

SABERES DE MESTRES CARPINTEIROS NAVAIS DE VIGIA, NO PARÁ: PATRIMÔNIO CULTURAL AMEAÇADO

*KNOWLEDGE OF MASTER CARPENTERS OF VIGIA, IN PARÁ:
THREATENED CULTURAL HERITAGE*

Francisco José Oliveira da Silva^{1*}; Paulo Roberto do Canto Lopes²

Resumo:

O estado do Pará possui um rico patrimônio cultural caracterizado pela pluralidade de manifestações. Em meio a esse acervo estão os saberes de mestres carpinteiros navais do município de Vigia, cujo ofício é a fabricação artesanal dos barcos usados cotidianamente pela população como principal meio de transporte de mercadorias e pessoas. Em Vigia ainda existe um número expressivo de estaleiros artesanais em funcionamento, sendo por isso um local onde fontes para pesquisas voltadas à cultura material e imaterial, que envolvem a atividade da carpintaria, também são amplas. O levantamento bibliográfico, documental e o trabalho de campo demonstram, através das narrativas dos mestres entrevistados, que as transformações econômicas e a penetração tecnológica têm impactado os dois estaleiros navais artesanais onde a pesquisa foi realizada. Através de suas falas, os mestres contam suas histórias de vida, falam do aprendizado da carpintaria, expressando também suas preocupações e expectativas em relação ao futuro dos estaleiros artesanais onde trabalham.

Palavras-chave: Barcos; Conhecimento popular; Cultura material e imaterial; Estaleiros artesanais; Mestres carpinteiros.

¹ Mestrando do Programa de Pós-Graduação em Estudos Antrópicos da Amazônia (PPGEAA), UFPA, Brasil.
*prof.fran.historia@gmail.com

² Doutor em Arqueologia (Museu Nacional/UFRRJ, 2016). Professor convidado do Programa de Pós-Graduação em Estudos Antrópicos da Amazônia (PPGEAA/UFPA) e membro do COLINS (Colaboratório de Interculturalidades, Inserção de Saberes e Inovação Social) /UFPA, Brasil.

Abstract:

The state of Pará has a rich cultural heritage characterized by the plurality of manifestations. In the midst of this collection are the knowledge of master naval carpenters of the municipality of vigia, whose office is the artisanal manufacturing of boats used everyday by the population as the main means of transport of goods and people. In vigia there is still an expressive number of working shipyards in functioning, therefore being a place where sources for research focused on material and immaterial culture, which involve the activity of carpentry, are also broad. The bibliographic, documentary survey and field work demonstrate, through the narratives of the masters interviewed, that economic transformations and technological penetration have impacted the two artisanal naval shipyards where i was followed. Through their speech, the masters tell their life stories, talk about learning in carpentry, also expressing their concerns and expectations about the future of the artisan shipyards where they work.

Keywords: Boats; Popular knowledge; Material and immaterial culture; Craft shipyards; Master carpenters.

1. Objetivos

A presente pesquisa tem como objetivo principal analisar os fatores que têm ameaçado a existência dos estaleiros artesanais de Vigia e, conseqüentemente, os saberes de mestres carpinteiros navais ainda existentes no município. Para tanto, foram realizadas pesquisas de campo em dois estaleiros voltadas para a coleta de narrativas que pudessem nos subsidiar com informações dos mestres sobre suas preocupações com a profissão.

Buscamos também corroborar ou refutar informações trazidas por Gualberto (2009), a partir de pesquisas realizadas em outro estaleiro do município, comparando informações surgidas nos depoimentos dos entrevistados. A pesquisa bibliográfica e documental aqui apresentada foi realizada com o objetivo de embasar os estudos com informações históricas e culturais a partir de obras secundárias (livros e dissertações) e primárias (códices), que tragam aspectos das mudanças político-econômica e culturais que atingem os estaleiros em Vigia.

O presente estudo objetiva também responder às seguintes questões:

1. Os depoimentos do mestre Pedrinho e Paixão, coletados a partir de pesquisas desenvolvidas em seus respectivos estaleiros corroboram com as informações encontradas na pesquisa de GUALBERTO (2009), com o mestre Dorival, no estaleiro Esperança?
2. A carpintaria naval e os saberes de mestres carpinteiros, a partir do qual os barcos são construídos, trazem elementos que nos permitem considerar essa prática como

66 SABERES DE MESTRES CARPINTEIROS NAVAIS DE VIGIA, NO PARÁ: PATRIMÔNIO CULTURAL AMEAÇADO

fazendo parte do patrimônio cultural de Vigia, considerando sua materialidade imaterialidade?

3. A materialidade e imaterialidade dessa atividade ainda presente em Vigia, tem sido ameaçada pela penetração tecnológica e pela pressão econômica? Se sim, de que forma?

4. Faz-se necessário salvaguardar os saberes de mestres carpinteiros navais de Vigia? Se sim, por quê?

2. Introdução e justificativa

Vigia de Nazaré, município localizado na microrregião do Salgado, no estado do Pará, e aproximadamente 104 km distante da capital, Belém, é uma das diversas cidades da região amazônica onde a navegação faz parte do cotidiano da população. Todo o seu entorno é cercado e banhado por diversos rios e igarapés, como o rio Guajará Mirim, com 20 km navegáveis, que banha a cidade. Ele vem da baía do Sol, passa entre o continente e a ilha de Colares e deságua na baía do Marajó, na direção do Oceano Atlântico. A sede do município é cortada pelos igarapés Rocinha e Tujal. Tanto os rios, quanto os furos e igarapés de Vigia têm navegação intensa.

A existência de estaleiros artesanais, onde barcos que navegam os rios da região são construídos, está diretamente ligada a presença de rios e igarapés, pois, com a finalização da montagem da embarcação, a mesma será descida nas águas e transportada para seu destino. Segundo Tereza Ximenes (1992),

A arquitetura dos estaleiros, chamados na área rural de telheiros, é adaptada em tamanho, forma e localização às condições amazônicas. São sempre armados às margens dos rios para facilitar as experiências, isto é, "a queda da embarcação na água" que, normalmente, vão ancorar em portos de baixa infraestrutura (XIMENES, 1992, p. 62).

No entanto, ainda que os aspectos geográficos de Vigia contribuam para a navegação, assim como para a existência de estaleiros e para a fabricação de embarcações, há fatores que têm ameaçado a atividade da carpintaria naval no município e que, conseqüentemente, atingem também os saberes de mestres carpinteiros navais, detentores do conhecimento sobre a fabricação dos barcos - elementos esses que compõem a paisagem, que fazem parte do cotidiano da população de Vigia e que possuem papel essencial no desenvolvimento da região através das diversas formas como são usados cotidianamente. De acordo com pesquisas até agora desenvolvidas, esses fatores têm dificultado a continuidade da fabricação de barcos nos estaleiros ainda em atividade, levando a um número cada vez menor de carpinteiros e ameaçado a continuação dessa prática nas próximas gerações. O levantamento documental e bibliográfico, assim como as pesquisas de campo até agora realizadas, demonstram que fatores de ordem política, econômica e tecnológica têm causado impacto sobre a atividade dos estaleiros onde a fabricação de barcos está ligada ao conhecimento

tradicional, cujos representantes são os mestres carpinteiros navais detentores dos saberes herdados de geração em geração.

O presente artigo traz o resultado de pesquisas iniciadas em 2011 e sua retomada no ano de 2021, no momento em que passo a fazer parte do corpo discente do Programa de Pós-Graduação em Estudos Antrópicos da Amazônia (PPGEAA/UFPA), curso a partir do qual esses estudos puderam ter continuidade. Um novo levantamento bibliográfico e documental tem sido realizado, assim como também a retomada de pesquisas de campo em dois estaleiros do município de Vigia, dessa vez traçando um estudo comparativo com outras pesquisas realizadas em estaleiros do município. Buscou-se, então, desenvolver pesquisas no estaleiro do mestre Pedrinho e no estaleiro do mestre Paixão, ambos localizados no bairro do Arapiranga, o maior do município, separado do restante da cidade pelo igarapé da Rocinha, às margens do qual estão assentados seus estaleiros e onde a fabricação artesanal de barcos e os saberes dos mestres carpinteiros ainda permanecem vivos.

3. Materiais e métodos

A pesquisa desenvolvida sobre os saberes de mestres carpinteiros teve início a partir de um levantamento bibliográfico e documental realizado em obras secundárias e primárias. No que se refere a pesquisa bibliográfica, foram analisadas obras secundárias que tratam do período colonial na Amazônia (AZEVEDO, 1999; BETTENDORFF, 2010; CRUZ, 1973; DANIEL, 2004; DIAS, 1970; ILDONE, 1991; RAIOL, 1970), da técnica tradicional da fabricação de canoas por povos indígenas (XIMENES, 1992) e também cartas patrimoniais (MÉXICO, 1985; PARIS, 2003), documentos que têm nos subsidiados com informações que nos permitem abordar os saberes de mestres carpinteiros navais enquanto patrimônio cultural material e imaterial de Vigia, trazendo também informações sobre os riscos de desaparecimento do conhecimento popular. Ainda sobre a bibliografia estudada, está o trabalho de dissertação de GUALBERTO (2009) e seus resultado de pesquisas desenvolvidas em Vigia no estaleiro Esperança. A pesquisa documental foi realizada em documentos primários analisados em códices do Arquivo Público do Pará (BRPAAPEP.SC.RC.CO0001; BRPAAPEP.SC.TARPEA.CO0002; bRPAAPEP.SC.CRP.CO0004), na busca de informações sobre as formas de uso dos barcos e sua fabricação durante o período colonial na Amazônia. Para tanto, foram analisadas correspondências de diversos com o governo, entre a Metrópole e o Pará durante o período Colonial. A pesquisa de campo, de caráter qualitativo (FLICK, 2004), buscou coletar narrativas a partir de entrevistas feitas com mestres carpinteiros em dois estaleiros do bairro do Arapiranga, destacadamente o mestre Pedrinho e o mestre Paixão. Para tanto, buscou-se entrevistá-los nos seus respectivos estaleiros. As entrevistas foram gravadas em aparelho celular, utilizando-se o aplicativo de gravador Voice Recorder (Samsung Electronics Co., Ltd., versão 21.3.01.24.). Utilizamos a metodologia de perguntas abertas e semiestruturadas (MINAYO, 2007) voltadas para narrativas livres dos entrevistados sobre suas memórias de infância, sobre seus primeiros contatos com a carpintaria, como e com quem aprenderam, sobre a importância que a profissão tem em suas vidas e as expectativas que têm em relação ao futuro da atividade.

4. Resultados e discussão

A pesquisa bibliográfica até agora realizada nos mostra que diversos fatores têm ameaçado a existência dos estaleiros em Vigia, a prática da carpintaria naval e, conseqüentemente, os saberes de mestres carpinteiros navais do município. Questões ligadas a mudanças na cultura amazônica desde a década de 60, impactos na atividade pesqueira - com a qual a construção de barcos está diretamente ligada -, a cada vez mais frequente migração de jovens para os grandes centros urbanos, como nesse caso, Belém, assim como as transformações técnicas que surgiram nos estaleiros nos últimos anos, resultado da penetração tecnológica, são alguns dos diversos elementos que impactam o funcionamento dos estaleiros. A pesquisa nos permite compreender o processo de destruição pelo qual a atividade da carpintaria naval no município vem passando, assim como, também, identificar na carpintaria naval de Vigia, elementos característicos, traços verificáveis nessa prática a ser considerada como patrimônio cultural, onde a herança dos povos indígenas está presente e cujo conhecimento vem sendo passado de forma oral de geração em geração.

De acordo com GUALBERTO (2009), foi a partir década de sessenta, com a chegada dos militares ao poder após o golpe de 1964, momento no qual é implementada uma política que garante as bases de uma economia de mercado, que os estaleiros navais em Vigia passam a dar os primeiros sinais de enfraquecimento diante das transformações econômicas na medida em que a cultura e o modo de vida da população amazônica é diretamente atingida. É nesse momento que a Amazônia atrai investimentos estrangeiros para diversos setores da economia nacional, à exemplo dos Grandes Projetos.

Para o autor,

Os investimentos nacionais e internacionais aplicados nos Grandes Projetos como: a construção da Rodovia Mário Andreazza e estradas vicinais; a implantação das Indústrias Jarí e Albrás; a construção da Barragem de Tucuruí, entre outras, propiciaram mudanças na cultura amazônica: trouxeram consigo novas tecnologias que acarretaram alterações significativas no campo sócio-cultural dos amazônidas (a construção da Barragem da Hidrelétrica de Tucuruí, no final da década de 1970, que inviabilizou uma grande porcentagem do transporte de passageiros via embarcações no trecho entre o Sul do Pará e a capital Belém, por causa da barragem erguida no Rio Tocantins); as estradas construídas a partir dos Grandes Projetos serviram de concorrência à navegação no que tange ao transporte de passageiros e cargas, de modo que a construção de barcos foi drasticamente reduzida na região do Sul do Pará (GUALBERTO, 2009, p. 15-16).

A penetração tecnológica sobre a Amazônia nesse período também impactou o Nordeste paraense. Em Vigia, os impactos causados repercutiram não somente sobre a navegação e transporte de passageiros e mercadorias, mas também sobre outras atividades dependentes da existência de barcos para serem desenvolvidas, como a pesca, por exemplo - atividade econômica tradicionalmente forte no município e que

69 SABERES DE MESTRES CARPINTEIROS NAVAIS DE VIGIA, NO PARÁ: PATRIMÔNIO CULTURAL AMEAÇADO

sempre esteve ligada a existência de estaleiros para a construção de barcos pesqueiros. Segundo GUALBERTO (2009) "(...) essa ação desenvolvimentista no setor pesqueiro teve um impacto enorme sobre as áreas tradicionais de pesca, principalmente por estimular o desenvolvimento de uma frota industrial voltada para a exportação internacional," (TORRES, 2004, p. 93 apud GUALBERTO, 2009, p. 16).

As transformações técnicas ocorridas no setor pesqueiro também atingiram diretamente os estaleiros e o trabalho dos mestres carpinteiros navais na medida em que são criadas novas vias de escoamento da produção de pescado. Ainda segundo Torres (2004).

Os estaleiros dessa região, além de perderem encomendas devido à concorrência com as grandes empresas construtoras de barcos de ferro, sofreram também a concorrência com o transporte rodoviário, pois "a expansão do sistema rodoviário que ocorre na década de 50, vai se constituir em outra opção para o transporte do pescado, sobretudo no litoral paraense (TORRES, op. Cit., p. 17).

Dessa forma, com a modernização do setor pesqueiro, os barcos construídos artesanalmente passaram a ser considerados inadequados às necessidades da nova economia de mercado que então impactava a produção, pois fazia-se necessário uma rápida comercialização, garantida através de uma forma de escoamento imediato, no qual os barcos construídos artesanalmente não se adequavam. Fica evidente, então, o impacto sobre os estaleiros que não conseguem concorrer com as grandes demandas de produção que passam a fazer parte das exigências econômicas surgidas nesse período. Essas transformações vão influenciar diretamente na encomenda de barcos artesanais, na mão de obra nos estaleiros, na formação de novos carpinteiros navais e, conseqüentemente, ameaçar a continuação do repasse dos saberes de mestres carpinteiros navais às novas gerações. Segundo o autor,

A população de jovens, uma vez cooptada pelo capitalismo, passa a "migrar para os centros urbanos, em busca de empregos e educação" (TORRES, 2004, p.36), deixando de lado ofícios artesanais praticados por muitas gerações, como é o caso da fabricação de embarcações (Ibidem, p. 17).

Segundo Gualberto (2009), a intensa modernização no setor pesqueiro levou ao desaparecimento de um tipo de embarcação tradicional de Vigia, as Vigilengas. Segundo afirma,

Em finais do século XX, esse tipo de embarcação entrou em desuso, pois a introdução do motor nas novas embarcações construídas propiciou maior autonomia na navegação como também na redução do tempo para o retorno e comercialização do pescado, pois a vigilenga (barco composto por duas velas latinas - triangulares) dependia do vento para sua locomoção, onerando por vezes algumas empreitadas. Portanto, esse veículo passou a ser menos produtivo, não satisfazendo mais as necessidades do mercado da pesca em constante crescimento nesse período (Ibidem, p. 40).

Consideramos que o desaparecimento das vigilengas, embarcação tradicional do município de Vigia, totalmente adaptada a navegabilidade nos rios e ao mar, capaz de trazer grande quantidade de pescado, representa um ponto crítico da ameaça que o patrimônio cultural do município, através dos saberes de mestres carpinteiros navais,

70 SABERES DE MESTRES CARPINTEIROS NAVAIS DE VIGIA, NO PARÁ: PATRIMÔNIO CULTURAL AMEAÇADO

vem sofrendo. Para tanto, buscamos compor a pesquisa bibliográfica com informações que cartas patrimoniais trazem quando tratam do significado do patrimônio cultural de um povo e do processo de destruição pelos quais muitos desses elementos da cultura popular vêm passando. De acordo com a Declaração do México (1985),

O patrimônio cultural de um povo compreende as obras de seus artistas, arquitetos, músicos, escritores e sábios, assim como as criações anônimas surgidas da alma e o conjunto de valores que dão sentido à vida. Ou seja, as obras materiais e não-materiais que expressam a criatividade desse povo: a língua, os ritos, as crenças, os lugares e monumentos históricos, a cultura, as obras de arte e os arquivos e bibliotecas (1985, p. 04).

Ao tratar das ameaças e do processo de destruição da cultura popular, o documento afirma que

O patrimônio cultural tem sido frequentemente danificado ou destruído por negligência e pelos processos de urbanização, industrialização e penetração tecnológica. (...) Todas essas ações contribuem para romper o vínculo e a memória dos povos em relação a seu passado (Ibidem, idem).

Os saberes dos mestres carpinteiros navais de Vigia são elementos importantes que contribuem de forma imprescindível para o patrimônio cultural imaterial e material do Pará, sendo as embarcações construídas pelos mestres carpinteiros a materialização desses saberes que vêm sendo passados de geração em geração. De acordo com o Artigo 2º da Convenção para a Salvaguarda do Patrimônio Cultural Imaterial, realizada em Paris em 2003, é considerado patrimônio imaterial:

(...) as práticas, representações, expressões, conhecimentos, habilidades - assim como os instrumentos, objectos, artefactos e espaços culturais a ele associados - que as comunidades, grupos e, em alguns casos, os indivíduos reconhecem como parte integrante de seu patrimônio cultural. Este patrimônio cultural imaterial, transmitido de geração para geração, é constantemente recriado pelas comunidades e grupos em função de seu ambiente, sua interação com a natureza e sua história, e proporciona-lhes um sentido de identidade e continuidade, assim, promovendo o respeito pela diversidade cultural e criatividade humana. (...) (2003, p. 04)

Os saberes dos mestres carpinteiros representam técnicas artesanais tradicionais, aprendidas através da observação e da experimentação, onde a construção artesanal de embarcações é cercada de um complexo processo de planejamento e execução que implica desde a extração de madeira até o deslocamento final da embarcação para o uso. Segundo Teixeira, em seu estudo sobre a ciência e a tecnologia que envolve o processo de elaboração de embarcações, "Vale dizer, portanto, que essas sociedades acumularam durante milênios de interação energética entre si e com o meio, um SABER, um PENSAR e um FAZER que se constituem em patrimônio da cultura e da sociedade". (TEIXEIRA, op. cit., p. 21)

Ainda no que se refere ao conhecimento acumulado durante séculos, não podemos deixar de destacar a herança deixada pelos povos indígenas, onde a mescla de seu conhecimento com o elemento europeu, ainda no período da colonização – momento

71 SABERES DE MESTRES CARPINTEIROS NAVAIS DE VIGIA, NO PARÁ: PATRIMÔNIO CULTURAL AMEAÇADO

no qual se deu o contato entre índios e europeus -, definiu traços que permanecem vivos entre nós e que são plenamente verificáveis. Ao se remeter a questão das técnicas indígenas, Souza afirma que,

Uma das matrizes formadoras do Brasil-Nação é, sem dúvida, aquela que foi herdada da cultura indígena encontrada pelo explorador luso-europeu nos anos posteriores ao Descobrimento. Os traços dessa matriz vão surgir no modo de vida do Período Colonial e persistir até a atualidade em populações caboclas, sertanejas, caipiras e caiçaras (TEIXEIRA, *Ibidem*, p. 21).

No que diz respeito à técnica, a autora demonstra a complexidade na confecção de canoas feitas pelos povos indígenas. É necessário notar que a prática tradicional de fabricação dessas embarcações foi muito importante para compor os saberes de mestres carpinteiros navais possuem ainda hoje sobre a vegetação nativa de grande porte e a primazia de determinados tipos de árvores úteis a fabricação de barcos.

A confecção dessas canoas exige a participação de vários homens: primeiro, a canoa é talhada a machado na casca do jatobá, sem derrubá-lo. Isso era feito depois de serem erguidos andaimes em torno da árvore, para que o trabalho pudesse ser executado. Depois de cortado o feitio da canoa, a casca era destacado do tronco pela introdução de cunhas. Uma vez desprendida a casca, ela era aquecida, tornando-se maleável, o que permitia levantar as bordas da proa e da popa. Os tupis da costa brasileira, na época do Descobrimento, construíam canoas de cerca de 13 metros de comprimento e chegavam a avançar com elas duas milhas mar a dentro. (SOUZA, 1994, p. 44)

Nesse sentido, incorporam-se o conhecimento indígena e o lusitano enquanto mistura de elementos contributos que caracterizam as embarcações amazônicas. Os barcos construídos nos estaleiros artesanais de Vigia, através do trabalho de mestres carpinteiros navais, representam a herança de ambas as tradições, sendo os mestres carpinteiros navais do município indivíduos que guardam esses saberes. Para Ximenes,

O conhecimento náutico dos colonizadores que aqui chegavam, se mesclava com aquele saber que não era fundamentado na ordem lógica de conceitos gerais mas que permitiu à população uma grande descrição da conformação geográfica da Amazônia, da posição dos astros, que constituem um ponto de referência para a navegação e um profundo conhecimento da principal matéria-prima das embarcações de então - a madeira, cujas espécies foram divididas em: de boa qualidade para obras vivas (aquelas que ficam mergulhadas e que por isso necessitam ser resistentes à umidade e ao ataque dos turus) e para obras mortas (as que ficam sobre a água, chamadas também de superestruturas e que exigem madeiras fáceis de moldar, proporcionando um bom acabamento). (XIMENES, *Ibidem*, p. 61)

A pesquisa em documentos primários que até agora realizada, mostra-nos a intensa utilização das canoas nas expedições que adentravam os rios em busca de índios que posteriormente deveriam ser convertidos ao cristianismo e adaptados ao trabalho durante o período colonial na Amazônia. Podemos perceber, através desses documentos, que as canoas fabricadas a partir de técnicas indígenas tiveram papel importante na penetração dos europeus na Amazônia e, por conseguinte, nas diversas

72 SABERES DE MESTRES CARPINTEIROS NAVAIS DE VIGIA, NO PARÁ: PATRIMÔNIO CULTURAL AMEAÇADO

regiões ribeirinhas do Pará, haja vista que os índios que as remavam eram conhecedores da floresta e das formas de penetração através de vias como rios, furos e igarapés. O trecho abaixo, em carta assinada pelo capitão geral do Estado do Maranhão João de Abreu Castelo Branco, datada de 27 de novembro de 1741, fala do momento em que índios são capturados de uma aldeia para remarem as canoas, trazendo também informações que atestam a presença de padres missionários a serviço da Coroa Portuguesa.

Ordeno ao dito cabo que saindo do Porto desta cidade vá direto às aldeias de repartição aonde tirará os índios necessários para remarem as Canoas da sua conserva i recomenda aos padres missionários como matéria importante ao serviço de sua majestade a sua real fazenda não ponham a menor dificuldade em contribuir com todos os índios que forem necessários para a referida expedição e quando injustamente se chega reneguem os ditos índios obrará o dito cabo na forma declarada do capítulo segundo do regimento como foi o capitão mor José Miguel Aires (Códice 02, p. 69).

Os resgates, ou seja, o aprisionamento dos índios retirados a força de suas aldeias, eram feitos em grande número de canoas, haja visto a necessidade de transportar pessoas e mantimentos para a cidade, nesse caso, Belém.

(...) a nenhuma das referidas pessoas consistirá o dito cabo que façam resgates sem que primeiro lhe mostre com toda a clareza ter em Canoas e mantimentos suficientes para poderem remeter para esta cidade as pessoas resgatadas sem o menor perigo de que possam perecer na viagem por falta de mantimentos ou por virem tão juntas e amontoadas na canoa que ajam de abafar ou morrer por esta causa (Ibidem, p.74).

A necessidade de uso de número grande de embarcações para os resgates fica mais evidente no documento a seguir, assinado pelo secretário de estado José Gonçalves da Fonseca, em 31 de dezembro de 1738, no qual expressa sua preocupação com a acomodação e alimentação dos índios resgatados.

(...) e porquê da ambição de fazer muitos resgates sucede meterem nos (página 75) por largo tempo em Currais aonde morrem ou sofrem a necessidade ou remeterem os desordenadamente em embarcações aonde vem apertado se Aflitos de sorte que por esta coisa e pela falta de alimento perece a maior parte deles antes de chegar a essa cidade Não consistirá ao dito cabo que se façam de cadáver mais resgates que aqueles para que comodamente houver embarcações e mantimentos e para que mais cabalmente se possa evitar a desordem e inumanidade que se pratica desta matéria mandarà o dito cabo fazer ar que ação das Canoas e isto é medirem se e fazer esse a avaliação dos índios que comodamente se pode embarcar em cada uma das Canoas A qual arqueação será feita por 2 homens práticos e inteligente dentes e dela se fará um termo que ficará registrada em um soldado [?] e dele se me remeterá cópia [?] pelo cabo de cada canoa o qual não poderá receber nela mais número de pessoas que as que forem permitidas pela dita arqueação com a comeria ação de que procederei a castigo contra os que obrarem o contrário ou para isso concorrerem (Ibidem, p. 74-75).

73 SABERES DE MESTRES CARPINTEIROS NAVAIS DE VIGIA, NO PARÁ: PATRIMÔNIO CULTURAL AMEAÇADO

A utilização de madeiras da floresta amazônica também era uma preocupação da Coroa Portuguesa. No trecho do documento a seguir, assinado por Manoel de Oliveira, em carta de Lisboa, datada de 14 de abril de 1655, fica evidente a preocupação em encontrar madeira de qualidade para seu uso em embarcações de grande porte, como navios e naus da Índia.

Informár-vos-heis detodas as Madeiras que houver em todo o dito Estádo do Maranhão, assim naz fraldas do már, como no Cetáo, e seserviráo algumas delas para as Náos da India, ou para que páрте de navios podem servir, e de que sorte podem servir para Leame, epara Taboádo de fórros, eparticulár-mente vereis sehá madeiras para mádras de Lémes, e calcêzes, ecabrestantes; e déstas inviarêis alguma amostra nas primeiras Embarçaçoens, ou como tiverdes mais lugar; eachando algumas mattas de madeiras convenientes para Náos, as declararêis logo por inhas, emandarêis que senão cortem, e desbaratem, para o que eu mandar Ordemnár delas de que tudo me avizarêis particularmente pelo meu Consêlho ultramarino (Códice 01, p. 9-10)

Podemos inferir, a partir dessas informações, que o conhecimento de povos indígenas se fazia presente e era explorado de acordo com os interesses da Metrópole lusitana, cuja presença de colonizadores na Amazônia ditava as formas de exploração dos recursos humanos e naturais da região. Esses saberes - a fabricação de canoas, o conhecimento de tipos de árvores adequadas à fabricação a sua fabricação e o conhecimento de vias navegáveis de penetração ao interior da floresta -, permanecem vivos entre os mestres carpinteiros navais e tem sido repassados de geração em geração por se fazerem necessários à fabricação de barcos. No entanto, para os mestres carpinteiros de Vigia, detentores desses saberes, esse conhecimento corre o risco de desaparecer.

Em entrevistas realizadas em dois estaleiros do bairro do Arapiranga, em Vigia (o estaleiro do mestre Pedrinho e do mestre Paixão), fica evidente a preocupação dos mesmos em relação ao futuro dos estaleiros onde exercem suas atividades. As narrativas do mestre Pedrinho falam de um tempo em que seu pai já se preocupava em manter essa prática na família através de seus filhos, numa tentativa de manter viva a tradição. Ao relatar o incentivo de seu pai lhe deu para que ele se tornasse carpinteiro naval, afirma:

Com os meus vinte anos eu tentei desistir. Poxa, eu não atinava nada. Só queria estar estudando, estudando. Aí, eu chamei o papai e disse: "Papai, eu acho que essa profissão..." Mas ele continuou a batalhar: "Não, meu filho, o teu irmão não quer. Eu quero que alguém da família fique de carpinteiro porque a gente não tem. O teu irmão não quer. Eu quero que ao menos tu saiba alguma coisa de carpintaria porque eu já tô nessa idade e eu não sei o que Deus está pra fazer comigo". Aí, ele sentou comigo lá na casa dele, conversou comigo e eu pensei: "Já que o senhor quer assim, seja o que Deus quiser!". Aí eu parti pra luta.

Mestre Pedrinho fala também de um outro período de sua vivência nos estaleiros, do tempo em que ele ainda era aprendiz e no qual as ferramentas utilizadas eram "braçais", termo usado por ele para se referir a ferramentas manuais não elétricas. Através de seu depoimento, percebe-se que ele presenciou um período no qual as transformações

74 SABERES DE MESTRES CARPINTEIROS NAVAIS DE VIGIA, NO PARÁ: PATRIMÔNIO CULTURAL AMEAÇADO

técnicas e a penetração tecnológica ainda não haviam atingido os estaleiros em Vigia. Para tanto, cita mestre Zuza, já falecido, a quem considera realmente como mestre carpinteiro, pois, segundo ele,

(...) quando ele começou a trabalhar e ensinar a gente era um serviço braçal, ruim mesmo de se aprender, entendeu? Tudo braçal mesmo. E agora já se torna mais fácil com o maquinário todinho, que na época eles não tinham mesmo. Tinha, mas era pouquinho, não como tem agora. Mais era braçal.

No entanto, ao se referir ao futuro da carpintaria naval em Vigia, afirma:

Eu já acho, assim, que os filhos da gente já não querem aprender essa profissão. Eu acho que a dificuldade é essa aí, né? Deles não quererem essa profissão. Eu já tenho 43, daqui é pra lá. Então, o João, também, os filhos não querem nada. Já tem filho rapazão já. Também, eu não sei o motivo deles. Também, os filhos da gente não falam porque não querem. Eu acredito que é devido ao *ganhame*. Aí, eu ganho, por semana, 300 reais, entendeu? Eles, como aprendizes, ganham 100, 150. Eu não sei se é por aí, né? Eu não sei qual é o motivo deles, de não querer trabalhar, aprender a profissão. O de 24 anos já tá formado, ele trabalha de pedreiro. Trabalha de carteira assinada numa obra aqui do governo, aqui na estrada. O outro já está acabando os estudos dele.

Fala ainda sobre outro problema enfrentado pelos carpinteiros navais em seu estaleiro: a dificuldade em conseguir a matéria prima para a construção de embarcações, ou seja, a madeira. Segundo ele:

Pra conseguir a madeira, esse lado aí pra gente é muito dificultoso. Aí, quando o João sai pra ver essas madeiras aí pra gente, vem de longe. Aí, passa por rodoviária por aí, o problema é por aí. Tem vezes que a gente passa é meses sem trabalhar esperando elas. Aí a gente fica parado lá, mas construção tem. Mas enquanto não chegar a madeira, não tem trabalho.

Outra questão que ameaça a carpintaria naval e com a qual os mestres não sabem lidar está ligada à proibição do trabalho infantil garantida pelo ECA (Estatuto da Criança e do Adolescente), documento que traz uma série de normas que visam a proteção da criança e do adolescente contra qualquer forma de exploração e violência. Essa política, cuja aplicação tem se tornado cada vez mais eficaz, vem desencorajando jovens a procurar trabalho nos estaleiros, e os mestres em admitir novos aprendizes. No entanto, acreditamos que essa realidade é um reflexo da pouca compreensão que os donos de estaleiros têm da legislação e do temor de que uma punição ocorra caso a lei que protege os adolescentes seja descumprida. Mestre Pedrinho fala de um momento no qual o dono do estaleiro onde trabalha, o seu João, ia tendo problemas com a justiça por conta da presença de um adolescente como aprendiz em seu estaleiro. Em seu relato, afirma que:

A justiça chegou lá e mandou tirar o menino. Aí, o João dispensou ele. Ele chorou muito. O João já dava um troquinho pra ele, só que ele não pegava no

75 SABERES DE MESTRES CARPINTEIROS NAVAIS DE VIGIA, NO PARÁ: PATRIMÔNIO CULTURAL AMEAÇADO

serviço pesado. Aprendiz não ganha nada, mas atualmente eles já querem ganhar. Eu fiquei dos 15 até os 22 anos como aprendiz. Quando o seu Zuza ficou sabendo que eu já sabia alguma coisa, ele começou a me dar dinheiro. Eu lembro benzinho, como se fosse hoje, o meu pai mandou eu voltar o dinheiro. Assim que eles eram os mestres da gente. Sabiam que a pessoa já sabia, começavam a dar aquele agrado.

As narrativas do mestre Paixão trazem outros aspectos da atividade a ser considerados. Ele fala de suas preocupações com o futuro de seu estaleiro, mas também aborda a importância de sua atividade e como ele vê o trabalho que desenvolve. Ao falar sobre o que significa, para ele, ser carpinteiro naval, afirma:

Ser carpinteiro naval, no momento, pra mim, é uma maneira de sobreviver. É meu ganha pão, um meio de ganhar meu dinheiro, criar meus filhos, cuidar da minha casa. E quando eu concluo uma obra, as vezes eu comento com os colegas como a gente começa num pedaço de pau até chegar onde a gente quer. Eu considero a minha profissão uma arte realmente. Geralmente as pessoas que vêm no meu estaleiro, universitários, gente do colégio, falam: "Rapaz, tu é um artista!". Já ficam admirados de ver a minha pessoa pra aquilo que eu faço.

Ser um carpinteiro naval pra mim é motivo de orgulho. Eu já fiz embarcação aqui de fulano ver e encomendar outra: "Eu quero um barco igual aquele ali!". Essa profissão tem um lado bom e um lado ruim, né!? Ser carpinteiro naval é ter responsabilidade e fazer aquilo que você gosta. É ter a preocupação de pagar os seus parceiros de carpintaria, é fazer uma coisa bem feita pra divulgar o meu trabalho, pra divulgar a marca da carpintaria.

No entanto, apesar do mestre Pedrinho reconhecer a importância artística e cultural de seu trabalho, sua fala demonstra desencorajamento em repassar a profissão para seu filho. As incertezas do futuro da carpintaria no município, da permanência de seu estaleiro e da continuidade nas encomendas de barcos, fazem-no questionar-se sobre os dias que se passam até que uma encomenda seja entregue. Segundo ele:

Uma coisa que me preocupa é até quando vai durar esse estaleiro aqui. Assim, no fundo eu me pergunto, até quando vai durar isso? Fico pensando assim, será que o meu filho vai aguentar isso? Eu penso nele também, né, se ele for um carpinteiro. É muito dificultoso, mas entre trancos e barrancos, estamos indo. Eu tô com 10 anos nessa profissão, já tive altos e baixos. Quando eu olho as pessoas que trabalham comigo, eu me preocupo demais. Dia de semana, eu fico muito preocupado. Inclusive, a semana do carpinteiro passou pra 400 reais. Eu tenho dois carpinteiros trabalhando comigo. Eu fico muito preocupado, mas não pode falhar. Tem que dar um jeito. Se não dá a semana certa, mas tem que dar 200 reais, 300 reais.

5. Conclusões

O levantamento bibliográfico, documental e as pesquisas de campo até agora realizadas, mostram-nos que faz-se necessário abordar os saberes de mestres carpinteiros e as embarcações que constroem como elementos importantes da identidade de um povo e que, portanto, fazem parte do patrimônio material e imaterial

76 SABERES DE MESTRES CARPINTEIROS NAVAIS DE VIGIA, NO PARÁ: PATRIMÔNIO CULTURAL AMEAÇADO

de Vigia, pois a natureza da atividade dos mestres carpinteiros está ligada ao saber indígena e relacionado a um conjunto de instrumentos e técnicas não acadêmicas, aprendidas através da observação, da experimentação e passada de geração em geração. Como podemos observar a partir das cartas patrimoniais, o patrimônio imaterial e material que estão ligados a esses saberes.

O saber, a forma de pensar e de fazer dos mestres carpinteiros navais, foram acumulados durante séculos de interação entre o homem e o meio, e está impregnado de ciência, eficiência e habilidade para solucionar problemas, garantindo a sua reprodução na sociedade. A materialização desses saberes, ou seja, os barcos, tem ainda um valor de uso indiscutível na sociedade: é através deles que estabelecimentos comerciais localizados em diversas comunidades ribeirinhas do município são abastecidos; eles ajudam no escoamento do que é produzido por pescadores e agricultores; eles possibilitam comunicação entre pessoas, superando a distância entre parentes e amigos, assim como entre as comunidades e a sede do município, sempre transportando pessoas entre as regiões e, muitas vezes, mercadorias. Ou seja, o modo de viver da população de Vigia está essencialmente ligado à arte de navegar.

É possível relacionar os diversos valores que agregados aos saberes de mestres carpinteiros navais de Vigia e à prática da carpintaria naval, tais como o valor tradicional e evocativo, sendo a construção de embarcações artesanais uma atividade de construção coletiva e que envolve relações sociais cotidianas que estão ligadas ao trabalho, à família, ao aprendizado e a uma forma de transmissão de conhecimento não acadêmico, mas transmitido de geração em geração. Transmitido de geração em geração, o conhecimento desses mestres constitui-se em referências culturais importantes para a preservação das identidades, da memória e dos saberes existentes no Pará.

O valor histórico, ligado à história do município, já que Vigia de Nazaré é um dos municípios mais antigos do Estado do Pará, tendo sido fundado a 6 de janeiro de 1616, em decorrência da chegada de Francisco Caldeira Castelo Branco na localidade, após sua saída do Maranhão, a 25 de dezembro de 1615. Belém, capital do Pará, seria fundada em 12 de janeiro de 1616. A cidade conta também com um rico acervo arquitetônico, como a Igreja de Nossa Senhora de Nazaré (antes: da Mãe de Deus), a Capela do Senhor dos Passos (Igreja de Pedra), o poço dos Jesuítas e outros mais que datam do período colonial na Amazônia.

O valor ambiental, pois o conhecimento dos mestres carpinteiros perpassa por um saber que está diretamente ligado ao conhecimento que possuem da floresta e seus recursos. Esse conhecimento foi adquirido ao longo do tempo, por séculos, devido à necessidade de adaptação do homem ao meio ambiente. Dessa forma, permanece entre eles esse saber, que é o de reconhecer os tipos de árvores a serem utilizados na fabricação de embarcações.

Há também o valor educativo na transmissão de saberes, onde a educação é um elemento essencial para a continuidade e repasse das experiências e saberes dos mestres carpinteiros às novas gerações. De acordo com a Declaração do México (1985), ao se referir às Relações entre Cultura, Educação, Ciência e Comunicação, "A educação é o meio por excelência para transmitir os valores culturais nacionais e universais, e deve procurar a assimilação dos conhecimentos científicos e técnicos sem detrimento das capacidades e valores dos povos." (Op. Cit., p. 5)

77 SABERES DE MESTRES CARPINTEIROS NAVAIS DE VIGIA, NO PARÁ: PATRIMÔNIO CULTURAL AMEAÇADO

Já a Convenção para a Salvaguarda do Patrimônio Cultural Imaterial, em seu Artigo 2º (2003), estabelece que, "Uma forma eficaz de salvaguarda Patrimônio Cultural Imaterial de forma sustentável é garantir que os portadores desse patrimônio continuem a transmitir seus conhecimentos e competências para as gerações mais jovens. (2003, p. 6).

O valor econômico, pois deve-se considerar também que o trabalho que se desenvolve nos diversos estaleiros artesanais estabelece uma cadeia produtiva necessária à realização da atividade, da qual muitas famílias são sustentadas e sobrevivem.

Os riscos de desaparecimento dos saberes dos mestres carpinteiros estão ligados às formas de penetração tecnológica sobre os estaleiros, sobre o cotidiano da população, assim como também às transformações econômicas e sociais que atingem o conhecimento tradicional. Esses fatores têm ameaçado a permanência dos saberes que envolvem a fabricação de embarcações e a utilização das ferramentas que fazem parte do processo de fabricação. Tem se tornado cada vez menos interessante às novas gerações o ofício da carpintaria naval e, nesse sentido, a falta de interesse representa a possibilidade da perda de elementos expressivos da cultura material e imaterial de um povo, cujo ofício sempre esteve diretamente relacionado com o saber transmitido entre as gerações.

O conhecimento artesanal dos mestres carpinteiros não vem sendo repassado às novas gerações e, dessa forma, tanto esse conhecimento quanto os estaleiros artesanais, onde as embarcações que percorrem os rios da Amazônia são construídas, estão desaparecendo. Os poucos estaleiros existentes não conseguem fazer frente aos riscos de ameaça apontados pelos mestres carpinteiros entrevistados. Esses saberes têm sido esquecidos e afastados do conhecimento da comunidade em decorrência da falta de projetos que visem resgatar elementos importantes sobre a transmissão desse conhecimento às novas gerações.

Também, a dificuldade em repassar os saberes pelos mestres carpinteiros está, em parte, devido à existência de leis que proíbem o trabalho infanto-juvenil, considerando que os mestres carpinteiros atuais, em sua maioria, aprenderam o ofício durante a infância. Nesse sentido, o decréscimo do número de praticantes da carpintaria naval tem sido uma das maiores ameaças para a continuidade desse saber e para a existência do patrimônio cultural imaterial amazônico.

Outro fator que gera risco à existência da cultural imaterial é representada pelo declínio do número de praticantes de artesanato tradicional.

A vida das populações ribeirinhas está diretamente ligada ao meio ambiente, incluindo-se nesse sentido a utilização dos rios como meio pelo qual estabelecem comunicação, comércio e diversas outras atividades. Os veículos nos quais as populações ribeirinhas usam para estabelecer intercâmbio social, econômico e cultural de embarcações são, principalmente, as embarcações fabricadas artesanalmente nos estaleiros que ainda existem na região. Dessa forma, é notória a utilização de embarcações de diversos tipos no cotidiano das populações do Estado do Pará e, conseqüentemente, do conhecimento dos mestres carpinteiros que as produzem.

Referências –

ARQUIVO PÚBLICO DO PARÁ. **Copiado de Correspondências de Diversos com o Governo**, (Manuscrito). Códice 001.

ARQUIVO PÚBLICO DO PARÁ. **Copiado de Correspondências de Diversos com o Governo**, (Manuscrito). Códice 002.

CONVENÇÃO PARA A SALVAGUARDA DO PATRIMÔNIO CULTURAL IMATERIAL, em seu Artigo 2º (2003). Disponível em: < [Convenção para a Salvaguarda do Patrimônio Cultural Imaterial; 2003 \(iphan.gov.br\)](http://portal.iphan.gov.br)>. Acesso em 08 de março de 2021.

DECLARAÇÃO DO MÉXICO (1985): **Conferência Mundial Sobre as Políticas Culturais**. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Declaracao%20do%20Mexico%201985.pdf>>. Acesso em: 08 de março de 2021.

FLICK, Uwe. **Uma introdução à pesquisa qualitativa**. Trad. Sandra Netz. – 2. Ed. – Porto Alegre: Bookman, 2004.

GUALBERTO, Antônio Jorge Pantoja. **Embarcações, Educação e Saberes Culturais em um Estaleiro Naval da Amazônia**. 2009. Tese (Mestrado em Educação) - Universidade do Estado do Pará, Belém.

MINAYO, Maria Cecília de Souza. **Pesquisa Social: Teoria, método e criatividade/Suely Ferreira Deslandes, Romeu Gomes; Maria Cecília Minayo (Org.)**. 25ª ed. Petrópolis: Vozes, 2007.

SOUZA, Maria Luiza Rodrigues. IN: **História da Técnica no Brasil**. São Paulo: Editora da Universidade Estadual Paulista: Centro Estadual de Educação Tecnológica Paula Souza, 1994.

XIMENES, Joaquina Barata Teixeira. (org.) **Embarcações, homens e rios na Amazônia**. Belém: UFPA, 1992.

Recebido em: 04/10/2021
Aprovado em: 14/03/2022
Publicado em: 24/05/2022