

ESTALEIROS ARTESANAIS NA CIDADE DE VIGIA/PA: OS SABERES PRESENTES NAS CONSTRUÇÕES DAS EMBARCAÇÕES PESQUEIRAS

ARTISAN SHIPYARDS IN THE CITY OF VIGIA/PA: THE KNOWLEDGE PRESENT IN THE CONSTRUCTIONS OF FISHING VESSELS

ASTILLEROS ARTESANOS EN LA CIUDAD DE VIGIA/PA: EL SABER PRESENTE EN LA CONSTRUCCIÓN DE BUQUES PESQUEROS

Raimundo Paulo Monteiro Cordeiro¹

Secretaria Municipal de Educação de Vigia de Nazaré/PA

Wagner César Pinheiro Costa²

Universidade Federal do Pará – UFPA

Resumo

A presente pesquisa menciona os saberes tradicionais de mestres carpinteiros nas construções de embarcações pesqueiras nos estaleiros de Vigia no estado do Pará, o estudo levanta reflexões acerca dos conhecimentos tradicionais e da dinâmica dos carpinteiros artesanais nos estaleiros a partir da produção e utilização de canoas denominadas “vigilengas”, canoas estas que antecederam as embarcações motorizadas. Trata-se de estudo que envolve pesquisa bibliográfica (MARCONI & LAKATOS, 2017), de campo e entrevistas semiestruturadas (BRANDÃO, 2007), procurando estabelecer um contato mais próximo e dinâmico sobre o objeto de estudo, nossa abordagem é qualitativa (FLICK, 2013) com análise de conteúdo (BARDIN, 2011). Justifica-se o estudo em virtude da importância histórica e cultural que os estaleiros possuem na Amazônia.

Palavras-chave: Saberes Tradicionais; Carpinteiros Artesanais; Estaleiros, Embarcações Pesqueiras; Canoas Vigilengas.

Abstract

The present research mentions the traditional knowledge of master carpenters in the construction of fishing vessels in the Vigia shipyards in the State of Pará, the study raises reflections on the dynamics of artisan carpenters in the shipyards from the production and use of canoes called “Vigilengas”, canoe that preceded motorized vessels. This is a

¹ Mestre em Estudos Antrópicos na Amazônia pela Universidade Federal do Pará. Especialista em Saberes Africanos e Afro-brasileiros na Amazônia pela Universidade Federal do Pará. Graduado em Licenciatura e Bacharelado em História pela Escola Superior Madre Celeste. Membro do Grupo de Pesquisa História em Campo da Universidade Federal do Pará - Vigia, Pará, Brasil. E-MAIL paulocordeirovigia@gmail.com LATTES <http://lattes.cnpq.br/0109205229833754> ORCID <https://orcid.org/0000-0003-4596-5191>.

² Mestrando em Linguagens e Saberes da Amazônia- UFPA, Especialista em Psicologia do Esporte. Especialista em Educação Física Escolar. Licenciado Pleno em Educação Física pela Universidade do Estado do Pará. Belém, Pará, Brasil. E-mail: wagnercesaref@gmail.com. Lattes: <http://lattes.cnpq.br/3097403276412480>. ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-1300-1259>.

study that involves bibliographic, (MARCONI & LAKATOS, 2017) and field research and semi-structured interviews (BRANDÃO, 2007) seeking to establish a closer and more dynamic contact with the object of study, our approach is qualitative (FLICK, 2013) with content analysis (BARDIN, 2011). The study is justified due to the historical and cultural importance that shipyards have in the Amazon.

Keywords: Traditional Knowledge; Craft Carpenters; Shipyards, Fishing Vessels; Watch Canoes.

Resumen

La presente investigación menciona los saberes tradicionales de los maestros carpinteros en la construcción de embarcaciones pesqueras en los astilleros Vigia en el Estado de Pará, el estudio plantea reflexiones sobre la dinámica de los carpinteros artesanales en los astilleros a partir de la producción y uso de canoas denominadas “Vigilengas”, canoas que antecedieron a las embarcaciones motorizadas. Este es un estudio que involucra investigación bibliográfica, (MARCONI & LAKATOS, 2017) y de campo y entrevistas semiestructuradas (BRANDÃO, 2007) buscando establecer un contacto más cercano y dinámico con el objeto de estudio, nuestro enfoque es cualitativo (FLICK, 2013) con análisis de contenido (BARDIN, 2011). El estudio se justifica por la importancia histórica y cultural que tienen los astilleros en la Amazonía.

Palabras claves: Conocimiento Tradicional; Carpinteros Artesanales; Astilleros, Barcos Pesqueros; Mira Canoas.

INTRODUÇÃO

A região Norte do Brasil (amazônica), é formada atualmente por sete estados, tendo o estado do Pará como um dos mais antigos, possuindo ele 144 municípios. A cidade de Vigia é uma das mais longevas, localizada na mesorregião nordeste do estado do Pará, distante 93 km de Belém (capital). De acordo com Cordeiro (2021), a cidade foi fundada pelos colonizadores portugueses, tendo como donatário o fidalgo Jorge Gomes Alamo. Em 10 de outubro de 1652, tornou-se uma das mais antigas cidades da Amazônia, tendo o nome Vigia sido dado pelo próprio donatário. Até o final do século XIX, a lavoura era a principal economia, por meio da produção de açúcar, coco, café, cacau, farinha de mandioca, algodão, tabaco, anil e diversos tipos de frutas.

A partir do início do século XX, a pesca se intensificou, especialmente pela fabricação de canoas a vela que foram denominadas vigilengas³, tornando-se, assim, em meados desse século, a principal base econômica do município. A partir da década de 1970, as vigilengas foram sendo substituídas por barcos motorizados⁴. A cidade (2002) é responsável por grande parte da produção de peixe comercializado no Estado, tornando a pesca sua principal atividade econômica⁵. Ratificando sua posição quanto ao potencial da

³ Canoas construídas tipicamente nos estaleiros da cidade de Vigia, movidas a vela, que pescavam para o Norte da Amazônia. Traziam os peixes salgados, pois nessa época não havia gelo disponível. A pescaria era realizada com espinel, a viagem era guiada pelas estrelas.

⁴ Barcos motorizados e com geleiras, guiados por bússola. A pescaria é realizada com rede de nylon.

⁵ PARÁ – ANUÁRIO, 2008, pp. 85 e 86.



pesca, temos a pesquisa de Paula (2018), que entre os anos de janeiro de 2008 a dezembro de 2010, assegura que dos 16 municípios pesqueiros no Pará, Belém e Vigia foram responsáveis por 56% de um total de 40.769 toneladas de pescado. Segundo o último recenseamento, a população do município de Vigia foi estimada em 50.832 habitantes (IBGE, 2022).

Os estaleiros de Vigia são locais “embebidos” de conhecimentos dos carpinteiros artesanais, calafates, pintores etc., são espaços que abrigam vastos campos de saberes, saberes estes que são transmitidos de geração em geração. A produção das embarcações artesanais tem íntima ligação com o passado, pois ali (produção) se perpetuam conhecimentos e saberes tradicionais que são repassados de geração em geração. Para Araujo, Silva e Diniz (2021), a partir da pesca se originam práticas culturais que se desenvolveram em meio a saberes e conhecimentos necessários aos afazeres dessa prática social, tais como produção de utensílios, apetrechos e a construção artesanal de embarcações que são utilizadas em pesca ao rio, no caso da carpintaria artesanal temos como exemplo as atividades presentes nos estaleiros vigienses e porque não amazônicos.

Nos interiores das cidades é comum a existência de comunidades esquecidas (ou quase) pela sociedade local e pelas políticas públicas. São comunidades compostas por pessoas que possuem formas peculiares de conhecimentos e aprendizagem que nos livros de metodologia científica são chamados de senso comum, vulgares e não científicos. São grupos que possuem aspectos diferentes de cultura, se comparados aos que vivem em espaços citadinos, apesar das mídias terem intensificado a padronização de valores, costumes, artes e tudo o mais que denominamos de cultura (SOUZA; SILVA, 2021, p.9).

Dessa forma, o estudo, dentre outras coisas, busca reconhecer a importância desses conhecimentos e saberes tradicionais advindos de carpinteiros artesanais nos estaleiros do município de Vigia/PA.

OS PRIMÓRDIOS DOS ESTALEIROS

As fabricações de canoas tiveram grande importância para a locomoção e para a pesca na cidade de Vigia, no estado do Pará. Os indígenas possuíam uma técnica de fabricação das canoas: eram talhadas na madeira única (inteira) e os mestres (carpinteiros de canoas) ensinaram outra forma para a fabricação delas⁶, essa junção

⁶ Na Amazônia, de acordo com o padre jesuítico José Daniel (2004), no século XVIII, os moradores construíam uma canoa grande denominada de **inteiriças de um só pau**, na verdade, tal canoa era construída de várias árvores que necessitavam de muitos homens, e os responsáveis eram mestres, oficiais práticos, operários e um madeiro.



resultou na construção da canoa vigilenga. Na obra de José Veríssimo, *A pesca na Amazônia*, de 1895, o autor descreveu a pesca da gurijuba e da tainha na região do Salgado e no local dessa pesca e afirmou que as canoas vigilengas eram de procedência dos vigienses e que essa canoa é uma mística, resultado da combinação entre o barco de pesca português e a igarité, a canoa grande do indígena brasileiro.

Mesmo a pesca não sendo a principal economia na cidade de Vigia, nos séculos XVIII e XIX temos notícia de carpinteiros de canoas e até de carpinteiros de navios no recenseamento realizado no Grão-Pará em 1778⁷, nele encontramos oito carpinteiros de canoas e um carpinteiro de navios, o local de fabricação de embarcações era e ainda é perto de um igarapé.

Porém, se recuarmos mais um pouco vamos encontrar indícios de estaleiro do aldeamento jesuítico de Mamaiacu⁸, como nos informa o padre Bentendorff:

Não entraram no curso alguns irmãos, porque eles mesmos não o pretendiam, e deferiu-se o do irmão Sebastião Pereira, para se examinar primeiro em latim, e para que não faltasse mestre de letras, ficou nomeado com muito agrado João Valladão, o qual estava ensinando com muito agrado no Pará, de onde também veio o Padre Ignacio Ferreira com os seus discípulos futuros, que estavam daquela banda em companhia do governador, se bem com pouca feliz viagem, porque além de se terem quase alagados os padres na Barretas, da banda da Vigia, e terem sido obrigados de arribar para concertar sua canôa na roça de Mamayacu. Bentendorff (1990, p. 65).

A canoa que vinha trazendo o padre Ignacio Ferreira e seus discípulos, juntamente com o governador, bateu nas pedras e foi danificada e levada para o aldeamento de Mamaiacu (Porto Salvo), para a realização do conserto. É possível acreditar na existência de um estaleiro naquele local, mas naquele momento, em meados do século XVII, o termo estaleiro ainda não era utilizado. Esse termo só aparece no século XVIII, na Amazônia. De acordo com o padre jesuíta João Daniel: “O feitio do estaleiro são paus atravessados bem do feitio de tesouras abertas com as (pontas metidas na terra), e as pontas de cima bem seguras em esteios, ou estacas, distantes cada tesoura das outras” (DANIEL, 2004, p. 51). O termo “estaleiro” ainda hoje é empregado para referir-se a pequenas oficinas instaladas em fundos de quintais, destinadas à fabricação de embarcações (LOUREIRO, 1985).

Nesse sentido, continuando o relato o padre jesuíta João Daniel (2004) destacou

⁷ Sobre o Recenseamento do Grão-Pará de 1778, ver CARDOSO, Alanna Souto. *Apontamentos para história da família e demografia histórica da capitania do Grão-Pará (1750 – 1790)*. Dissertação de mestrado em História Social da Universidade Federal do Pará (UFPA), 2008.

⁸ Aldeamento jesuítico de Mamaiacu, em 1757 passou a se chamar de Lugar de Nossa Senhora de Porto Salvo, no século XIX passou a ser vila de Vigia.



que as canoas confeccionadas de tábuas começaram nesse século, alegou ainda que aquelas canoas eram muito mais viáveis do que as que índios fabricavam.

[...] para fazer alguma canoa grande, porque elegem para isso um grande **madeiro**, e de pau muito grande, e duro, que para se poder manusear, e levar, e conduzir ao estaleiro necessita de muita gente, de bons mestres, de oficiais práticos, e bons operários (DANIEL, 2004, p.51).

As técnicas de construção que coexistiram naquele tempo foram primordiais para a circulação de saberes e conhecimentos tradicionais, por meio de um panorama de interdependências e interações entre madeiro, mestres, oficiais e operários e o ambiente natural. Gualberto (2009) aponta que os saberes que circulavam nos estaleiros foram construídos historicamente, e que através da recordação e práticas antigas e sua verbalização promovem o repasse de saberes que envolvem a carpintaria entre gerações. Os saberes eram coletivizados na construção de uma grande canoa, primeiro um experiente madeiro, aquele que conhece a floresta e sabe o local de determinada espécie de árvore e posteriormente os mestres, oficiais práticos, operários e muita gente envolvida no trabalho braçal contribuía. Essa construção levava muitas semanas dentro da mata, porque a árvore era cortada com machado e depois era realizada sua limpeza, posteriormente era levada até a beira de um igarapé e de lá até um estaleiro (DANIEL, 2004). Na atualidade, os estaleiros ainda estão localizados próximo a um determinado igarapé ou rio para facilitar a locomoção da embarcação.

Para Diegues e Pereira (2010), o contexto da produção dos conhecimentos tradicionais é fundamental para o desenvolvimento de suas interpretações e para assim se contrapor à padronização e fragmentação imposta pela ciência moderna.

Portanto, ao retornarmos ao relato de João Daniel (2004), que destacou a dinâmica do trabalho artesanal desenvolvido nos estaleiros, o trabalho técnico especializado, o conhecimento integrado sobre a vegetação local para o reconhecimento das madeiras propícias da floresta a serem utilizadas nas construções das canoas, fazem-nos entender que esses conhecimentos e aprendizagens compartilhados entre portugueses, indígenas e negros somaram-se e contribuíram para a produção dos conhecimentos acerca da produção de canoas em estaleiros artesanais na região do município de Vigia, o que tornou possível (a partir da técnica de construção de canoas) que as comunidades locais tivessem condições de sobrevivência e interação com o ambiente natural.

Há de se considerar que no regime colonial o ofício da carpintaria naval já possuía práticas diferenciadas, em que a produção de navios era a única que possuía ajudantes (negros livres ou na condição de escravizados) e localizava-se em estaleiros maiores, por



causa da grande estrutura necessária. Em relação a produção de canoas menores como as vigilengas, elas eram construídas em estaleiros localizados em quintais ou em áreas de uso comum (CARDOSO, 2008; BAENA, 1969).

O CÓDIGO DE POSTURAS MUNICIPAL DE VIGIA DE 1883: ESTABELECENDO LIMITES PARA OS ESTALEIROS

Muitos proprietários de terras que tinham a lavoura como maior investimento passaram a investir no comércio e na pesca. Já no final do século XIX, a pesca tornou-se o principal produto de comercialização e fonte de renda na cidade. No início do século XX, já se exportava peixe salgado e grude de gurijuba e no decorrer desse século a pesca tornou-se a base da economia dos moradores vigienses. Porém, havia um determinado local para a fabricação, consertos e calafeto de canoas regidos pelo Código de Posturas Municipal de Vigia de 1883:

Art. 26 – O calafeto, construção ou conserto de canoas ou de qualquer embarcação só fará no porto denominado das “Bravas”, entre a “Ribeira” e o “Caes” e no porto denominado de “Pombal”, no canto da casa do proprietário Joaquim Manoel de Carvalho, lado Sul, até o lado do Norte da casa do proprietário José de Mello Palheta e Vasconcelos. O contraventor incorrerá na multa de 20\$000 ou sete dias de prisão (Código de Posturas Municipais da cidade de Vigia de 1883).⁹

Os consertos e fabricações de canoas ou de qualquer embarcação eram realizados por mestres e somente dois portos estavam habilitados para tal fim: Bravas e Pombal. Geralmente esses portos localizavam-se à beira-mar. Hoje esses estaleiros estão localizados próximos de braços do rio Guajará-Mirim, isso faz com que se facilite a remoção do barco depois de pronto.

Nessa época, a canoa vigilenga era a principal representante da pesca e tipicamente fabricada nesses estaleiros. Além da fabricação dessas canoas, naquele local também eram realizados os consertos. A canoas vigilengas se multiplicaram, de pequeno, médio e grande porte, elas transportavam pessoas e mercadorias até a capital e realizavam a pescaria mar adentro, do Amazonas até o Oceano Atlântico, na divisa da Guiana francesa, lá estavam as vigilengas em ação. Os pescadores e ajudantes passavam cerca de três meses ou mais em alto mar, pescando e salgando os peixes, principalmente a gurijuba. A partir da década de 1970, os barcos motorizados foram substituindo as canoas vigilengas.

⁹ Código de Posturas Municipal da cidade de Vigia de 1883. Encontra-se no Arquivo Público do Estado do Pará (Belém).



OS MESTRES CARPINTEIROS NOS ESTALEIROS DO MUNICÍPIO DE VIGIA (SÉCULO XX).

Foram as canoas vigilengas construídas nos estaleiros da cidade de Vigia, que impulsionaram a pesca no cenário paraense. A pescaria de meados do século XIX até a década de 1970 (século XX) era realizada por meio das canoas vigilengas. As vigilengas eram caracterizadas por possuírem vela e bujarrona, a proa e popa achatadas (formato de coração) e de porão aberto e o costado negro. As velas eram triangulares, eram confeccionadas em tecido forte feito de algodão e tingidas com cascas de árvores existentes em manguezais, e cascas da árvore do murici da mata ou murici vermelho, típico da região¹⁰. Estima-se que em 1899 a palavra tenha surgido em documentos da Língua Portuguesa¹¹. Elas percorriam grandes distâncias, umas faziam viagens a Belém, carregando tripulantes e diversos tipos de mercadoria e a maioria realizava a pescaria. Viajavam para o Norte (lado do Amapá), para o Oceano Atlântico ou para o rio Amazonas, em busca do pescado, principalmente a gurijuba.

Eram embarcações seguras construídas em madeira de lei, destaca Barros (2009) que a beleza e a estabilidade da embarcação eram devidas ao formato do bojo e no talhe dos mancos¹². Isso deixaria a canoa equilibrada à tona d'água e isso era uma das principais características daquela embarcação. O nivelamento do talabardão¹³ – ou tábua –, que ia de um extremo a outro dos mancos e que substituía a fasquia¹⁴, era demasiadamente necessário. Barros (2009) destaca, ainda, que o assentamento da quilha¹⁵ e sobre ela os braços e cavernas¹⁶ percintados com dormentes, escoas¹⁷ e sobre-escoas davam a vigilengas uma acentuada segurança durante as tempestades e no cair na cova das ondas.

Informa Barros (2009) que mesmo sem bússola os pescadores orientavam-se somente pelo conhecimento dos astros, eles sabiam da origem do vento pela bandeirinha a tremular no mastaréu¹⁸ e na ausência dela o simples contato com o corpo lhes dava a direção (geral, terral, norte e sul). Na embarcação havia um porão aberto, próprio para a

¹⁰ Cego.

¹¹ Dicionário Houaiss.

¹² Depoimento do ajudante na construção das canoas vigilengas, Bartolomeu José de Barros, de 89 anos. Entrevista realizada em julho de 2019, os mancos, eram peças de madeira de piquiá que ficava na frente da canoa.

¹³ Talabardão, peça larga que ficava ao lado da canoa, que ia dos mancos centrados na proa a popa.

¹⁴ Frasquia, madeira que dava forma à canoa.

¹⁵ Quilha, peça estreita que recebia a ponta dos mancos e o braço da canoa.

¹⁶ Caverna, o braço da canoa, ficava centrado na quilha, peça comprida e grossa de piquiá que prende as pontas dos braços.

¹⁷ Escoas, prendia a ponta dos braços dos mancos, peça comprida.

¹⁸ Mastaréu, tem o mastro, mais em cima da mesa e no final a parte fina é o mastaréu.



coleta de peixes saídos do mar, havia também um banco de madeira grossa que atracava transversalmente a canoa, dando-lhe mais segurança e servindo ao mesmo tempo para descabeçamento, corte e lanhação do peixe já em fase de beneficiamento. Embaixo do toldo, sobrepostas nos braços e cavernas as tábuas formavam uma estiva, própria para empilhar peixe e, acima dela, na linha do dormente, um assoalho feito de juçara servia de dormitório para os pescadores.

Figura 1 – Canoa vigilenga



Fonte: Autores (2023).

Figura 2 – Canoa vigilenga velejando na “Boca da Vigia”.



Fonte: Página da Retrografia Vigilenga no Facebook¹⁹.

AS NOVAS TECNOLOGIAS E OS SABERES NAS CONSTRUÇÃO DOS BARCOS

¹⁹ Disponível em: <http://www.facebook.com.br/retrografiavigilenga>.



MOTORIZADOS NA CIDADE DE VIGIA.

Na década de 1950, começaram a aparecer as primeiras embarcações denominadas “geleiras”. Na década de 1970, devido a predominância de barcos motorizados, as vigilengas foram sendo substituídas pelos mesmos e em 1980 a pesca na cidade de Vigia já havia sido modificada devido à presença dessas novas embarcações, e as redes de *nylon* já eram realidade e quem não se adaptou a essa evolução tecnológica acabou saindo desse empreendimento, pois a construção de um barco motorizado possuía um custo bem maior que de uma canoa Vigilenga.

Dessa forma, a pesca tornou-se mais rápida e cerca de três semanas após sua saída os barcos já voltavam abarrotados de peixes. Os salgados continuaram, mas o peixe gelado era o mais consumido. Fábricas de fabricação de gelo foram surgindo, assim como postos de óleo, a partir desse momento, as despesas de um barco eram outras e, por consequência, disso novas casas comerciais surgiram e as retíficas de motor foram se expandindo.

Foi com o advento da nova tecnologia da pesca que as canoas vigilengas perderam importância. A rede de *nylon* surgiu na cidade de Vigia em 1958, trazida por um americano e um alemão para o experimento do novo material. A cidade de Vigia foi escolhida pela sua importância no setor pesqueiro no Pará. Foi na gestão do presidente da Colônia, Antônio Teófilo Palheta, que os “gringos” pediram autorização ao presidente para três pescadores realizarem a pesca na rede de *nylon*. Raimundo de Souza Palheta, de 71 anos, filho do presidente, com apenas 17 anos na época e mais dois pescadores foram as cobaias. “As redes era de pescar dourada... de 30 metros de comprimento, 25 de largura e de tainheira de 12 metros”.²⁰ Posteriormente, devido a implementação de novidades na forma de pescar, a cidade de Vigia se transformou na maior produtora de pescado no Pará.

Assim sendo, nas décadas de 1960 e 1970, a pesca com rede de *nylon* já era realidade, algumas casas comerciais passaram, além de vender os *nylons*, vender isopores e cordas de plástico. Devido ao advento da rede de *nylon* muitas famílias passaram a trabalhar na confecção das redes com esse material e é nesse momento que a mulher passou a ter papel importante na renda mensal da família, realizando o trabalho de costurar redes, e até hoje esse trabalho é realizado.

²⁰ Depoimento de Raimundo de Souza Palheta, de 71 anos, entrevista realizada em sua residência na cidade de Vigia, em junho de 2012 (*in memoriam*). Com o sucesso da rede de nylon, ele se tornou um pequeno empresário do ramo, possuía ao lado de sua residência um barracão com diversos funcionários que realizavam a costura e conserto de redes. Esse trabalho ainda é muito presente na cidade de Vigia, diversas pessoas sustentam a família com esse tipo de trabalho.



Com o advento dos frigoríficos e da rede de *nylon*, na segunda metade da década de 1960, a maneira de captura e de conservação dos peixes mudou devido a tecnologia, juntamente com a arquitetura das embarcações. Com as mudanças, desapareceram os estaleiros que existiam na orla da cidade e com eles carpinteiros navais famosos foram esquecidos (Izídio Trindade e seu filho, Raimundo Micaela da Trindade Francisco Reis, Francisco Ataíde, Sátiro Soeiro, Procópio da Conceição Saldanha – todos de Vigia –, Maurício Barnabé Costa e Didi Brito, ambos da vila de Porto Salvo – Vigia²¹) eles eram chamados de mestres. No período deles, o serrote, enxó, plaina de madeira, trado e verruma eram as ferramentas principais, esses mestres não conheciam a serra, a furadeira elétrica, a desempenadeira, a tupia, a serra de fita para cortar as cavernas, além disso as embarcações daquele tempo não tinham instrumentos de navegação e equipamentos eletrônicos, nem mesmo energia elétrica, o aço inoxidável não era usado e as ferragens eram forjadas por outros mestres, os ferreiros.

Existem na cidade de Vigia sete estaleiros em pleno funcionamento, com toda uma estrutura para construir um barco motorizado de qualquer tamanho. Porém, existem, ainda, os “carpinteiros do Beiradão”, que não têm um local fixo de trabalho, fazem os consertos dos barcos na beira da orla da cidade e em algum porto mais distante.

O novo processo econômico, impregnado na pesca, e a tecnologia ditaram as novas regras de ir ao mar para pescar. Assim sendo, a movimentação à vela da vigilenga, que tinha arquitetura moldada à pesca de espinhel (linha com centenas e até milhares de anzóis) e a produção que era salgada e estocada no porão, teve sua arquitetura modificada porque a economia da pesca também havia mudado.

OS SABERES NA CONSTRUÇÃO DOS BARCOS MOTORIZADOS NOS ESTALEIROS DA CIDADE DE VIGIA

Atualmente, três irmãos do mestre naval João Miranda continuam trabalhando na construção de barcos, mas o único que tem estaleiro é ele. As novas gerações estão buscando cada vez mais a atividade pesqueira, incluindo a carpintaria, a maioria dos mestres tem idade entre 33 e 60 anos.

O futuro da carpintaria naval de João Miranda parece ameaçado: “Vou parar de trabalhar, não terei mais condições físicas... a construção naval requer muito esforço

²¹ - Cego



físico e tenho uma lesão na clavícula”²². E os filhos? O próprio João Miranda não gostaria que eles continuassem na construção naval. E justifica: “Enfrentamos muitos problemas, principalmente com madeira, não existe uma linha de crédito exclusiva para esse ramo de negócio”²³. A falta de políticas públicas para os mestres carpinteiros naval na Amazônia é uma realidade.

Seu João Miranda aprendeu a construir barcos aos 12 anos, com o pai dele, conhecido como Mestre Zuza (José Teixeira Miranda, falecido em 2006). A carpintaria naval, na cidade de Vigia, começou a se modernizar na década de 1980, quando o trabalho manual deu lugar às máquinas elétricas. “Agora, quando não temos energia elétrica, não se trabalha”²⁴.

O estaleiro de João Miranda chama-se Esperança, ele fica à margem de um dos braços do Igarapé da Rocinha e, por isso, de lá não saem barcos acima de 15 toneladas, porque não passariam sob a ponte que liga o bairro do Arapiranga ao Centro da cidade. Mas no antigo estaleiro do Mestre Zuza, João Miranda ajudou a construir barco de até 70 toneladas. Atualmente, no estaleiro Esperança, fabricam-se em média até quatro barcos por ano²⁵.

Figura 3 – Estaleiro Esperança.



Fonte: Autores (2023).

Os estaleiros localizados no bairro da Castanheira e do Centro têm o igarapé do Tujal como locomoção de entrada e saída dos barcos.

Figura 4 – Estaleiro do Paulinho (Castanheira).

²² - Depoimento de João Miranda dono do estaleiro “Esperança”, localizado na passagem Boa Vista (funil), bairro do Arapiranga).

²³ - Depoimento de João Miranda dono do estaleiro “Esperança” localizado na passagem Boa Vista (funil) bairro do Arapiranga).

²⁴ - Depoimento de João Miranda dono do estaleiro “Esperança” localizado na passagem Boa Vista (funil) bairro do Arapiranga).

²⁵ - Depoimento de João Miranda dono do estaleiro “Esperança” localizado na passagem Boa Vista (funil) bairro do Arapiranga).





Fonte: Autores (2023).

Figura 5 – Estaleiro do Neli (Castanheira).



Fonte: Autores (2023).

Figura 6 – Estaleiro Papa-Chibé Centro).



Fonte: Autores (2023).



Figura 7 – Estaleiro Deus Proverá (Centro).



Fonte – Autores (2023).

Os estaleiros do bairro Arapiranga “Irmãos Henrique” e “Porto Jacó” têm o braço do rio Açaí Grande e o outro denominado de Esperança o igarapé da Rocinha.

Figura 8 – Estaleiro Esperança.



Fonte: Autores (2023).

Figura 9 – Estaleiro Porto-Jacó.





Fonte: Autores (2023).

Tabela 1 – Localização dos estaleiros na cidade de Vigia

NOME	IDADE	COMO APRENDEU	ESTALEIRO	ENDEREÇO	BAIRRO
José Paixão	47 anos	Mestre João Miranda (Vigia)	Irmãos Henrique	Trav. Pedreirinha, s/nº	Arapiranga
João Paulo	42 anos	Mestre José Paixão (Vigia)	Porto Jacó	Trav. Pedreirinha, s/nº	Arapiranga
João Miranda	60 anos	Mestre Zuza (Vigia – já falecido)	Esperança	Passagem Boa Vista (Funil)	Arapiranga
José Marcos	33 anos	Mestre Eurico (Acará)	Papa Chibé	Rua de Nazaré, s/nº	Centro
Manoel Benedito	41 anos	Mestre Agenor (Igarapé Miri)	Deus Proverá	Av. Barão do Guajará, Passagem Fé em Deus, s/nº	Castanheira
Manoel Domingos	55 anos	Mestre Manoel do Livramento (Vigia)	Do Paulinho	Rua W -7, s/nº	Castanheira
José Sarmento	53 anos	Mestre Sabá (Marajó – já falecido)	Do Nelí	Rua W – 7, s/nº	Castanheira

Fonte: Autores (2023).

Uma embarcação com o porte de 15 toneladas demora cerca de três meses para ficar pronta. No tempo do Mestre Zuza, demoraria quase o dobro, a mão de obra custa cerca de R\$ 40 mil. A nova geração de embarcações de pesca é equipada com tecnologia de navegação, como o sonar e GPS (sigla do nome em inglês do aparelho Global Position System), os barcos maiores recebem antena parabólica para recepção de sinais de TV²⁶. Os tempos são outros e nada mais lembra aquela canoa que era uma marca registrada

²⁶ Depoimento de João Miranda, dono do estaleiro “Esperança”, localizado na passagem Boa Vista (funil), bairro do Arapiranga.



da cidade de Vigia.

De acordo com Cego, essas inovações alteram não só a tecnologia de captura e de conservação dos peixes, mas também a arquitetura das embarcações, tornando-as dispendiosas financeiramente para adquiri-las, o que foi diminuindo o uso das canoas vigilengas e conseqüentemente suas construções. Na verdade, o comércio e as novas tecnologias começam a ditar as novas regras de ir ao mar pescar. Movimentada à vela, a vigilenga tinha arquitetura moldada à pesca de espinhel (linha com centenas e até milhares de anzóis), com produção salgada e estocada no porão das canoas. Com essas mudanças, não só a arquitetura mudou, mas também as formas de relação com o pescado, o qual vira produção, transformando-se em mercadoria e atendendo a subsistência dos pescadores e o mercado consumidor local e regional.

Para Leff (2007), a lógica do paradigma da modernidade se assenta no advento do capitalismo, que vem modificando as relações entre os conhecimentos, dividindo-os entre os teóricos e os saberes práticos, surgindo dessa maneira uma perspectiva de conhecimento único, o da ciência moderna, com a institucionalização da racionalidade econômica, que visa o desenvolvimentismo e a industrialização.

Figura 10 – O carpinteiro naval João Miranda, trabalhando na construção de um barco motorizado.



Fonte: Autores (2023).

Assim, o mercado e as imposições sociais do produtivismo da modernidade transformam as realidades locais na cidade de Vigia, passando a incentivar relações sociais vinculadas à busca de lucro e o desenvolvimentismo, colocando práticas culturais tradicionais na invisibilidade, como as produções das canoas vigilengas.

De fato, atualmente a globalização econômica apresenta-se como uma totalização do mundo sob o signo do mercado, negando e reduzindo os potenciais da natureza,



esquecendo os saberes tradicionais e subjugando culturas à marginalização (LEFF, 2019).

Logo, as construções das canoas vigilengas sofrem essas interferências da ação da globalização econômica, entretanto, seus saberes tradicionais artesanais ainda podem ser percebidos no dia a dia dos estaleiros existentes em Vigia.

Assim sendo, o estudo, ao abordar questões ligadas aos saberes dos mestres nos estaleiros, permitiu que realizássemos uma discussão sobre a produção de conhecimentos alternativos à lógica do pensamento único praticada pelo paradigma da sociedade moderna civilizada.

MÉTODO OU METODOLOGIA

Ao nos debruçarmos sobre este estudo, utilizamos a pesquisa bibliográfica, tendo como base a obra de Marconi e Lakatos (2017), na qual os autores destacam a importância de pesquisar fontes secundárias documentais e bibliográficas publicadas por autores clássicos e contemporâneos, para subsidiar o estudo proposto objetivando sua imersão por meio do contato direto com o objeto de pesquisa.

Dessa forma, durante o processo de construção da obra, a pesquisa bibliográfica trouxe diversas informações de aspectos históricos, de identidade social, econômica e cultural que estão presentes na produção de embarcações artesanais e motorizadas nos estaleiros em Vigia/PA, sendo legitimado analisar a temática através de “novos olhares”, que permitiram alcançar os objetivos da obra, pois demandaram rigor em nossas reflexões acerca do manejo das informações obtidas para que estas não se tornassem meras repetições/reproduções de temas que porventura já tenham sido abordadas por outros trabalhos (MARCONI; LAKATOS, 2017).

A pesquisa de campo teve como base Brandão (2007), que em um primeiro momento consistiu em realizar a verificação da prática das confecções das embarcações, em especial das vigilengas, devido a seu aspecto cultural local, objetivando, assim, reconhecer as dinâmicas realizadas em estaleiros artesanais e as formas de produção de saberes e conhecimentos tradicionais nesses espaços. Nesse sentido, foram realizadas observações e entrevistas semiestruturadas, que envolveram interlocutores atrelados à carpintaria naval artesanal no município de Vigia.

Dessa forma buscamos estabelecer vivências com o objeto e os interlocutores da pesquisa para propiciar uma imersão e conseqüentemente um aprofundamento das questões do estudo. As informações da pesquisa foram tratadas a partir da concepção de



análise de conteúdo proposta por Bardin (2011), na qual realizamos uma pré-análise e posteriormente a descrição analítica das questões investigadas e por meio de uma abordagem qualitativa (FLICK, 2013) objetivamos elaborar uma análise reflexiva acerca das relações sociais estabelecidas pelas práticas culturais das construções de embarcações no município de Vigia, assim como questões histórico-contemporâneas, saberes e conhecimentos tradicionais e identidade local que envolvem a produção das canoas vigilengas e outras embarcações nos estaleiros de Vigia/PA.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

As canoas vigilengas deram enorme contribuição para a circulação de saberes e conhecimentos tradicionais em Vigia, que ocorriam em uma dinâmica mediada na relação com o uso das florestas, a partir de práticas culturais ligadas a coleta e extrativismo de vegetais, necessários ao funcionamento dos estaleiros, chegando até a prática da pescaria ao mar.

Assim sendo, com o presente estudo sobre os saberes dos mestres nas construções das embarcações pesqueiras nos estaleiros e as relações sociais mediadas em seus diferentes contextos, almejamos contribuir com as reflexões em torno de uma perspectiva que reconheça e valorize a produção de conhecimentos de comunidades tradicionais na Amazônia, reconhecendo também as suas formas heterogêneas de organização e de relação com os ambientes naturais que os envolvem.

Nessa perspectiva, os saberes envolvidos na arte do saber-fazer uma embarcação pesqueira nos estaleiros na cidade de Vigia, são fruto de muitos anos de aprendizado, muitas das vezes começam na adolescência ou na juventude, que, segundo Brandão (2007, p. 25), é “através da experiência pessoal com o mundo ou com o outro”. Nessa relação, acrescenta Charlot (2007, p. 52), “mundo humano pré-existente [...] o mundo das relações sociais”, desenvolvendo assim uma prática autônoma de aprendizado, mediada pela dialética vivenciada em seu cotidiano.

Portanto, ao se identificarem saberes e conhecimentos tradicionais nas dinâmicas das construções de canoas e barcos motorizados em pesca artesanal e industrial na cidade de Vigia, envolvendo mestres carpinteiros artesanais e o ambiente natural, procuramos tornar evidentes os desafios que visem a emancipação social de comunidades tradicionais, a partir da valorização de suas práticas culturais, contrapondo-se a imposição de concepções que não reconhecem a história e as formas de produção



de conhecimentos que essas comunidades desenvolvem em seus cotidianos na Amazônia.

REFERÊNCIAS

BAENA. Antônio Ladislau Monteiro. **Ensayo corographico sobre a província do Pará. Pará:** Typ. de Santos & Menor, 1838. 2. Ed. (Belém): Universidade Federal do Pará, 1969.

BARROS, Bartolomeu José de. **Vigia de Nazaré: fragmentos de uma história.** Belém: Gráfica-Grafinorte, 2009.

BARDIN, Laurence. **Análise de conteúdo.** São Paulo: Almeida Brasil, 2011.

BENTENDORF, João Felipe. **Chronica da missão dos padres da Companhia de Jesus no estado do Maranhão.** 2ª ed. Belém: Cultural do Pará Tancredo Neves; Secretária de Estado da Cultura, 1990. 697 p (Série Lendo o Pará). pp. 65,67.

BRANDÃO, Carlos Rodrigues. **O que é educação.** São Paulo: Brasiliense, 2007.

BRASIL. **Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística.** 2022. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/pa/vigia/panorama>. Acesso em 12 jul. 2023.

CARDOSO, Alanna Souto. **Apontamentos para história da família e demografia histórica da capitania do Grão-Pará (1750 – 1790).** Dissertação de mestrado em História Social da Universidade Federal do Pará (UFPA), 2008.

CHARLOT, Bernard. **Da relação com o saber: elementos para uma teoria.** Trad. Bruno Magne. – Porto Alegre: Artemed, 2007.

CORDEIRO, Paulo. **História da Vigia: Economia, escravidão e elite agrária (1652 – 1854).** Parte I. 1ª. ed. – Ananindeua, PA: Cabana, 2021.

CORDEIRO, Paulo. **Mamaiacu: de aldeamento jesuítico a vila de Porto Salvo.** Cidade de Vigia, Ed do Autor, 2014.

CORDEIRO & Nazaré. **Canoas vigilengas e a dinâmica da pescaria em Vigia, Pará: Saberes e práticas culturais da pesca artesanal.** In: Revista do Instituto Histórico e Geográfico do Pará (IHGP), (ISSN: 2359-0831 - *on line*), Belém, v. 07, n. 02, p. 34 - 51, jul.-dez. / 2020.

DANIEL, João. **Tesouro descoberto no máximo rio Amazonas (1722 – 1776).** V-2. Rio de Janeiro: Contraponto, 2004.

DE ARAUJO, Alzira Almeida; DA SILVA, Maria das Graças; DINIZ, Francisco Perpetuo Santos. Paisagens e natureza na comunidade de vigia: olhares sob novos sentidos e análises. **Brazilian Journal of Development**, v. 7, n. 1, p. 7593-7604, 2021.



DIEGUES, Antonio Carlos Sant'Ana; PEREIRA, Bárbara Elisa. **Conhecimento de populações tradicionais como possibilidade de conservação da natureza: Uma reflexão sobre a perspectiva da etnoconservação.** Desenvolvimento e Meio ambiente. v. 22, 2010. Disponível em: <https://revistas.ufpr.br/made/article/view/16054>. Acesso em: 06 jul. 2023.

FLICK, U. **Introdução a pesquisa qualitativa.** Tradução Joice Elias Costa. 3ª ed. dados eletrônicos. Porto Alegre. Artmed. 2013.

GUALBERTO, Antônio Jorge Pantoja. **História e Memória da Carpintaria Naval Ribeirinha da Amazônia: Embarcações, Educação e Saberes Culturais como Patrimônio Cultural.** 2009. Acesso em: 10 jul. 2023.

LOUREIRO, Violeta Refkalefsky. **Os parceiros do Mar: Natureza e conflito social na pesca da Amazônia.** Belém: CEJUP, 1985. 227p.

LEFF, Enrique. **Epistemologia Ambiental.** 4 ed. São Paulo: Cortez, 2007. 239 p.

LEFF, Enrique. **Saber Ambiental: Sustentabilidade, Racionalidade, Complexidade, Poder.** 11 ed. Petrópolis, RJ: Vozes, 2019. 494 p.

MARCONI, Marina de Andrade; LAKATOS, Eva Maria. **Fundamentos de metodologia científica.** -8. ed.-[2. Reimp.]-São Paulo: Atlas, 2017. 346 p.

PAULA, Jeane Duarte. **Dinâmica da atividade pesqueira na Costa Norte do Brasil: variação espaço-temporal da captura em relação ao esforço da pesca.** Dissertação em Ecologia Aquática e Pesca. Universidade Federal do Pará (UFPA). Belém, 2018.

SOUZA, Francisco das Chagas Silva; DA SILVA, Valdo Sousa. CONHECIMENTOS TRADICIONAIS VERSUS CONHECIMENTOS CIENTÍFICOS?: EM DEFESA DE UMA EDUCAÇÃO QUE RELIGUE OS SABERES. **Educação Profissional e Tecnológica em Revista**, v. 5, n. Especial, p. 8-28, 2021. Disponível em: <<file:///C:/Users/usuario/Downloads/1104-Texto%20do%20artigo-3906-1-10-20210303-1.pdf>>. Acesso em 10 jul. 2023.

Artigo recebido em: 12 de julho de 2023

Aceito para publicação em: 08 de novembro de 2023

Manuscript received on: July 12, 2023

Accepted for publication on: November 08, 2023

