

Filetes brasileiros: Um estudo das pinturas de Biriba na Carrocerias Garcia *Brazilian truck art: A study of Biriba's paintings at Carrocerias Garcia*

Jonas Silva Queiroga
Priscila Lena Farias

Design Vernacular, Pintura de caminhão, Ornamentos, Carroceria, Caminhão

Este trabalho busca resgatar a memória e as técnicas de pintura de filetes em carrocerias de caminhão brasileiras, através de um estudo de caso sobre o trabalho e a história de Biriba — um pintor que desde seus 12 anos trabalha no ramo e que hoje, aos 59 anos já vivenciou muitas mudanças no setor, tendo trabalhado em três fábricas diferentes e pintado diversas carrocerias. Leva-se em conta também o seu local de trabalho atual, que tem importância histórica. A Carrocerias Garcia, fundada em 1930 no município de Mogi das Cruzes, é uma empresa que passou por toda a história da produção de caminhões no Brasil. Através de visitas técnicas, entrevistas e uma análise das carrocerias pintadas por Biriba, foi possível identificar diferentes padrões de ornamentos e compreender a forma com que estes foram criados e produzidos por seu autor.

Vernacular Design, Truck painting, Ornaments, Truck body

This article aims to retrieve part of the Brazilian memory and techniques for wood truck adorned paintings, through a case study focusing on the history and work of Biriba — a truck painter who has been working on this branch since he was 12, being also somebody who today, after his 59th birthday, has experienced several transformations on the area, by having worked on three different factories and painted lots of trucks. Biriba's current work location was also taken in consideration on this study due to the company's historic importance. Carrocerias Garcia founded on 1930 at Mogi das Cruzes, is a company that witnessed the whole history of Brazilian truck production. By visiting the factory, performing interviews and analyzing the trucks painted by Biriba, it was possible to identify various patterns of adornments and to understand the way those adornments were designed and manufactured by the author.

1 Introdução

Existem muitas manifestações culturais brasileiras que de tão frequentes em nosso cotidiano acabam passando despercebidas, o que faz com que não paremos para observá-las em sua qualidade visual. São elas, por exemplo, letreiros pintados a mão em diferentes estabelecimentos comerciais, objetos do artesanato popular, pinturas em carrinhos de madeira de diferentes ambulantes, dentre tantas outras. Soluções gráficas criadas por profissionais não formados por instituições formais de ensino de design, dotadas de uma combinação de tipos, cores, e texturas muitas vezes, baseadas nas tradições culturais do grupo ao qual pertence o seu autor (Finizola & Santana, 2014). Estudar o design vernacular brasileiro nos permite resgatar tais tradições, questionar o nosso conceito do que seria o "bom" design, refletir sobre o que seria um design brasileiro autêntico e até sobre o que seria a sociedade brasileira em si, uma vez que "as condições que envolvem a emergência de um objeto de design ou um tipo particular de forma de projeto envolve relações sociais complexas" (Margolin, 2009: 1). Compreender melhor um determinado artefato nos permite, em um segundo momento, compreender a sociedade por detrás da produção, criação e consumo do mesmo.

Dentro do universo do design vernacular brasileiro se encontram os desenhos, em geral abstratos, que adornam as carrocerias de madeira dos caminhões, conhecidos como "filetes". Tratam-se de elementos visuais muito comuns, e ao mesmo tempo pouco estudados ou utilizados como referência por designers brasileiros. A respeito do assunto, Finizola e Santana (2014) fizeram um estudo e um registro das pinturas de carroceria de Pernambuco, alertando também para a falta de pesquisas sobre o tema:

No entanto, apesar da cultura da ornamentação dos caminhões ser bastante difundida no país, ainda não há registros de pesquisas acadêmicas sob o olhar do design que investiguem com mais profundidade este tema. (Finizola & Santana, 2014: 3)

É importante estudar as carrocerias de madeiras enquanto há tempo, pois existe o risco de que elas desapareçam em um futuro próximo:

[As carrocerias passam] por um processo de desvalorização diante da substituição das carrocerias de madeira por metal e da falta de mão-de-obra especializada para o trabalho, entre outros fatores. Diante do iminente risco de sua extinção, este elemento da nossa cultura visual ainda carece de um registro mais sistematizado na área do design gráfico e do design da informação. (Finizola & Santana, 2014: 3)

Além disso existe uma pressão por parte dos grandes fabricantes de carroceria junto aos órgãos públicos para acabar com as carrocerias de madeira. Publicada pelo Contran (Conselho Nacional de Trânsito) em setembro de 2015, a Resolução nº 552 visava regulamentar a amarração de cargas no país, proibindo a fixação de qualquer dispositivo de amarração em suporte de madeira e inviabilizando, assim, as carrocerias de madeira. Em resposta à essa resolução, foi criada a Associação Brasileira dos Fabricantes de Carroceria de Madeira, que, com uma defesa organizada, conseguiu fazer com que o Contran mudasse o texto da resolução. Entretanto, com o texto alterado, "o risco de extinção das carrocerias de madeira não existe mais, porém o custo de uma carroceria nova deve aumentar, devido às novas exigências" (Duarte, 2016: 1).

Diante da falta de estudos e do risco de desaparecimento das carrocerias de madeira ornamentadas, este trabalho busca a valorização dos filetes a fim de despertar o interesse de outros designers e pesquisadores à apreciarem estes ornamentos, para tanto, se propõe um modelo de investigação a respeito deste tipo de artefato por meio do estudo de caso aprofundado do trabalho de um pintor, Biriba (Figura 1), dentro de uma fábrica específica, a *Carrocerias Garcia*. Pretende-se, através desse estudo de caso, chegar ao estabelecimento de métodos e procedimentos que permitam a descoberta de princípios gerais sobre os filetes brasileiros, facilitando pesquisas futuras, e servindo como base comparativa para o estudo de outros pintores e fábricas, não apenas no Brasil mas em outras partes do mundo.

Figura 1: O pintor de carrocerias de caminhão Biriba, em galpão da empresa *Carrocerias Garcia*, em janeiro de 2017.



2 Biriba e a Carrocerias Garcia

A *Carrocerias Garcia* foi fundada em 1930 por João Urizzi, no município de Mogi das Cruzes (SP). Inicialmente com o nome *Oficina de Carroças João Urizzi*, fabricava rodas em série, além de concertar e reformar carroças (Michelazzo, 2015). Em 1938 entra na oficina João Garcia que viria a casar-se com a irmã do fundador da empresa, Elize Stabile Urizzi, e assumir o controle da fábrica em 1949, mudando o seu nome para *Oficina São João*.

A primeira carroceria de caminhão da *Oficina São João* foi fabricada em 1952, a pedido da prefeitura de Mogi das Cruzes. Este marco acompanhou o surgimento das primeiras fábricas de caminhões do país: a Fábrica Nacional de Motores em 1949 (Duque de Caxias, RJ), seguida pela Mercedes-Benz em 1956 (São Bernardo do Campo, SP), a Ford em 1957 (São Paulo, SP), além de outras fábricas menores que surgiram no país. (Kapron, 2012).

Em virtude do aumento da demanda e da necessidade de ampliar suas instalações a fábrica mudou de endereço duas vezes ao longo de sua história, uma em 1958 e outra em 2013 (Michelazzo, 2015). No momento do levantamento de dados, em janeiro de 2017, a *Carrocerias Garcia* se encontrava em um local com 6.000m² de terreno e 4.500m² de área construída, possuía 30 funcionários e produzia em média 20 carrocerias por mês. Além das carrocerias de madeira, em três modelos (super luxo, cromada e lisa), em janeiro de 2017 a empresa apresentava em seu catálogo carrocerias de metal (ferro ou alumínio), e para diversas modalidades de uso (transporte de carga viva, baús e furgões, reboques, além de carrocerias equipadas com guinchos, pranchas de acesso, escadas hidráulicas, etc).

A trajetória de Biriba

Conhecido como Biriba, Vladimir Bertaco Salata, nasceu em 1957 na cidade de Colorado, no noroeste do Paraná. Era o segundo ano do governo de Juscelino Kubitschek (1956-1961) e o clima era de extremo otimismo para a indústria de caminhões, graças ao plano de 30 metas do governo que buscava aumentar as rodovias e expandir a pavimentação asfáltica além de visar aumentar de 18.800 para 80.000 a produção anual de caminhões (Brasil, 1958).

Aos 12 anos, Biriba mudou-se para Goioerê (PR) e começou a trabalhar na fábrica de carrocerias *Boio Car*. “Eu entrei para tirar serragem e fazer limpeza, mas como eu gostava de pintar essas coisas eu ia lá ajudar o pintor” (depoimento de Vladimir Bertaco Salata concedido em 12 de Dezembro de 2017 na *Carrocerias Garcia*). Quando o pintor da fábrica deixou seu emprego, Biriba ainda não havia pintado um filete sequer. Mesmo assim, foi questionado pelo patrão se daria conta do serviço de pintor. Biriba respondeu que sim, e assim sua carreira de pintor começou.

Por volta dos seus 20 anos de idade, Biriba mudou-se para o estado de São Paulo para trabalhar como pintor na *Apaví Carrocerias* (Jacareí). No ano seguinte, com o falecimento do dono da fábrica, Biriba se muda para Caçapava (SP) onde trabalhou na *La Pereira Carrocerias*, permanecendo lá até 1984 quando retorna a Jacareí para trabalhar na *Carrocerias Jacareí*, antiga *Apaví Carrocerias*, que com o novo dono mudara de nome. No ano 2000 Biriba foi contratado pela *Carrocerias Garcia*.

Antes da entrada de Biriba, a *Carrocerias Garcia* já contava com um pintor antigo, conhecido como “Seu Cláudio”, que, ainda criança aprendeu o ofício com o pai, que teria sido o primeiro pintor da empresa. Seu Cláudio seguia um certo sistema de pintura (Figura 2), baseado no uso do pincel e fundos com cores chapadas. Logo que Biriba começou a trabalhar na fábrica, iniciou-se a transição daquilo que Biriba chama de “sistema antigo” para um “sistema novo” (Figuras 3). O sistema novo incluía a presença de elementos visuais conhecidos pelos pintores como “sarrafos frisados” e “tábua larga com sombreado”, porém a grande diferença entre os dois foi a introdução de uma nova ferramenta para pintar os filetes: a carretilha.

Figura 2: Filete feito por Seu Cláudio no sistema antigo (usado com a permissão da Carrocerias García).

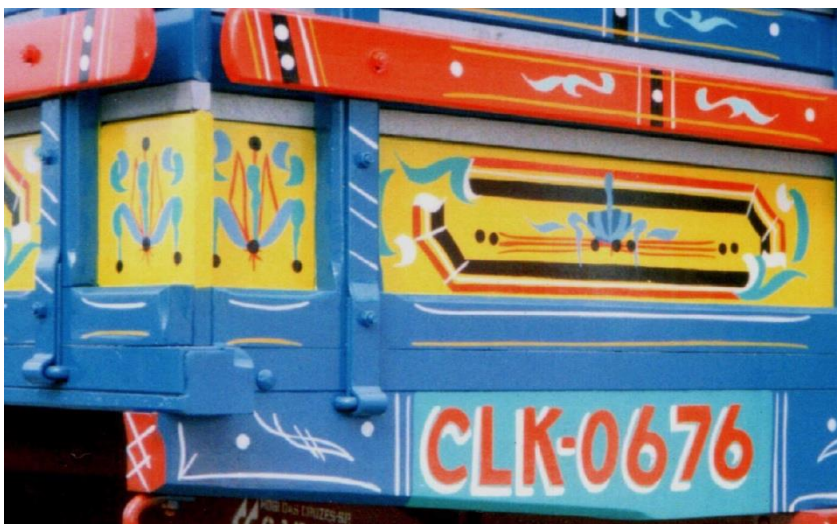


Figura 3: Filete feito por Biriba e Seu Cláudio já no sistema novo (usado com a permissão da Carrocerias García).



Trazida, por Biriba, da *Carroceria Jacareí* para a *Garcia*, a carretilha produz filetes compostos por linhas finas de espessura uniforme, diferente dos filetes feitos com o pincel ou com o estêncil, conforme podemos observar na figura 4 que mostra filetes feitos com essas diferentes técnicas. Na época em que Biriba comprou sua primeira carretilha, havia em São Paulo (SP) um fabricante e vendedor dessa ferramenta, o Sr. Willson. Porém, ao passar do tempo, a demanda por este produto foi diminuindo, uma vez que ele era altamente durável. O filho do Sr. Wilson tocou o negócio por um curto período após o falecimento do pai, mas, não conseguindo dar continuidade, a empresa fechou (depoimento concedido por Vladimir Bertaco Salata em 12 de Dezembro de 2017 na Carrocerias García).

Figura 4: Exemplos de filetes feitos com diferentes técnicas (fotografias: Damião Santana e Carrocerias Garcia).



Estêncil



Pincel

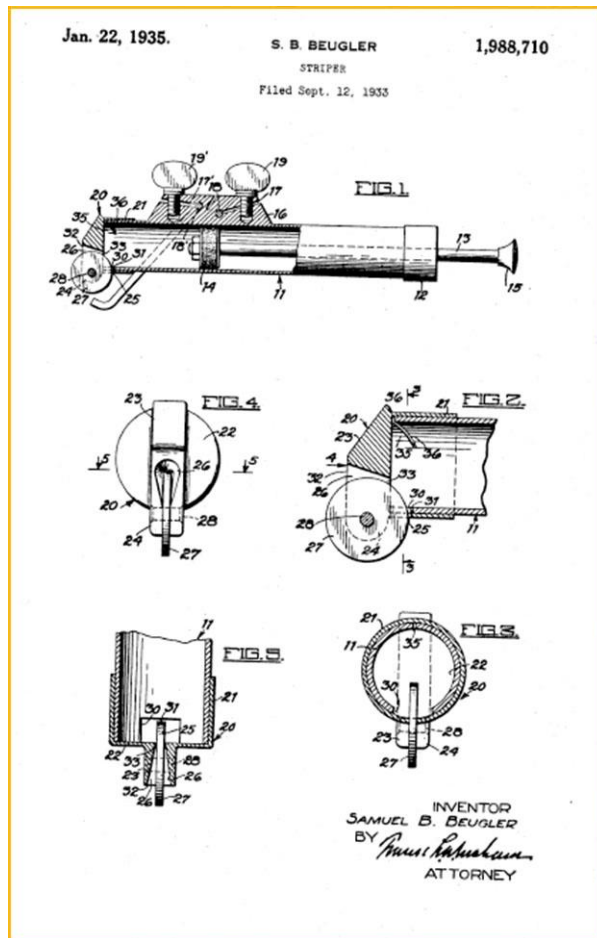


Carretilha

O termo “carretilha”, usado por Biriba, aparece também no levantamento feito por Finizola e Santana, que indicam que este seria o principal instrumento utilizado por pintores de carrocerias do Rio de Janeiro (Finizola & Santana, 2014: 3). O nome original da ferramenta é *beugler* ou *striper*. Foi criada por Samuel Beno Beugler, em 1933 nos Estados Unidos, para pintar ornamentos lineares de forma rápida e precisa em automóveis e motocicletas (Beugler Pinstriping Tool, 2017). Na Figura 5 vemos a patente de Samuel B. Beugler. Apesar da aparente complexidade da carretilha, ela faz uso de uma mecânica similar à de uma caneta esferográfica: a rotação da roldana transfere a tinta do interior da caneta para a superfície que vai ser pintada.

The general construction of a striper of this nature comprises: a barrel or tube adapted to contain the paint, such barrel having an end closure which is slotted for the reception of rotatable wheel plate. In the operation of this device the paint or lacquer is placed in the barrel and the wheel is rotated in engagement with the surfasse to be striped, the paint being caried by capillary or viscosity action along the periphery of the wheel which applies it to the surfasse. (BLEUGLER, 1935: 2)

Figura 5: Patente do original de Samuel B. Bleugler (U.S Patent N. 1,988,710)



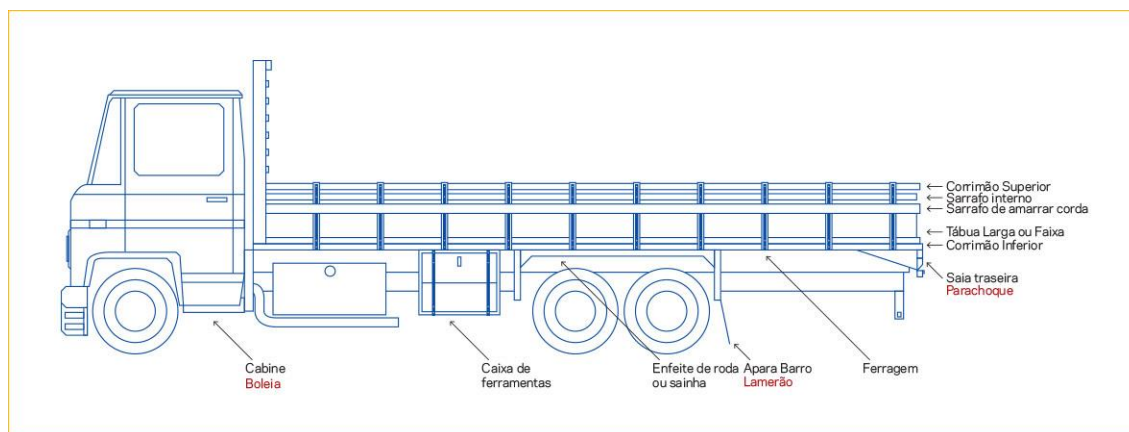
3 Métodos e procedimentos adotados para a pesquisa

Afim de descobrir princípios gerais sobre os filetes de Biriba, foi criado um procedimento metodológico que correspondesse com as necessidades da pesquisa e que também permitisse a possibilidade de aplicação do mesmo procedimento em pesquisas futuras com outras fábricas de carrocerias. Organizados em três etapas, os procedimentos serão explicados a seguir.

Etapa 1: Visita técnica

Na primeira etapa foi feito o reconhecimento da fábrica junto com apresentação do pesquisador e do projeto de pesquisa. Nesta etapa foram esclarecidas dúvidas básicas sobre o sistema de produção de carrocerias na fábrica, e também foi introduzido a história da *Carrocerias Garcia* e de Biriba. Nas visitas foi notado que a estrutura das carrocerias eram diferentes do esquema mostrado Finizola e Santana (2014), pois as carrocerias encontradas na fábrica tinham filetes em partes não abrangidas no modelo de Finizola e Santana. Com a colaboração dos funcionários foi criado um novo esquema onde, além de identificar as partes ausentes, foi constatado algumas nomenclaturas diferentes. A Figura 6 mostra o esquema de carroceria, os nomes em vermelho são os utilizados por Finizola e Santana e os em preto são os obtidos pelos funcionários da fábrica. Os filetes da *Carrocerias Garcia* podem aparecer no *corrimão superior*, *sarrafo interno*, *tábua larga*, *saia traseira*, *sainha* e *caixa de ferramentas*.

Figura 6: Esquema de carroceria, elaborado a partir de fotos de carrocerias produzidas pela *Carrocerias Garcia*.



Etapa 2: Entrevista temática

Na segunda etapa foi gravado uma entrevista temática com Biriba, onde se fez perguntas no campo técnico/prático, com a finalidade de compreender como é o planejamento e execução das pinturas de carroceria. Também foram feitas perguntas de caráter histórico profissional com o objetivo de resgatar a memória do trabalho feito por Biriba e de compreender melhor a sua trajetória. Para conduzir a entrevista se fez uso da metodologia para entrevistas temáticas de Alberti explicada no livro *Manual de história oral* (2004)

"O ideal, numa situação de entrevista, é que se caminhe em direção a um diálogo informal e sincero, que permita a cumplicidade entre entrevistado e entrevistador, à medida que ambos se engajam na reconstrução, na reflexão e na interpretação do passado." (ALBERTI, 2004, p. 102)

Foi feito apenas um roteiro geral contendo os tópicos e questões que esperavam ser respondidas. Graças a abertura da entrevista e do interesse do entrevistado em participar, a maior parte dessas questões foram respondidas espontaneamente a medida que Biriba contava sua história.

Etapa 3: Apreciação das carrocerias

A *Carrocerias Garcia* faz um registro fotográfico constante das carrocerias que produz. As fotos são utilizadas como portfólio de seus produtos e também são entregues ao proprietário do caminhão como souvenir no momento em que a empresa lhe entrega a carroceria nova. O acervo da fábrica possui 60 fotos de carrocerias produzidas por Biriba do período de 2000 à 2016, abrangendo desde o primeiro ano que o pintor entrou para a fábrica. Os dados foram coletados em fichas (Figura 7), nas quais se buscou identificar todas as cores usadas na pintura; as formas de acabamento; os diferentes desenhos e sua localização na carroceria. Também foram coletados dados sobre o uso de letras, para estudos futuros. Paralelamente ao processo de coleta de dados em fichas, foi feita a vetorização de cada filete encontrado nas carrocerias e a identificação dos mesmos, tendo em vista o reconhecimento de padrões e repetições.

Figura 7: Exemplo de ficha com levantamento de dados.

filete_biriba_03 Tipo de carroceria: **Lisa**



Cores:
Carroceria: Vermelha
Tábua Larga: Verde claro
Sarrafo de amarrar corda: Azul marinho
Sombreado: Verde escuro
Filetes: Branco, preto, amarelo, ciano, vermelho
Friso: -
Lameira: Verde claro, preto
Tipografia: Vermelho, preto
Outras: Fundo da tipografia: ciano

Localização:
Filetes: Tábua larga, Sarrafo interno, Corrimões, saia traseira, caixa de ferramentas, saia, sarrafo de amarrar corda
Elementos verbais: Saia traseira, lameira

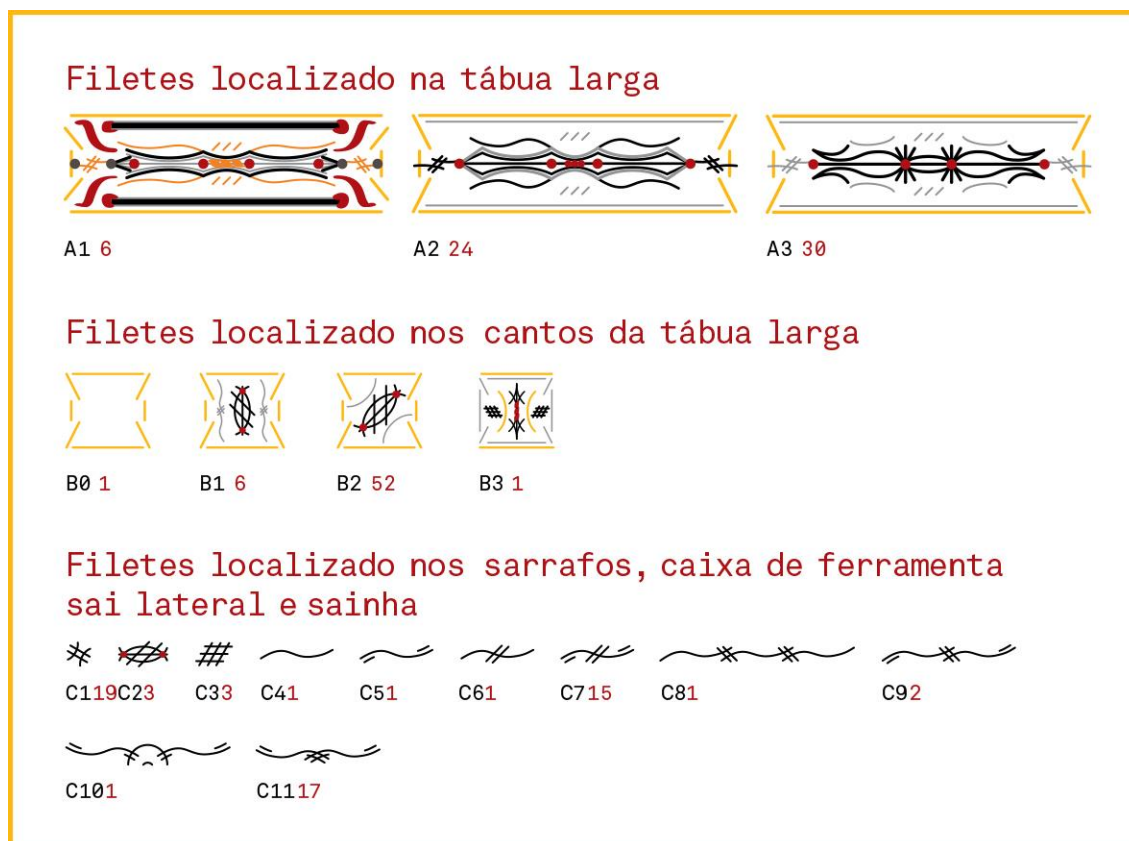
Estilos:
Filetes: A1, B1, C1, C2, C3, C6, C8
Tipografia: Cursiva, SEM SERIFA

Informações:
Texto: Placa, cidade, man-tenha distância, N.I.

4 Resultados

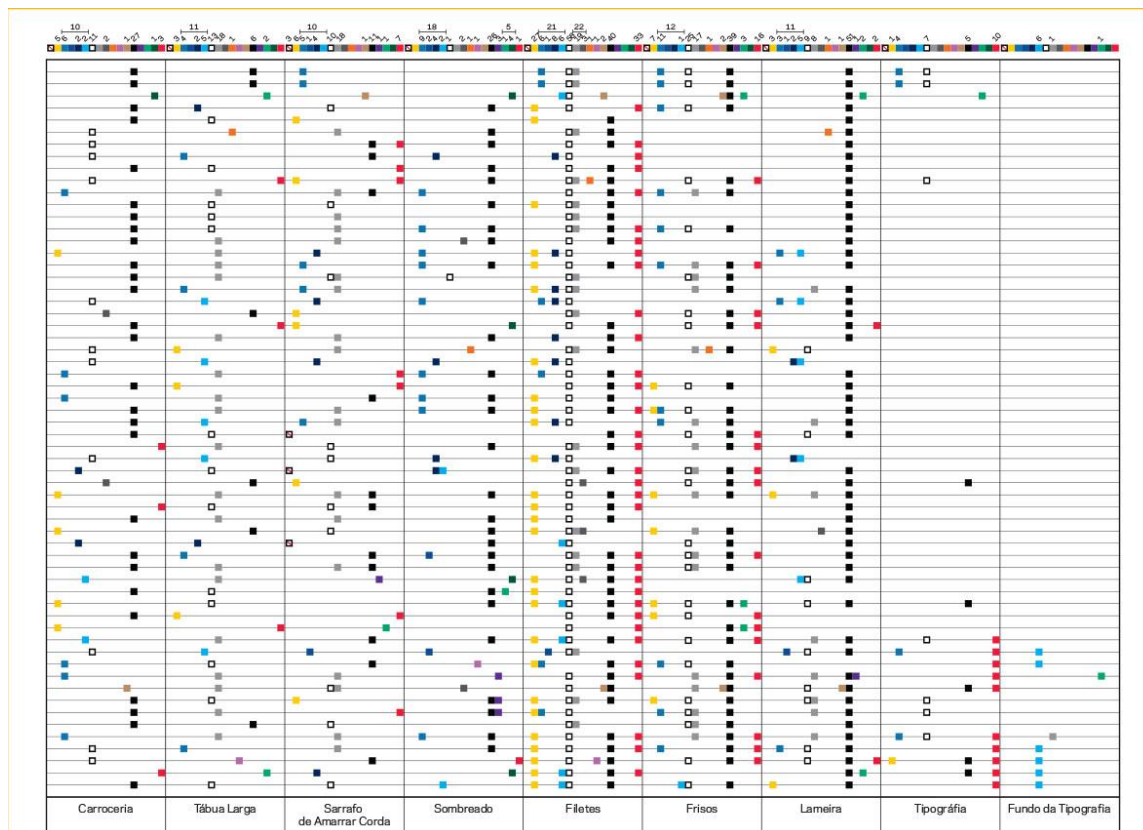
Ao final dos procedimentos metodológicos foi verificado que Biriba faz uma quantidade de filetes limitada há 18 modelos diferentes. A figura 8 mostra todos os modelos encontrados separados pelo local na carroceria onde estes costumam aparecer. Abaixo do desenho em vetor de cada modelo temos o nome criado para a sua identificação na pesquisa (escrito em preto) seguido pelo número de aparições deste nas carrocerias analisadas (em vermelho). Os desenhos mais complexos são os localizados na *tábua larga*, possuindo apenas 3 modelos diferentes, A1, A2 e A3, porém, de acordo com Biriba, o modelo A1 não é feito desde 2010. Mesmo que haja mais variedade nos filetes menores também foi verificado uma maior presença de certos desenhos como o B2, C1, C7, C11.

Figura 8: Filetes identificados.



Um infográfico criado a partir dos dados coletados nas fichas de análise permitiu a identificação das cores e as combinações de cores mais usadas por Biriba. Neste infográfico (Figura 9), cada linha representa um caminhão, e nas colunas temos as diferentes partes da carroceria e as cores utilizadas em sua pintura. Na primeira linha do infográfico temos identificado o número de vezes que uma cor aparece em determinada parte da carroceria. É importante mencionar que as cores aparecem no infográfico não são os tons exatos utilizados nas carrocerias, mas sim aproximações em escala CMYK das mesmas. O objetivo com a criação deste infográfico é a rápida identificação das combinações de cores, assim por exemplo, ao invés de se escrever "amarelo" optou-se por colocar um quadrado amarelo na tabela.

Figura 9: Levantamento das cores usadas nas 60 carrocerias examinadas.



É possível verificar que algumas cores aparecem com muito mais frequência do que outras. O preto, por exemplo, aparece em todas as 60 carrocerias examinadas, enquanto o laranja só aparece em 2. A paleta de cores é relativamente concisa, contando com 17 cores, sendo 4 tons de azul, 2 de verde, 2 de cinza, além das cores amarelo, branco, preto, vermelho, marrom, lilás, roxo e laranja. As combinações de cores são bem variadas, resultando em poucas carrocerias iguais. Segundo depoimento, Biriba busca escolher cores harmônicas para traçar os filetes, dando preferência ao uso de tons mais próximos entre si e evitando contrastes fortes.

Eu procuro ficar meio parecido, né? Por branco, aí você usa azul, eu procuro usar um outro tom de azul, um tom mais forte, um tom mais fraco, né? Um vermelho, também é pouca coisa isso aí. Tem cor que você não pode por muito senão ela toma conta de tudo, né? (depoimento concedido por Vladimir Bertaco Salata em 12 de Dezembro de 2017 na Carrocerias Garcia)

Todavia, segundo Biriba, no momento dessa escolha, a vontade do cliente é o que realmente tem peso na decisão final. Alguns compradores pedem para que Biriba faça o que ele considera melhor. Neste caso, ele dá preferência para cores harmônicas. Por outro lado, existem clientes que definem de antemão as combinações de cores que desejam, podendo essas serem diferentes das preferências cromáticas de Biriba. Também há clientes que pedem para que a carroceria seja igual a outra que viram no site da *Carrocerias Garcia*, ou na própria fábrica.

A respeito do sistema de pintura de Biriba foi possível reconstruí-lo do começo ao fim graças as informações obtidas na entrevista temática. Antes de dar início a uma pintura, Biriba recebe especificações relativas ao acabamento carroceria, que é previamente montada e lixada. A primeira fase da pintura consiste em pintar as cores chapadas da carroceria. Neste momento são usadas apenas três cores: uma para a *tábua larga*, outra para o *sarrafo de amarrar corda*, e uma terceira para os *corrimões*, *sarrafo interno* e demais partes da carroceria. Esta última cor, por estar em maior proporção na pintura do caminhão, é considerada “a cor da carroceria”. É muito frequente que a cor da *tábua larga* ou da carroceria seja a mesma da cabine do caminhão. Quando existe mais de uma cor na cabine, também é comum que estas sejam usadas na escolha das cores das demais partes da carroceria (Figura 10).

Figura 10: Carroceria pintada por Biriba (usado com permissão da *Carrocerias Garcia*).



Estando pronta a base da pintura, Biriba faz o sombreado na *tábua larga*, utilizando uma técnica que aprendeu na *Jacareí Carrocerias* e que é uma das características do “sistema novo” de pintura da *Carrocerias Garcia*. Como as sombras são escuras, a cor mais utilizada por Biriba para sombrear a pintura da *tábua larga* é o preto, mas às vezes a sombra é realizada com um tom mais escuro da cor da *tábua larga* (Figura 9).

Para fazer os filetes, Biriba empunha a carretilha de diferentes formas, de acordo com o sentido do traço e sua posição na *tábua*. Para traçar paralelamente à estrutura da carroceria, ele desliza dois dedos na madeira, acompanhando o movimento do traço, enquanto com os demais dedos ele segura a carretilha.

Devido ao tempo que é gasto para esvaziar, limpar e colocar uma nova cor de tinta na carretilha, Biriba prefere pintar todos os módulos simultaneamente, fazendo todos traços de uma determinada cor, para então fazer todos os da cor seguinte, e assim consecutivamente até terminar de pintar a carroceria.

4 Interpretação e análise

A interpretação e análise dos dados foi feita buscando primeiro identificar as semelhanças entre os diferentes tipos de filetes da *Carrocerias Garcia*, para em um segundo momento analisar as particularidades de cada um. A estruturação da análise dos artefatos nesses dois polos (singular e plural) foi feita tendo como base no ensaio de Aragão (2011) sobre rótulos de bebida disponíveis no acervo litográfico das *Imagens Comerciais de Pernambuco* (ICP)

"Funcionou mais ou menos como a engenharia reversa: desmontamos as imagens para posteriormente descobrir como elas são compostas. O ensaio também seguirá esse mesmo caminho, mostrando esses elementos desmontados para no final montá-los em rótulos padronizados, repetidos e copiados." (ARAGÃO, 2011: 94)

A estrutura dos filetes

A descrição do processo de pintura de forma detalhada, cruzada com os vetores criados para cada modelo de filete da *tábua larga* – A1, A2 e A3, possibilitou sua decomposição em suas etapas de constituição, conforme mostra na figura 11. Nota-se que os filetes começam a ser desenhados a partir de uma moldura externa. Em seguida, é traçada a linha central, utilizada como eixo para definir a simetria vertical e horizontal do filete (Figura 12). Na etapa 5, marcações verticais que ajudaram a orientar o desenho são estabelecidas (Figura 11). A partir da etapa seguinte, ocorre a diferenciação entre os filetes, à medida em que as curvas são traçadas. Na última etapa de cada filete encontramos um elemento comum aos filetes do Biriba que não é feito com a carretilha: os pontos. Estes pontos são feitos com o dedo polegar do

pintor e conferem ao filete um pouco de preenchimento, além de passar uma sensação de estaticidade que se equilibra a mobilidade das curvas traçadas com a carretilha.

Figura 11: Etapas de elaboração de 3 modelos de filetes de tábua larga.

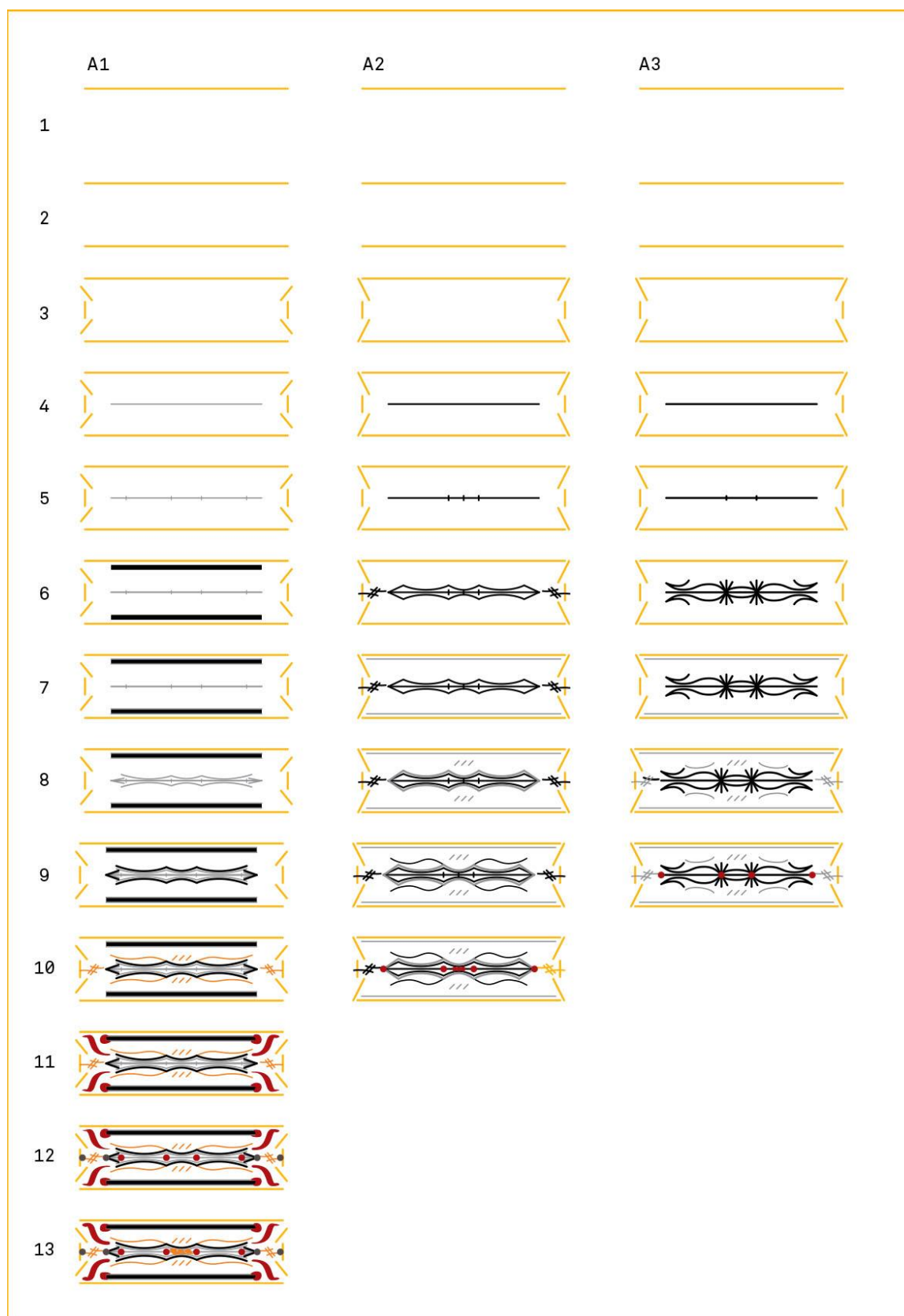
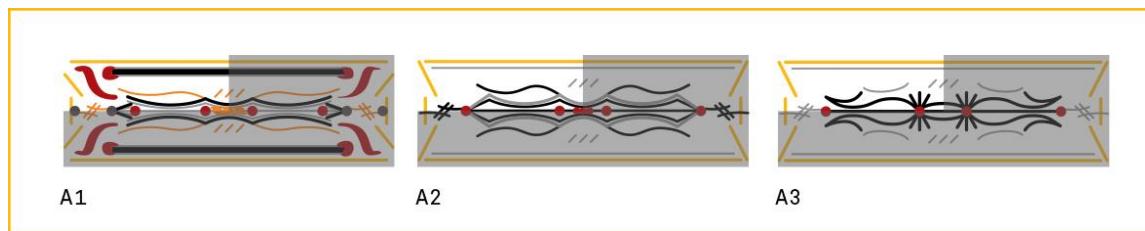
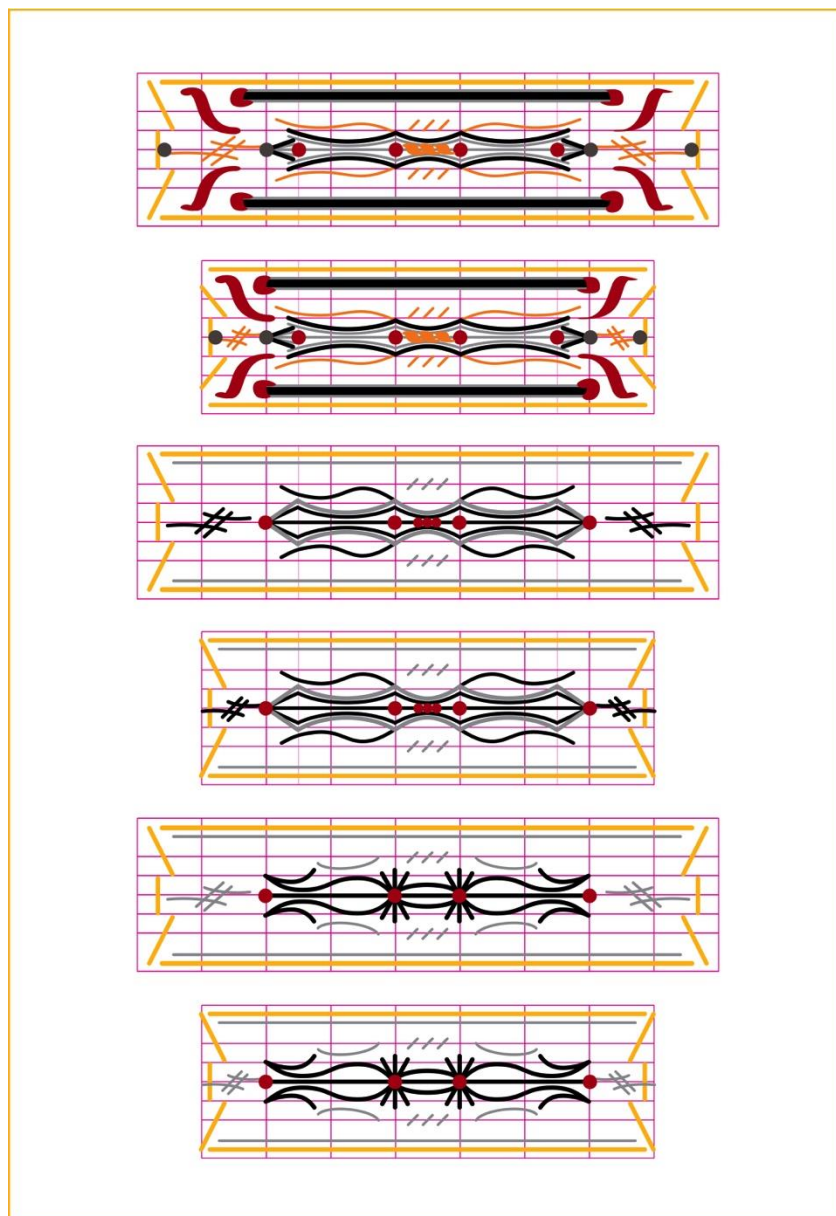


Figura 12: Simetria interna dos filetes de tabua larga.



A partir da linha central, as curvas são desenhadas orientadas por uma malha construtiva de sete a nove colunas, que varia em função do tamanho da tábua larga (Figura 13). Independentemente da largura total do desenho, o miolo se encontra no centro das colunas, e possui aproximadamente um terço da altura da tábua larga. Os pontos também são dispostos seguindo essa malha. Essas questões estruturais e de proporção, comuns aos diferentes modelos de filete, conferem a eles uma certa identidade visual. Seria interessante verificar se trata de uma exclusividade do trabalho de Biriba, ou se esta é uma característica comum dos filetes de demais pintores.

Figura 13: Três modelos de filetes, com malha construtiva de 7 e 9 colunas.



A singularidade dos filetes do Biriba

Uma vez verificadas as semelhanças entre os filetes, é possível estabelecer sua singularidade. O filete descrito no modelo A1 (Figura 11) é o primeiro estilo de filete feito na *Carrocerias Garcia* por Biriba, sendo uma criação conjunta com Seu Cláudio (antigo pintor da fábrica). A carretilha é adotada para facilitar a execução, porém o desenho ainda tem muitas referências do trabalho do Seu Cláudio, como podemos ver nas linhas pretas e grossas da base e no topo do filete e nas pinceladas das extremidades que também eram presentes nos filetes antigos feitos exclusivamente com o pincel (Figura 2). Os traços da carretilha produzem uma linha de espessura uniforme, porém no modelo A1 o conjunto das linhas acaba criando uma forma com espessura variada, produzindo um efeito análogo ao da mudança de espessura do pincel. Esse efeito acontece no miolo do filete onde as linhas se encontram muito próximas uma das outras, não existindo muito espaço em branco, a somatória das linhas acaba por criar um desenho com mais preenchimento, se comparado com os filetes modelo A2 e A3.

Com a aposentadoria de Seu Cláudio em 2010, Biriba se tornou o único pintor da *Carrocerias Garcia*. Desde então, Biriba passou a fazer suas pinturas exclusivamente com a carretilha, em dois modelos diferentes criados por ele mesmo — A2 e A3. Criado enquanto trabalhava em Jacareí, o filete descrito no modelo A2 (Figura 11) tem seu miolo com uma forma similar ao do modelo A1, porém é mais alto e possui espaços em branco maiores em seu interior. Além disso, as bordas são leves, e o miolo acaba se destacando no conjunto. Sua composição é mais limpa que a do modelo anterior, necessitando de menos etapas para a produção (Figura 11). Uma vez que não utiliza pincel, pode ser executado mais rapidamente.

Criado em Mogi das Cruzes em quanto Biriba trabalhava na *Carrocerias Garcia*, o modelo A3 possui uma etapa de execução a menos do que o filete A2, é mais limpo que os anteriores, não possuindo nenhuma linha dupla e assumindo integralmente a característica da carretilha de produzir linhas uniformes e finas (Figura 14). Por outro lado, suas curvas são mais complexas, com mais mudanças de direção que as dos modelos anteriores. Se no filete modelo A1 a forma principal era estabelecida por áreas preenchidas com cor, e no A2 por linhas sobrepostas, no A3 predominam os movimentos das curvas, e a gestalt criada pelo conjunto, que preenche a tábua larga sem deixá-la carregada de informação. O filete modelo A3 tem certa singularidade em seu traçado, contudo se mantém fiel à malha construtiva e simetria comum aos filetes do Biriba.

Figura 14: Filete feito por Biriba na *Carrocerias Garcia* (usado com a permissão da *Carrocerias Garcia*).



6 Considerações finais

Os procedimentos metodológicos utilizados possibilitaram descobrir muitos princípios gerais que orientam os filetes pintados por Biriba na *Carrocerias Garcia*. Verificamos aspectos comuns aos diferentes modelos de filetes que os unem dentro de uma certa identidade visual,

simultaneamente foi possível apreciá-los em sua unicidade identificando os aspectos morfológicos e estruturais que os diferenciam entre si.

Ao estudar filetes produzidos por uma técnica diferente das carrocerias registradas Finizola e Santana (2014), que focavam na pintura feita com o uso de estêncil e não de carretilha, buscamos dar continuidade ao registro desse tipo de manifestação popular brasileira ainda tão pouco investigada. É necessário expandir a análise para além de Biriba e da *Carrocerias Garcia* a fim de poder identificar o que caracteriza os filetes brasileiros de modo geral, bem como perceber se existem singularidades nos trabalhos de diferentes pintores.

Além das descobertas a respeito dos filetes brasileiros, esse artigo dialoga com outras pesquisas que visam a valorização do design vernacular, ao incluir artefatos produzidos por profissionais não formados por instituições formais ao campo de estudo de design. Mostrando como existem muitas questões formais e de organização de elementos nas carrocerias de caminhão que são interessantes de serem observadas do ponto de vista do design da informação.

Referências

- ALBERTI, V. 2004. *Manual de história oral*. Rio de Janeiro: Editora FGV
- ARAGÃO, I. 2011. O plural e o singular nas composições visuais dos rótulos de bebida. In: CAMPELLO, S. & ARAGÃO, I. (eds.) *Imagens comerciais de Pernambuco: ensaios sobre os efêmeros da Guaianases*. Recife: Nécta.
- BEUGLER, S. B. 1935. *Striper*. U.S Patent N. 1,988,710
- BEUGLER PINSTRIPING TOOL 2017. S.B. Beugler. In: <<http://www.beugler.com/s-b-beugler/>>, 04/05/2017
- BRASIL. Presidência da República 1958. *O programa de metas do presidente Juscelino Kubitschek: Estado do plano de desenvolvimento econômico em 30 de junho de 1958*. Rio de Janeiro: Presidência da República - serviço de documentação.
- DUARTE, L. 2016. Contran, estabelece requisitos mínimos para carrocerias de madeira. In: *Notícias*. <<http://www.caminhoes-e-carretas.com/2016/03/contran-estabelece-requisitos-para.html>>, 04/05/2017
- FINIZOLA, F. & SANTANA, D. 2014. Iconografia das Carrocerias de Caminhão de Pernambuco. In: Coutinho, S. G., Moura, M.; Campello, S. B.; Cadena, R. A. & Almeida, S. (orgs.). *Proceedings of the 6th Information Design International Conference, 5th InfoDesign, 6th CONGIC*. São Paulo: Blucher.
- _____. Iconografia das Carrocerias de Caminhão de Pernambuco. Disponível em: www.designvernacular.com.br/carrocerias. Acesso em 25/05/2015.
- FINIZOLA, F.; COUTINHO, S. G. & CAVALCANTI, V. P. 2012. Vernacular design: a discussion on its concept. In: Farias, P. L.; Calvera, A.; Braga, M. C. & Schincariol, Z. (eds.). *Design frontiers: territories, concepts, technologies*. São Paulo: Blucher.
- KAPRON, R. A. 2012. *História do trabalho dos caminhoneiros no Brasil: profissão, jornada e ações políticas*. Tese de mestrado não publicada. Instituto de Ciências Humanas. Universidade Federal de Pelotas, Brasil.
- MARGOLIN, V. 2009. Design na História. *Agitprop*, ano II, n. 16. In: <http://www.agitprop.com.br/index.cfm?pag=repertorio_det&id=21&titulo=repertorio>, 04/05/2017
- MICHELAZZO, L. A. 2015. *ANFIR 35 anos*. São Paulo: ANFIR - Associação Nacional dos Fabricantes de Implementos Rodoviários.

Sobre os autores

Jonas Silva Queiroga; BA, JoDesign, Brazil <jonassqueiroga@gmail.com>
Priscila Lena Farias; PhD, FAU USP, Brazil <prifarias@usp.br>