sobre a iniciação e o aprendizado ficou evidente a importância da figura do mestre e de um ambiente que tenha a tradição da navegação enraizada. Ademais, a passagem por uma situação extrema em que se enfrenta o vento forte, marca a trajetória do velejador e após tal acontecimento eles se sentem iniciados no mundo da vela. Entretanto, observou-se que a experiência de velejar não se esgota e é marcada por várias retomadas. Para ser velejador, não basta ter velejado uma vez. Aliás, esta experiência não consegue ser apropriada pelo mercado imediatista de consumo. Velejar é uma experiência vivenciada num processo de aprendizagem, de atração para embarcar na aventura, de conhecimento do equipamento e de intimidade do corpo para com o vento e a água.

Por fim, ao analisar os gestos da navegação, fica evidente a aproximação da imaginação com o que o corpo sente. Se os gestos são amplos e necessitam de força o velejador facilmente torna-se herói; agora, se os gestos são pequenos e delicados o devaneio perpassa a tranquilidade e o velejador torna-se contemplativo. Assim, a experiência de velejar mescla opostos, o que a faz uma experiência para todos, tanto para as pessoas que preferem viver uma aventura, quanto para aqueles que gostam de passear.

Contudo, neste trabalho compreendi que muito da atualidade do velejar se deve à capacidade de devanear sobre a navegação. E é assim, perseguindo sonhos, que a humanidade segue fazendo atividades aparentemente inúteis, tais como a arte e o esporte.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ALMEIDA, L. G. **Caracterização das áreas de pesca artesanal de lagosta na praia de Redonda, Icapuí - CE**. Tese (Mestrado em Ciências Marinhas Tropicais) - Universidade Federal do Ceará. Fortaleza, 2010.

ALMEIDA, R. O. Trágico em Machado de Assis: uma pedagogia da escolha. In: FERREIRA-SANTOS, Marcos & GOMES, Eunice Simões (org). **Educação e Religiosidade: imaginário da diferença**. João Pessoa, Ed. Universitária UFPB, pp. 185-215. 2010.

AMADO, J. **Mar Morto**. São Paulo: Companhia das Letras, 2014.

BACHELARD, G. **A Poética do Devaneio**. São Paulo: Martins Fontes, 1996.

_____. **O Ar e os Sonhos- Ensaio sobre a imaginação do movimento**. São Paulo: Martins Fontes, 2001.

_____. **A Água e os Sonhos- Ensaio sobre a imaginação da matéria**. São Paulo: Martins Fontes, 2002.

_____. **A Terra e os Devaneios do Repouso**. São Paulo: Martins Fontes, 2003.

_____. **A Psicanálise do Fogo**. São Paulo: Martins Fontes, 2008.

_____. **A Poética do Espaço**. São Paulo: Martins Fontes, 2012.

_____. **A Terra e os Devaneios da Vontade**. São Paulo: Martins Fontes, 2016.

BARROS, A.T.M.P. Uma teoria para as formas e forças próprias da imaginação simbólica. **Intexto**, Porto Alegre, UFRGS, n. 40, p. 196-199, set./dez. 2017.

BOJSEN-MOLLER, J. LARSSON, B. AAGAARD, P. Physical requirements in Olympic Sailing. **European Journal of Sport Science**. Volume 15, Issue 3, April 2015.

BRAGA, M. S. C. **Embarcações à vela do litoral do estado do Ceará - construção, construtores, navegação e aspectos pesqueiros**. Tese (Doutorado em ciências marinhas tropicais) -Universidade Federal do Ceará, 2013.

BRECHT, B. **Poemas - 1913-1956**. Trad. Paulo Cesar Souza. Brasiliense, 1986, p.152

BRICKNELL, L. The trouble with feelings: gender, sexualities, and power in a gender regime of competitive sailing. **Journal of Sport and Social Issues** 1999 Vol.23 No.4 pp.421-438 ref.59

BURGH-WOODMAN, H. BRACE-GOVAN J. Marketing and the Other: a Study of Women in the Sailing Marketplace and Its Implications For Marketing Discourse., in **E - European Advances in Consumer Research** volume 8, eds. Stefania Borghini, Mary Ann McGrath, and Cele Otnes, Duluth, MN : Association for Consumer Research, 2007. p.: 189-195.

BENTO, E. A. **Gaston Bachelard: O lado noturno do filósofo.** Estudo sobre a imaginação material e o devaneio poético. Tese (Mestrado em Filosofia da Educação) - Curso Integrado de Estudos Pós-Graduados em Filosofia. Faculdade de Letras da Universidade do Porto, 2010.

CORIOLOANO, L. N., MENDES, E. G. As Interfaces do Turismo nas Praias de Jericoacoara e Tatajuba: políticas, conflitos e gestões. **Turismo em Análise**, v.20, n.1, abril 2009.

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE VELA E MOTOR. **Regras de Regata à vela 2009-2012.** Leograf Gráficas, Rio de Janeiro, 2010.

CRAWLEY, S. They Still Don't Understand Why I Hate Wearing Dresses! An Autoethnographic Rant on Dresses, Boats, and Butchness. **Cultural Studies H Critical Methodologies**, Volume 2 Number 1, 2002. 69-92.

_____. Gender, Class and the Construction of Masculinity in Professional Sailing. **International Review for the Sociology of Sport**, 33, 1. 1998. 33-42.

CSIKSZENTMIHALYI, M. **Flow: the psychology of optimal experience.** New York: Harper Perennial; 1975.

DANT, T. Playing with things: Objects and subjects in windsurfing. **Journal of Material Culture** Vol 3, Issue 1, pp. 77 - 95. First Published March 1, 1998.

_____. WHEATON, B. 'Windsurfing: An Extreme form of material and embodied interaction? **Anthropology Today** Special Issue on hazardous sport, Vol. 23 (6): 8-12, 2007.

DAÓLIO, J. **Da cultura do corpo.** Campinas, SP: Papirus, 1994.

DURAND, G. **Estruturas Antropológicas do Imaginário.** São Paulo: Martins Fontes, 2012.

FERNADES, R. LACERDA, T. Experiência estética do nadador. Um estudo a partir da perspectiva de atletas de natação de alto rendimento. **Int Rev. Port. Cien. Desp.** 10: 180-188. 2010

FERREIRA, A.E.A. **Dicionário de imagens**, símbolos, mitos, termos e conceitos bachelardianos. Londrina: EDUEL, 2008.

FERREIRA, M. XIMENEZ, M. GOTTSCHALK, L. **Introdução à Filosofia.** Texto Editora, Lda. 1994.

FERREIRA-SANTOS, M. ALMEIDA, R. **Aproximações ao imaginário: bússola de investigação poética.** São Paulo: Editora Laços, 2012.

FRANZEL, D. **Sailing: The Basics.** Guilford, CT: The Lyons Press, 2003.

FREITAS, A. **A Matéria Diurna e a Matéria Noturna: Gaston Bachelard, o Homem das 24 horas.** Tese (Mestrado) Interunidades em Ensino de Ciências- Universidade de São Paulo, Instituto de Química, Instituto de Física, Faculdade de Educação. 2003

GEERTZ, C. **O saber local: novos ensaios em antropologia interpretativa.** Tradução de Vera Mello Joscelyne. Petrópolis, Vozes, 1997, 366 pp.

_____. **A Interpretação das Culturas**. Rio de Janeiro: Editora Guanabara Koogan. 1989.

GUIMARÃES ROSA, J. **Grande Sertão: Veredas**. São Paulo, Nova Aguilar, 1994, vol 2.

GUMBRECHT, H.U. **Elogio da Beleza Atlética**. Tradução Fernanda Ravagnani. Companhia das Letras. São Paulo. 2007.

GUSDORF, G. **Professores para quê? Para uma pedagogia da pedagogia**. Martins Fontes, 2003.

HAYES, N. **What the Race of Mackinac Means**. In. GOOLD, P. (org.) *Sailing: Philosophy for everyone- Catching the Drift of Why We Sail*. Singapore, Ho Printing, 2012.

HEIDEGGER, M. **La esencia del habla**. In: . *De camino al habla*. Barcelona: Ediciones del Serbal, 1987.

ILUDÁIN-AGURRUZA, J. GRAÇA, L. JÁUREGUI-OLAIZ, J. A. **On the Crest of the Wave: The Sublime, Tempestuous, Graceful, and Existential Face of Sailing**. In. GOOLD, P. (org.) *Sailing: Philosophy for everyone- Catching the Drift of Why We Sail*. Singapore, Ho Printing, 2012.

JARDIM, J. CARVALHO, W. (dir) **Janela da Alma**. Documentário. 1h13m. cor. Brasil. 2001.

KIDD, B. The Aspirations of Olympism: a framework for considering the athlete's experience in the Olympic Movement at the close of the twentieth century [online article]. **Barcelona: Centre d'Estudis Olímpics UAB**. 1996. [Acessado em: 20/04/2018]

KIRINUS, G. **Criança e Poesia na pedagogia Freinet**. São Paulo: Paulinas, 2008.

KREIN, KJ. Nature Sports. **Journal of the Philosophy of Sport**: abril, 41:2, 193-208. 2014

LAROSSA-BONDÍA, J. Notas sobre o saber e o saber da experiência. **Revista Brasileira de Educação**, n.19, p.20-28, abr. 2002.

LINSKER, R. TASSARA, H. **O Mar é uma Outra Terra**. São Paulo: Terra Virgem, 2005.

MARIA, Y. L. **Paisagem: entre o sensível e o factual. Uma abordagem a partir da geografia cultural**. Tese (Mestrado em Geografia Humana) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2010. doi:10.11606/D.8.2011.tde-06072011-125730. Acesso em: 2017-07-17

MARIN, E. C. STEIN, F. **Espaços, tempos e sentidos dos jogos tradicionais no processo de transformações sociais no Rio Grande de Sul/ Brasil**. In. Steins M (ed.). *Jogos 20 Autóctones e Tradicionais de Povos da América Latina*. Curitiba: Editora CRV. 2015.

MARTINKOVÁ I. PARRY J. An Introduction To The Phenomenological Study Of Sport, **Sport, Ethics and Philosophy**, 5:3, 185-201. 2011.

MATTHEWS, S. **Sailing, Flow, and Fulfillment**. In. GOOLD, P. (org.) *Sailing: Philosophy for everyone- Catching the Drift of Why We Sail*. Singapore, Ho Printing, 2012.

MAUSS, M. **Sociologia e Antropologia**. v. II. São Paulo : Edusp. 1974.

MEIRELLES, R. SAURA, S.C. ECKSCHMIDT, S. Olhares por dentro do brincar e jogar, atualizados no corpo em movimento. In: Marin, E.C.; Gomes-da-Silva, P.N. (orgs) **Jogos Tradicionais e Educação Física Escolar**. Editora CRV: Curitiba – Brasil, 2016, vol. 16, 182p. Pag. 63-78.

MERLEAU-PONTY, M. **Fenomenologia da percepção**. Trad. Carlos Alberto Ribeiro de Moura. 2 ed. São Paulo: Martins Fontes, 1999.

MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE. **Sistema Nacional de Unidades de Conservação** - lei n.9.985 de 18/07/2000 e decreto n. 4340/2002.

MORA, J. F. **Dicionário de filosofia**. Tradução R. L. Ferreira e A. Cabral. São Paulo: Martins Fontes, 2001. (verbete liberdade)

MORIN, E. LE MOIGNE, J.L. **A Inteligência da Complexidade**. São Paulo: Peirópolis, 2000.

MORIN, E. **A religação dos saberes: o desafio do século XXI**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil. 2001

MUNIZ, T. S. As práticas de poder e o potencial adormecido de “turismo vivencial” na comunidade de pescadores de Redonda, Icapuí/Ceará. **INTERFACE** – Natal/RN – v.8 – n. 1 - jan./jun. 2011.

MUSEU NACIONAL DO MAR. Santa Catarina, 2016. Acessado 5 jun. 2017. Disponível em <<http://www.museunacionaldomar.com.br/estrutura/bahia.htm>>

NAZARETH E.F. A energia e a experiência esportiva. **Rev Bras Educ Fís Esporte**, São Paulo. 2015 Out-Dez; 29(4):601-20

PANDIANI, B. SULZBACHER, M. **Entre Trópicos**. Terra Virgem: São Paulo. 2010.

PANDIANI, B. **O Mar é Minha Terra**. São Paulo: Peirópolis, 2009.

PARLEBÁS, P. **Juegos, Deporte y Sociedad. Léxico de Praxiología Motriz**. Barcelona: Paidotribo. 2001.

PESSANHA, J.M. Introdução – Bachelard: as asas da imaginação. In: **BACHELARD, Gaston. O direito de sonhar**. São Paulo: DIFEL, 1985.

PASSOS, A. M. O. **BORDEJOS, TENSÃO E RESISTÊNCIAS: A Patrimonialização do Saveiro Sombra da Lua**. Tese (Mestrado em Antropologia) - Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal da Bahia. Salvador, 2014.

ROCHA PITTA, D. P. **Iniciação à Teoria do Imaginário de Gilbert Durand**. Rio de Janeiro: Atlântica, 2005.

ROJO, L. F. **O campo no mar: fazendo observação participante na vela**. Trabalho apresentado na 27ª Reunião Brasileira de Antropologia, realizada entre os dias 01 e 04 de agosto de 2010, Belém, Pará, Brasil.

RODRIGUES, L. C. **Novas configurações identitárias e territoriais no processo de expansão do turismo no litoral Ceará**. Trabalho apresentado na 26ª Reunião Brasileira de Antropologia 1º a 04 de junho de 2008, em Porto Seguro - BA.

RUSCHEL, C. JACOMEL, G. F. SCHUTZ, G. R. HAUPENTHA, A. HUBERT, M., ROESLER, H.. Análise cinesiológica do movimento de escora de velejadores da classe laser em diferentes posições do barco em relação ao vento. **Revista da Educação Física/UEM**, vol. 19, no. 4, 501–508. 2008.

SANTOS, S.S.C. HAMMERSCHMIDT, K.S.A. A complexidade e a religação de saberes interdisciplinares: contribuição do pensamento de Edgar Morin. **Int Rev Bras Enferm**: Jul-ago; 65(4):561-65. 2012

SANTIN, S. **Educação e Sensibilidade**. Acessado em 5 de maio de 2018. Disponível em: <http://labomidia.ufsc.br/Santin/Filosofia/Educa%C3%A7ao_e_Sensibilidade.pdf> 1997.

SAURA, S.C. A Pedagogia do Movimento na Perspectiva do Lazer. In: Basso, L.; Correa, W. **Pedagogia do Movimento do Corpo Humano**. V. 1. 1 ed. Varzea Paulista. Ed. Fontoura. 2012. Pag. 121-140.

SAURA, S.C. Manifestações Populares e Práticas Educativas, dentro e fora da Escola. **Int Rev Bras Educ Fís Esporte**: nov, v.27 supl 7, p.27-36. 2013.

SAURA, S.C. O Imaginário do Lazer e do Lúdico Anunciado em práticas Espontâneas do Corpo Brincante. In: **Revista Brasileira de Educação Física e Esporte**. São Paulo , v. 28, n. 1, Mar. 2014.

SAURA, S.C. O Cinema, o Corpo e as Imagens Poéticas: Esse Projeto é de Lazer. In: SAURA, S.C; ZIMMERMANN, A.C. **Cinema e Corpo**. 1ed.São Paulo: Selo Pirata, 2016, v. 1, p. 95-115.

SAURA, S.C.; MEIRELLES, R. Brincantes e Goleiros, considerações sobre o Brincar e o Jogo a partir da fenomenologia da imagem. In: Correia, WR; Rodrigues, BM (orgs) **Educação Física no Ensino Fundamental: da inspiração à ação**. Editora Fontoura, Varzea Paulista / SP. 2015. P. 35-60.

SAURA, S.C.; MEIRELLES, R.; ECKSCHMIDT, S. Educação Física Escolar: sentir, pensar e agir na Educação Infantil - considerações para um possível caminho do brincar espontâneo. In: **Revista Brasileira de Educação Física e Esporte**, São Paulo 2015 Dez;29 Supl 9:19-27

SCHÜRMANN, H. **Família Schürmann: um mundo de aventuras**. Editora Record, 2000.

SILVA, L.G.S. História e Meio Ambiente: A Pequena Pesca Marítima no Brasil. **Revista de Sociologia e Política**, Curitiba, 10/11, 1998, pp. 219-231

SILVA, P.P.C. FREITAS, C.M.S.M. SILVA, E.A.P.C.; OLIVEIRA, L.S. ARAÚJO, B.M.R. AZEVEDO, A.M.P. Esporte a Vela: uma revisão sistemática. **Revista de Pesquisa em Saúde** ISSN 0000 0000 (versão impressa) | v. 1, n. 1, jan./mar. 2012.

STEINBERG, J. STUCKART, M. Navigating **What Is Valuable and Steering a Course in Pursuit of Happiness**. In. GOOLD, P. (org.) Sailing: Philosophy for everyone- Catching the Drift of Why We Sail. Singapore, Ho Printing, 2012.

UNESCO. **International Charter of Traditional Sports and Games**, internal act UNESCO held by W. Lipońskiego, 1. 2009.

VAZ, J.M.F. **Jogos e brinquedos tradicionais portugueses - Análise intergeracional**. Tese (mestrado) - Escola Superior de Educação, Instituto Politécnico de Coimbra, Coimbra. 2014.

VOGIATZIS, J. ANDRIANOPOULOS, V. LOUVARIS, L. Quadriceps muscle blood flow and oxygen availability during repetitive bouts of isometric exercise in simulated sailing. **Journal of Sports Sciences**. Volume 29, Issue 10, July 2011, pages 1041-1049

ZIMMERMANN, A.C. **O jogo: sobre o encontro e tradição**. In. Zimmermann AC, Saura SC (ed.). Jogos Tradicionais. São Paulo: Laços. 2014.

ZIMMERMANN, A.C SAURA, C.S. Body, environment and adventure: experience and spatiality, **Sport, Ethics and Philosophy**, 2016.