

## **História e Memória da Carpintaria Naval Ribeirinha da Amazônia: Embarcações, Educação e Saberes Culturais como Patrimônio Cultural**

Antônio Jorge Pantoja Gualberto<sup>1</sup>

**Resumo:** Este artigo tem como base a Dissertação de Mestrado intitulada: Embarcações, Educação e Saberes Culturais em um Estaleiro Naval da Amazônia, constitui-se como extensão desta investigação realizada no Estaleiro Esperança, entre os anos de 2007 a 2009, uma Carpintaria Naval localizada na Cidade de Vigia, no Estado do Pará. Verificou-se que os saberes acerca da construção naval de embarcações mestiças que circulam neste estaleiro, são rememorados no ato do saber-fazer uma embarcação e foram construídos historicamente, entre gerações, resultado de duas culturas ligadas à carpintaria naval, a Portuguesa e a Tupi.

Palavras-chave: Carpintaria Naval. Saberes. Amazônia. Patrimônio.

### **Introdução**

Este artigo é resultado de uma investigação realizada em uma Carpintaria Naval na Cidade de Vigia, conhecido por Estaleiro Esperança, localizado no Bairro de Arapiranga. A escolha do *locus* reside na importância histórica e geográfica desse município, que se constituíram como base na formação cultural da sociedade vigiense contemporânea, que está ligada a carpintaria e a pesca.

Verificou-se que os saberes que circulam neste estaleiro foram construídos historicamente, que através da rememoração de práticas passadas e concomitantemente da verbalização das mesmas, acontece o repasse de saberes que envolvem a carpintaria, entre a geração mais velha para a mais nova.

Destacamos a “Cultura de Conversa”<sup>2</sup> como constituidora dessa tessitura cultural observada dentro do estaleiro, pois o ato de conversar também é o de educar, e se há

---

<sup>1</sup>Este artigo tem como base a Dissertação de Mestrado intitulada: Embarcações, Educação e Saberes Culturais em um Estaleiro Naval da Amazônia, defendida no ano de 2009, na Universidade do Estado do Pará – UEPA.

educação, há circulação de saberes entre as pessoas que estão envolvidas na arte do saber-fazer uma embarcação. Consideramos que essas relações educacionais se transformaram e ainda se transformam constantemente em “situações de aprendizagens” (BRANDÃO, 2007, p.18), onde o observar e o escutar se constitui como a primeira fase do aprendizado, que obedece a uma relação sócio-histórica construída pelos membros dessa comunidade ribeirinha em seu devido Tempo Histórico.

### **Aspectos Geopolíticos de Vigia de Nazaré**

Vigia de Nazaré é um município localizado na Mesorregião do Nordeste Paraense, e Microrregião do Salgado, banhada pelo Rio Guajará-Mirim. Esse rio exerceu no passado colonial, como uma importante via de acesso marítimo que além de ligar Vigia a Belém, capital do Grão-Pará, servia com ponto estratégico para a vigilância da região contra corsários estrangeiros ou como posto alfandegário.

A cidade tem localização privilegiada, pois está próxima a desembocadura de duas grandes bacias Hidrográficas do Brasil, a Bacia Amazônica e a Araguaia-Tocantins, como também próximo ao Litoral Oceânico, ou seja, faz parte de uma região que é rica em “fauna ictiológica marítima” (VERISSÍMO, 1895, p. 05), transformando a região de Vigia em um grande pólo pesqueiro de expressão nacional na atualidade<sup>3</sup>.

Se a cultura da sociedade vigiense está alicerçada na pesca, um dos fatores para essa tradição cultural está na posição geográfica onde se estruturou historicamente esse município. Veríssimo (1895) já destacava em finais do século XIX essa riqueza marítima, quando cita a geografia da região e o pescado que nela abunda, afirmando que “[...] A costa chamada da Vigia e a fronteira a leste de Marajó, entre Soure e o Cabo Maguari, são o principal campo das pescarias de tainhas e na Contracosta, a da gurijuba” (Veríssimo, 1895, p. 61), outro fator

---

<sup>2</sup>Transmissão oral de saberes a partir do acúmulo das experiências sociais construídas historicamente, dentro de uma relação de solidariedade entre os membros da comunidade ribeirinha envolvida.

<sup>3</sup> SEPOF/DIEPI, 2009.

que destacamos está na produção de embarcações pesqueiras na atualidade, e que tem suas origens desde tempos coloniais, sobretudo, no trabalho de catequese desenvolvido no século XVIII pelo Padre Jesuíta João Daniel, que sugere aos colonizadores e aos habitantes locais, a utilização de uma nova forma de construir embarcações, que obedecesse a construção de barcos aos moldes europeus, ou seja, utilizando tábuas na confecção de um barco, em vez de utilizar o “modo antigo”<sup>4</sup>, como assim o dizia, feito de tronco inteiriço.

A proposta desse novo método visava racionalizar o tempo gasto na feitura de um barco, como também em melhor aproveitamento da madeira, dada a escassez de embarcações para utilização nas ações missionárias, comerciais e militares.

Ele destaca que o sucesso para a mudança do modo na construção de barcos estava na qualidade dos nativos aldeados, que somado a educação jesuítica, transformava os indígenas em “grandes magistrados” (DANIEL, 2004, p. 341-343) no ofício da carpintaria naval entre outros, iniciando o processo de miscigenação cultural, que fomentou ao longo dos séculos, o surgimento de mestres carpinteiros autônomos e seus aprendizes, que vão desenvolver seus saberes nas beiras de rios, lagos, igarapés e nas orlas marítimas, fazendo surgir o barco de características amazônicas, que em Vigia é chamado de Vigilenga.

Sustentados pela Cultura de Conversa entre a geração mais velha com a mais nova, esses saberes da carpintaria naval e seus resultados - o barco mestiço, atravessaram séculos, chegando ao XXI, transformando-os em Patrimônio Histórico Regional. O interessante é que o conhecimento básico do século XVIII permanece, apesar das constantes transformações que a sociedade passa a cada momento, levando ao aprimoramento do saber-fazer uma embarcação, para atender as demandas políticas dos tempos atuais.

---

<sup>4</sup>A vantagem se consiste em: “1º É que do mesmo pau de que antes só fabricava um casco para uma canoa, feito em tábuas, se podem fazer sete ou mais do mesmo tamanho, ou maiores, que o dito casco, e do mesmo comprimento. [...] Bastam quatro tabulões destes para fazerem uma embarcação de 30 e tantos para 40 palmos em roda [...]; 2º É os menos operários de sorte que se para a fatura da canoa ao modo antigo, e para a construção do seu madeireiro são necessários 20 até 30 operários, para serrar, e fazer em tábuas bastarão 10 ou 12 pessoas. 3ª conveniência é no tempo, porque se para a praxe antiga são necessários dois meses, para a nova fábrica bastarão 15 dias até 20 para fazer; [...] Outra conveniência, se lhe dá o *turu* por baixo, tirando-se a tábua danificada e pondo-lhe outra em seu lugar.” (DANIEL, 2004, p. 511).

### Aspectos Sócio-histórico de Vigia de Nazaré

Visitar a cidade de Vigia, no primeiro decênio do século XXI caminhando por suas ruas estreitas, passando próximo aos prédios públicos como o Trem de Guerra, “casa quartel do tempo da Cabanagem” (Loureiro, 1987, p.57) e das diversas igrejas construídas na época da colonização no século XVIII, como a Igreja da Madre de Deus, descrita pela antropóloga Loureiro, como: [...] Talvez, a única no Brasil, munida de vinte e duas colunas laterais, de origem toscana. (LOUREIRO, 1987, p.52), é vivenciar um passado em tempo presente.

A Igreja Matriz de Nossa Senhora de Nazaré é outro monumento histórico desta cidade que tem um “estilo Barroco” (Ibidem) e a Capela do Senhor dos Passos, “construída em pedras superpostas e sem reboco, causa profunda impressão de primitivismo e originalidade” (Ibidem). Ambas construídas no século XVIII abrigaram e serviram ao longo desses séculos, como locais de grandes debates religiosos, políticos e administrativos entre os membros da sociedade vigiense.

Saindo da Capela do Senhor dos Passos indo no sentido norte da cidade, chegando até as margens do Rio Guajará-Mirim, é sentir a nostalgia de um passado em tempo presente, pois assim os colonizadores utilizaram essa via marítima para monitorar a entrada de embarcações estrangeiras que ameaçassem a capital do Grão-Pará e a Amazônia. Ocorreu também o ir e vir dos missionários Jesuítas que se locomoviam em pequenas embarcações para catequese dos indígenas tanto no Marajó, quanto nos sertões da Amazônia. A origem desse município data do primeiro decênio do século XVII, provém de um núcleo missionário chamado pelos Tupinambá de *Uritá*<sup>5</sup>, lá ergueu-se as bases da cidade de Vigia.

De localização geográfica estratégica para a vigilância da região, contra as invasões estrangeiras, Vigia se constituiu como parte integrante de um mega projeto da coroa portuguesa para a conquista da Amazônia, que ao utilizarem o rio que banha a cidade, o Rio

---

<sup>5</sup>Palavra de origem língua tupi-guarani, cujo seu significado é cesto de pedra (Uru = cesto, Itá = pedra).

Guajará-Mirim, foi transformado em corredor principal para as embarcações nativas, mestiças ou lusitanas, para o deslocamento de pessoas que se dirigissem a Belém do Grão-Pará, ou seguindo rumo ao Rio Tocantins ou Pará, até chegar ao Amazonas.

Em tempos atuais, esse rio ainda exerce grande importância econômica para a sociedade vigiense, apesar das estradas rodoviárias se constituírem nesse primeiro quartel do século XXI como o meio principal de transporte de carga ou de passageiros.

O ir e vir de pequenas, médias e grandes embarcações no rio Guajará-Mirim, vindas do Marajó ou da Zona Costeira persistem, ratificando a base economia do município, que desde sua origem estava voltada para a pesca e produção de barcos. Esse frenesi de embarcações em frente da Cidade de Vigia faz-nos aflorar as reminiscências desse passado cujas embarcações foram fundamentais para a conquista do Vale Amazônico, seja pela Catequese ou por busca das “Drogas do Sertão”.

Prado Júnior (1992) destaca em sua obra, a importância de embarcações adequadas a essas vias marítimas, que já eram comumente utilizadas pelos nativos em suas necessidades, passando a servir os missionários e colonos na conquista e ocupação da Amazônia, dizendo: “para as distâncias enormes que cobrem seus trajetos, contados por centenas e centenas de léguas, de que meios de transporte e condução dispunham os colonos? É para a navegação, particularmente à fluvial, que estavam melhor aparelhados.” (PRADO JÚNIOR, 1992, p. 258).

Na orla marítima desse rio, no passado, eram as *Uba*<sup>6</sup>, *Igarité*<sup>7</sup> e *Vigilengas*<sup>8</sup> cruzando o Guajará-Mirim, hoje, são as embarcações a motor, que transitam por essa mesma via fluvial marítima rumo a desembocadura do Rio Tocantins até ao Delta do Amazonas, contornando a Ilha do Marajó, em busca de espécies de peixes como a gurijuba e a pescada amarela; outras trafegam a grande avenida marítima deste rio para entrarem em “ruas e travessas”, ou seja,

---

<sup>6</sup>Nome indígena de canoa feita de um Tronco só de árvore.

<sup>7</sup>Nome indígena de canoa grande feita de um tronco só de árvore.

<sup>8</sup>Embarcação mestiça originária da fusão de saberes da carpintaria naval entre portugueses e nativos.

nos furos e igarapés, no sentido de descerem esse rio rumo a Boca da Laura<sup>9</sup>, para chegarem a Baía do Sol (Ilha de Mosqueiro) até alcançar o Furo do Maguari (Ilha de Outeiro), passando por Icoaraci, seguindo para Belém, para descarregar e verificar o peso do pescado e comercializá-lo, em seguida fazem o mesmo trajeto para o retorno.

Chegar dessas viagens e fazer uma limpeza geral ou um reparo na embarcação na orla do rio Guajará-Mirim se constitui no passado, como no presente, uma prática comum entre os pescadores com seus barcos. Por isso, é comum ouvir em tempos atuais o barulho de motosserras, serrotes, martelos, além das conversas e gargalhadas. É nesse local, que muitos diálogos que envolvem política, economia, religião e saberes acerca da pesca, do ritmo das águas e da carpintaria naval são verbalizados entre os atores envolvidos nesse segmento social de Vigia. Portanto, é em frente da cidade que observamos um grande movimento de pessoas entre jovens e adultos envolvidos nas atividades de reparos de embarcações e a preparação destas para a pesca.

Esse movimento verificado transforma a orla do Rio Guajará-Mirim em uma oficina náutica a céu aberto e por que não dizermos numa Escola Técnica a céu aberto! Lá o conteúdo principal se desenvolve a partir da observação, da verbalização e do repasse de saberes de gerações passadas às gerações mais novas sobre a arte de se construir uma embarcação, que a partir da Cultura de Conversa (OLIVEIRA, 2007) constrói-se uma relação educacional autônoma de ensino-aprendizagem entre os sujeitos envolvidos no ofício da carpintaria.

Quando me refiro que esse espaço é um “Liceu natural a céu aberto”, chamo assim, por não ter muros e delimitações espaciais, nem regras institucionais de uma escola regular. Nesse sentido, compartilho com a idéia de Brandão sobre escola e/ou espaço escolar, quando diz:

Não há uma forma única nem um único modelo de educação; a escola não é o único lugar onde ela acontece e talvez nem seja o melhor; o ensino escolar não é a sua única prática e o professor profissional não é o seu único praticante [...] Existe a educação de cada categoria de sujeitos de um povo (BRANDÃO, 2007, p.9).

---

<sup>9</sup>Nome dado pelos pescadores locais para o final do rio Guajará-Mirim.

É nesse ambiente que alguns mestres carpinteiros repassam seus saberes, a exemplo do mestre Albo, carpinteiro natural da Cidade de Bragança, que ao expor sua experiência aos curiosos que estão por lá, seja para fazer reparos e limpezas em embarcações, contribuem de certa forma para um aprendizado àqueles que observam, constituindo-se assim como um dos educadores dessas “escolas”.

Assim é o cotidiano de muitos trabalhadores que estão envolvidos na arte da carpintaria naval em Vigia na atualidade, como a de outros “educadores” que se constituíram como sujeitos desta pesquisa, mestre Dorival Dantas (pai), Jaci Dantas (filho), Juraci Dantas (filho) e Ubiraci Dantas (filho), que além de frequentarem esse “Liceu natural a céu aberto”, freqüentam também outra “Escola sem muros” – o Estaleiro Esperança.

### **Estaleiro Esperança: liceu de artes e de ofícios de carpintaria naval em Vigia**

Atualmente a cidade de Vigia possui três estaleiros de carpintaria naval em atividades de construção e restaurações de embarcações. O Estaleiro Esperança é um deles, foi o *locus* desta pesquisa. Localizado no Rio Açaí (braço do rio Guajará-Mirim), de propriedade dos irmãos e mestres da carpintaria naval: Zuzinha, Joaquim e Marivaldo, filhos e herdeiros do ofício da carpintaria naval do mestre Zuza - já falecido.

Nesse estaleiro se fazem presentes também outros mestres da arte de construir embarcações, mesmo não sendo proprietários, mas compõem a mão de obra qualificada no desenvolvimento do ofício da carpintaria naval, a exemplo, de mestre Bolero e Mineirinho.

Outro exemplo que encontramos do exercício de carpintaria naval é o Senhor Jaci. - Mestre Jaci, de 35 anos de idade, também herdeiro de conhecimentos do ofício da carpintaria naval que foram repassados de geração a geração. Contudo a herança dos saberes da carpintaria naval deste jovem mestre é oriunda de outra base familiar ligada à construção de barcos, a do mestre Dorival Dantas.

Com 65 anos de idade e 52 anos de profissão, Dorival Dantas se constitui como um arquivo vivo de um passado ligado aos saberes seculares da carpintaria naval na Amazônia. Saberes esses que ao atravessarem décadas foram construídos, reconstruídos e aprimorados, numa alusão descrita por Paulo Freire em que somos seres “inacabados” (FREIRE, 2001, p. 55). Essa busca constante pelo aprimoramento de seus conhecimentos na carpintaria naval nunca findou, atravessou décadas em constante aperfeiçoamento, chegando a sua segunda geração, com seus filhos Jaci, Juraci e Ubiraci, que por estarem na qualidade de “seres do aprendizado, logo, da educação” (BRANDÃO, 2002, p.25), dão continuidade naquilo que lhe fora ensinado nas “escolas sem muros”, constituindo-se assim num “movimento longo, complexo, nunca completamente acabado” (CHARLOT, 2007, p. 53), que é condição natural do ser humano de sua sobrevivência, de sua cultura e de sua espécie.

Logo, os estaleiros são como *liceus*<sup>10</sup>, não em uma concepção institucional formal que cumpre uma carga horária pré-estabelecida, na garantia de certificação e reconhecimento estatal do estudante, mas porque neste local existe o ensino-aprendizagem. E por existir ensino-aprendizagem técnico entre aqueles que estão envolvidos no ofício de construir uma embarcação e “situações pedagógicas interpessoais, familiares e comunitárias” (Brandão, 2007, p. 20), consideramos o Estaleiro Esperança como uma “escolas sem muros”, que abriga cotidianamente diversas pessoas e suas devidas categorias profissionais, sejam mestres carpinteiros, calafetes, aprendizes e curiosos.

Entre aprendizes e curiosos, observamos a presença constante de crianças e adolescentes neste local. Talvez o fator das visitas constante desses meninos reside na curiosidade na confecção dos barcos. Nessa confecção, há o elemento a arte que permeia todo trabalho artesão, pois requer a colocação de peça por peça para compor a obra maior. Esses procedimentos assemelham-se a um brinquedo lúdico, um jogo de montar. Nesse sentido, podemos dizer que o Estaleiro Esperança é uma “escola de portas abertas” que atrai qualquer pessoa, entre crianças, jovens e adultos.

---

<sup>10</sup>Liceu: Estabelecimento de ensino secundário e/ou profissional (DICIONÁRIO AURÉLIO, 2000, p. 426).

Entretanto, para os mestres carpinteiros a preocupação é clara quanto à utilização de mão-de-obra infantil, pois eles sabem sobre o ECA (Estatuto da Criança e do Adolescente), para eles, essa lei proíbe qualquer tipo de trabalho infantil, embora seja garantido no Capítulo V do Estatuto em seu Artigo de nº 67<sup>11</sup>, que especifica a regulamentação da utilização da mão-de-obra aprendiz. Contudo, essa lei gera desconfiança e insegurança aos mestres, que temem em estar indo de encontro à lei, por isso eles preferem não ter crianças ou adolescentes trabalhando no estaleiro, devido o receio da justiça vir em cima deles.

Outro fator alegado pelos mestres carpinteiros, entre eles Joaquim, Dorival e Jaci, para a não utilização desses jovens, está ligado à segurança, pois existem muitos equipamentos elétricos, que a qualquer erro no manuseio pode-se perder a mão, o braço ou até mesmo a vida. Temem em machucar esses jovens.

Apesar, das restrições acima, isso não impede a presença espontânea de crianças e adolescentes no Estaleiro Esperança. E mesmo que elas não façam parte como aprendizes no trabalho de construção de barcos, no momento que elas param e observam os mestres Joaquim, Zuzinha, Bolero, Mineirinho e Jaci, iniciando uma construção ou reparação de barcos, de certa forma elas estão aguçando sua curiosidade sobre aquele ofício. Essa situação já se constitui como “situações de aprendizagens” (BRANDÃO, 2007, p.18), pois a observação se constitui como um dos princípios básicos de um aprendizado.

Essa ação contínua do espiar, em vários dias e horas, das crianças nos gestos e ações que estão sendo desenvolvidas pelos mestres carpinteiros no ato de construir um barco, vai se constituindo em reflexões acerca das peças confeccionadas e acopladas. E por mais desinteressados que sejam o observar dos garotos, neste momento, eles estão recebendo cargas de conhecimentos num simples olhar, pois: “A criança vê, entende, imita e aprende com sabedoria que existe no próprio gesto de fazer a coisa” (ibidem). E por terem uma mente

---

<sup>11</sup>Ao adolescente empregado, aprendiz, em regime familiar de trabalho, aluno de escola técnica, assistido em entidade governamental ou não-governamental, é vedado trabalho: I - noturno, realizado entre as vinte e duas horas de um dia e as cinco horas do dia seguinte; II - perigoso, insalubre ou penoso; III - realizado em locais prejudiciais à sua formação e ao seu desenvolvimento físico, psíquico, moral e social; IV - realizado em horários e locais que não permitam a freqüência à escola (ECA – Estatuto da Criança e do Adolescente).

bastante criativa e imaginativa, essas crianças vão aplicar alguns desses conhecimentos em situações bem propícias de seu meio infantil - a construção de brinquedos - seja um simples barquinho de papel de miriti ou cortiça.

A mesma curiosidade infantil foi a de diversos mestres no passado, quando crianças, mas eles foram muito além de um simples ouvir ou do observar, mesmo porque seu tempo histórico era outro. A relação entre a necessidade material da comunidade e as dificuldades naturais da região, onde o transporte marítimo fluvial era de extrema necessidade, permitiram-lhes a ingressar com muita naturalidade nesse ofício. Uma vez munidos com um único instrumento – “a faquinha amolada” – construíram suas primeiras embarcações feitas de miriti ou cortiça, e gradativamente passaram a confeccionar embarcações a serviço de suas comunidades.

Foi na brincadeira de criança de construir barcos de miriti, que o Sr. Dorival Dantas em seus 10 anos exercitou sua potencialidade cognitiva, sua sociabilidade ao interagir com o meio ambiente, sua sensibilidade ao perceber as dificuldades materiais somado aos seus anseios e de sua comunidade, desenvolvidas através da “Cultura de Conversa”, pois o ouvir e observar foram o ponto de partida para o despertar cognitivo. O conjunto dessa cognição serviu como potencializador de um tipo de aprendizado autônomo desenvolvido e aprimorado em sua fase adulta.

As necessidades materiais de sua comunidade o levaram precocemente a mudanças de compreensão de mundo onde vivia. Seu Dorival ainda criança sai de um estágio natural de sua ludicidade, em que arte de fazer barquinhos de miriti expressava seu sentimento infantil, para um estágio de responsabilidade que dessa solução as necessidades materiais – a falta de embarcações para transportar sua comunidade.

Esse desafio fez a inocência ceder lugar a responsabilidade, e segundo Huizinga (2007, p. 225) “Quando a arte se torna autoconsciente, isto é, consciente de sua própria grandeza, ela se arrisca a perder uma parte de sua eterna inocência infantil”. Na busca de se resolver em parte às necessidades básicas de sua comunidade, fez do Sr. Dorival, ainda criança, sujeito e objeto de seu próprio aprendizado, que “através da experiência pessoal com

o mundo ou com o outro” (BRANDÃO, 2007, p. 25), um mestre nos saberes da arte de fazer embarcações.

Ao ser indagado sobre onde aprendeu o ofício da carpintaria naval, ele responde que “trouxe isso de nascença”. Esta vocação que o Sr. Dorival atribui a si mesmo nada mais foi o conhecimento adquirido através de sua relação com o “mundo humano pré-existente [...] o mundo das relações sociais” (CHARLOT, 2007, p. 52), desenvolvendo assim uma prática autônoma de aprendizado, mediada pela dialética vivenciada em seu cotidiano.

Ressalta-se que a primeira forma manifestada para a socialização de seus saberes da carpintaria se desenvolveu a partir da confecção de seus brinquedos - barquinhos de miriti e de cortiça - e como toda e qualquer criança desta idade, qualquer objeto transformado ganha vida. No caso do Sr. Dorival, morador da Ilha Pompé,<sup>12</sup> esse objeto confeccionado tinha nome – embarcação – mesmo porque era o meio de transporte principal dessa região, e o que mais vai ser observado por ele quando criança pois nessa época são as embarcações que faziam costumeiramente o transporte de cargas e de pessoas entre uma ilha e outra.

E como somos “seres da natureza alçados ao mundo da cultura que nós próprios criamos” (BRANDÃO, 2002, p. 18), as canoas ou barcos de características amazônicas, meio de transporte essencial no cotidiano dos moradores da Ilha Pompé, serviram como arquétipos de seus primeiros brinquedos e barcos de transporte e pesca feitos de *cortiça*<sup>13</sup> e, sobretudo de *miriti*<sup>14</sup>, árvore nativa encontrada às margens dos rios e igarapés no Marajó, cujos galhos por serem esponjosos e de fácil manuseio ganhavam formas e vida nas mãos e na imaginação do Sr. Dorival quando criança.

Em uma das entrevistas concedidas pelo mestre Dorival no dia 12.04.2009, perguntou-se a ele sobre o princípio de todo esse conhecimento no âmbito da carpintaria naval. Como resposta disse:

---

<sup>12</sup> Pequena Ilha localizada próximo ao município de Chaves, no Arquipélago do Marajó.

<sup>13</sup> *Quercus Súber*, nome científico desse tipo de árvore que compõem a família dos carvalhos, muito encontrado em Portugal e na Zona Mediterrânea.

<sup>14</sup> *Mauritia flexuosa*, nome científico desse tipo de palmeira encontrada nas várzeas da Amazônia.

Eu aprendi a fazer barcos, foi só eu começar a fazer aqueles barquinhos de miriti e de cortiça – a cortiça é uma árvore que tem a raiz dela é mole, e eu pegava aquela raiz e eu desenhava tudinho e fazia do jeito que dava na minha cabeça. Eu nunca tinha visto isso, navio, assim, coisa no estaleiro. Nada! Eu só via passar uma barca dessa qualquer, mas eu desenhava igual.

Dessa sua narrativa, constata-se que o primeiro momento na aquisição dos conhecimentos no ofício da carpintaria naval foi a observação das barcas que passavam e atracavam em Pompé. O segundo momento foi a curiosidade de querer saber qual a forma dada às peças de madeira que faziam parte de uma embarcação, e o terceiro momento provavelmente de sua cognição foram as perguntas relacionadas às peças constituidoras de uma embarcação: Como são moldadas? Como elas se encaixam? Qual o tipo de madeira mais adequada para dá forma e leveza de um barco? Qual o melhor posicionamento do mastro para dar o equilíbrio ao objeto?

Esses questionamentos levaram o Mestre Dorival a passar “por etapas sucessivas de *inculcação* de tipos de categorias gerais, parciais ou especializadas de saber-e-habilidade” (BRANDÃO, 2007, p. 23). As respostas a esses atos cognitivos, que eram alimentados pela curiosidade acerca dos conhecimentos técnicos no querer saber fazer uma embarcação, começam a materializar quando ele passa a confeccionar seus brinquedos de miriti ou de cortiça, ganhando reconhecimento de sua comunidade.

Mestre Dorival recorda que utilizava uma “faquinha bem amolada” para cortar e modelar o miriti para a fabricação de seus brinquedos. E quando indagado de onde partiam as ideias, ele responde:

Era eu que fazia e ninguém dizia como era pra mim fazer, e eu não gostava que ninguém me desse ideia, porque eu tenho uma idéia que eu era tão coisa que eu não queria que ninguém me desse opinião pra mim poder fazer como dava da minha cabeça.

A habilidade demonstrada por Dorival na confecção de barcos de miriti e de cortiça em seus momentos de lazer despertou em seu Neném (seu pai) a confiabilidade em seu filho, e provavelmente o desejo de seu pai em resolver em parte o problema de transporte que muito

dificultava a vida de sua família naquela época. E ao observar a habilidade de seu filho quando confeccionava seus brinquedos perguntou: “Meu filho será que tu não faz uma embarcação, uma de madeira? “O Sr. Dorival respondeu: Papai se tiver as ferramentas eu faço”.

O processo de “socialização”<sup>15</sup> de seu auto-aprendizado junto à comunidade ocorreu quando seu pai passou a fornecer as ferramentas e material para o fabrico de uma embarcação. Ele recorda que as ferramentas eram: “Plaina de serra, mas não era elétrica, na época não tinha nada elétrico. Era enxó, serrote, compasso, grampos”. Eram equipamentos usados, dados por um tio e seu padrinho. Comenta ainda que apesar de serem “velhas”, foram de muita serventia para o início do ofício de carpinteiro naval.

Foi nessa perspectiva que amadurecem precocemente as habilidades do Sr. Dorival no âmbito da carpintaria naval. A autonomia confiada de pai para filho na arte de confeccionar uma embarcação constituiu-se como um dos princípios básicos de um tipo educação que perdura até a segunda geração do mestre Dorival, na figura de seus filhos: Jaci, Juraci e Ubiraci.

Os princípios de autonomia e pragmatismo foram encontrados nas ações do Sr. Dorival desde o desafio proposto pelo seu pai, quando lhe confiou à construção da primeira embarcação chamada “Foi Deus”. Esta foi resultado da ludicidade praticada na confecção de seus barquinhos de brinquedos feitos de miriti e cortiça.

Muitos estudos científicos que abordam sobre a ludicidade apontam que toda criança aprende brincando, e “o que mais caracteriza a ludicidade é a experiência de plenitude que ela possibilita a quem vivencia em seus atos” (LUCKESI, 1998, p.25).

Sua criatividade foi aprimorada a partir das técnicas adquiridas em sua prática cotidiana e aplicada na construção de embarcações no momento que troca a “faquinha amolada”, que dava sentido e arte no galho de miriti, por novas ferramentas como a enxó, a

---

<sup>15</sup> A socialização realiza em sua esfera as necessidades e projetos da sociedade, e realiza, em cada um de seus membros, grande parte daquilo que eles precisam para serem reconhecidos como “seus” e para existirem dentro dela (BRANDÃO, 2007, p. 23).

plaina, o martelo e o serrote. Esses novos instrumentos, além de passar a dar outros significados na arte de fazer um barco, serviu como o primeiro e único teste para o reconhecimento de seu pai e da comunidade da Ilha Pompé de sua capacidade na construção de embarcações.

Nessa perspectiva, seu Dorival comentou que as peças que compuseram esta primeira obra significativa para a comunidade da Ilha Pompé já não foram mais de miriti ou cortiça, mas das madeiras como a *maúba* e *jataúba*, que foram trabalhadas manualmente com as novas ferramentas, pois na época, nada era elétrico. Como ele mesmo diz: “Até para parelhar a madeira, tinha que cortar com enxó, aí tirava a grossura dela, a grossura que vai ficar, dobrava ela, depois disso eu passava a plaina pra ela ficar lisa, não ficar aquele zinco da enxó”.

O mestre sustenta que a *maúba* e a *jataúba* eram o tipo ideal de madeira para a confecção de embarcações, pois tinham qualidades como a durabilidade e o manejo para curvÁ-la. Em sua sabedoria, afirma que outros tipos requerem a aplicação do maçarico para o aquecimento da madeira e dobrÁ-la, além da utilização do “sargento”<sup>16</sup> que ajuda a “disciplinar” a madeira no encaixe da peça. Foi nesse jogo de montar que a embarcação “Foi Deus” se constituiu como a primeira de muitos outros barcos, provavelmente trabalhada por ele com amor, dedicação, ou seja, repleta de ludicidade.

Quando perguntado sobre essa embarcação, ele responde: “Ah, eu fiquei emocionado, porque não acreditava em mim mesmo!”. Ao ser indagado sobre a reação de seu pai ao ver a “Foi Deus”, responde: “Meu pai ficou muito satisfeito. Não tinha igual. Eu fiz o barco. Eu calafetei. Eu pintei e aparelhei!”.

Portanto, apesar de seu Dorival na época ser uma criança, ele honrou o compromisso com seu pai e com sua comunidade, conferindo-lhe respeito e reconhecimento como o pequeno-grande mestre da Ilha Pompé.

---

<sup>16</sup>Instrumento utilizado para apertar, comprimir ou ajustar uma peça a outra.

O historiador Huizinga (2007) ao fazer referências do fator lúdico existente nas ações humanas, cita que nas artes plásticas:

Verificamos nas artes plásticas a existência de um certo sentido lúdico, inseparável de todas as formas de decoração, isto é, vimos que a função lúdica se verifica especialmente quando o espírito e a mão se movem livremente. E ela se afirma sobretudo na obra-prima expressamente encomendada, o *tour de force*, a prova palpável da habilidade do artista (HUIZINGA, 2007, p. 223).

Observa-se também que a construção de uma embarcação são como as artes plásticas, pois o corpo e a alma do mestre estão em harmonia desde o princípio até a arte final, porque a construção de um barco não se isenta de paixões humanas, como também de convenções pré-estabelecidas, pois é uma obra de arte carregada de jogos (dedicação, sentimento, competição, concorrência, prazo) e tensões (negociação do preço na prestação do serviço, contratação de operários do setor e pagamento dos mesmos). A dialética de ontem, em Pompé, com suas particularidades da época, encontramos hoje as margens do Rio Açaí.

Essas relações Sócio-Históricas que ocorreram nas comunidades ribeirinhas em seu passado e ocorrem no presente, o sujeito desde sua infância é estimulado pela vivência a apropriar-se de conhecimentos construídos pela geração mais velha, que se transformam ao longo do tempo em saberes, saberes esses que vão identificar culturalmente a categoria de carpinteiros navais da Amazônia.

Esses saberes se fazem presentes nos diversos campos do conhecimento na atualidade, como na Filosofia, quando se trata da ética profissional no cumprimento no que foi firmado no ato de fazer uma embarcação ou da não exploração do trabalho infantil; no da Matemática na confecção das peças com seus pesos e medidas, calculadas a partir da vivência adquirida de gerações passadas; no da Geometria, também na composição de peças que vão “amarrar” melhor a embarcação; no da Física, sobretudo quando se trata do equilíbrio da embarcação e da dilatação das peças; no da Química, na composição do “tempero” para a calafetagem da embarcação; no da Administração, Economia e Contabilidade no que se refere a compra do material, na contratação de pessoal e no cumprimento do tempo estabelecido para a entrega

.da embarcação; no da Educação, no ato de ensinar com base na autonomia do sujeito e da avaliação, seja para o ingresso de um aprendiz no ofício, ou da própria obra a ser confeccionada, onde a observação e o diálogo se constituem como elementos fundamentais em toda etapa educativa.

Foi a partir dessa dialética e da relação desenvolvida entre o dono da encomenda e o mestre carpinteiro e seus ajudantes, na orla do Rio Guajará-Mirim ou no Estaleiro Esperança, que os saberes nunca deixaram de circular na Cidade de Vigia.

São nos ambientes da orla fluvial/marítima da Região Amazônica, que encontramos essas “Escolas sem muros”, seja na beira de um grande rio, igarapé, baía, ou nos muitos quintais das comunidades da Amazônia, mantendo assim uma Tradição Cultural, que constitui-se como um Patrimônio Cultural construída historicamente, o Barco Mestiço da Amazônia.

Hoje, aos 66 anos de idade, e de muita contribuição no setor da carpintaria naval, Mestre Dorival Dantas ingressou seu pedido de aposentadoria junto ao INSS (Instituto Nacional de Seguridade Social), deixando a herança cultural dos saberes na construção de barcos mestiços para sua segunda geração, com seus filhos Jaci, Juraci e Ubiraci, e por estarem na qualidade de “seres do aprendizado. Nesse campo da educação” (BRANDÃO, 2002, p.25), dão continuidade naquilo que lhes foram ensinado, e repassando para as gerações mais novas, constituindo-se assim num “movimento longo, complexo, nunca completamente acabado” (CHARLOT, 2007, p. 53), que é condição natural do ser humano para a sua sobrevivência de sua cultura e de sua espécie.

## Referências

AZEVEDO, João Lúcio D'. **Os Jesuítas no Grão-Pará: suas missões e a colonização**. Belém: SECULT. 1999.

BETTENDORFF, João Felipe. **Crônica dos Padres da Companhia de Jesus no Estado do Maranhão (1627-1698)**. Série Lendo o Pará. Belém: Cejup, 1990.

BRANDÃO, Carlos Rodrigues. **A Educação como Cultura**. Campinas-SP: Mercado de Letras, 2002.

\_\_\_\_\_. **O que é educação.** São Paulo: Brasiliense, 2007.

BRASIL. **Estatuto da Criança e do Adolescente ECA (Estatuto da Criança e do Adolescente).** Lei nº 8.069, de 13 de julho de 1990. Disponível em: <[www.planalto.gov.br/civil](http://www.planalto.gov.br/civil)> Acesso em: 14.11.2008.

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

DANIEL, João. **Tesouro Descoberto no Máximo Rio Amazonas.** Rio de Janeiro: Contraponto Editora, v. 1, 2004.

\_\_\_\_\_. **Tesouro Descoberto no Máximo Rio Amazonas.** Rio de Janeiro: Contraponto Editora, v. 2, 2004.

FAUSTO, Boris. **História do Brasil.** São Paulo: Faculdade de São Paulo. Fundamentação para o desenvolvimento da educação, 1996. (Didática)

FREIRE, Paulo. **Pedagogia da Autonomia: Saberes necessários à prática educativa.** 19ª Ed. São Paulo: Paz e Terra, 2001.

HUIZINGA, da Johan (1872-1945). **Homo ludens: o jogo como elementos da cultura.** São Paulo. Perspectiva, 2007.

ILDONE, José. **Noções da Vigia.** Belém. Editora Cejup, 1991.

LOUREIRO, Violeta Refkalefsky. **A Amazônia no Século XXI: Novas Formas de Desenvolvimento.** 1ª Ed. Belém: Empório do Livro, 2009.

\_\_\_\_\_. **Inventário Cultural e Turístico do Salgado.** 2ª Ed. Belém: Instituto do Desenvolvimento Econômico-Social do Pará, 1987.

LUCKESI, Cipriano Carlos. **Desenvolvimento dos estados de consciência e ludicidade: interfaces da educação.** Caderno de Pesquisa, Núcleo de Filosofia e História da Educação. Programa de Pós-Graduação em Educação, UFBA, vol. 2, nº 1, 1998, pg. 09-25. Disponível em: <<http://www.luckesi.com.br>>. Acesso em: 14.03.2009.

OLIVEIRA, Ivanilde Apoluceno de. **Cartografia de Saberes: representações sobre a cultura amazônica em práticas de educação popular/Org. de Ivanilde Apoluceno de Oliveira e Tânia Regina Lobato dos Santos.** Belém: EDUEPA, 2007.

PRADO JÚNIOR, Caio. **Formação do Brasil Contemporâneo**. São Paulo: Brasiliense, 1992.

SEPOF/DIEP. Mapa cartográfico econômico da Zona do Salgado. Disponível em <<http://www.sepof.gov.br/>>. Acesso em: 13 mar. 2009.

VERÍSSIMO, José. **A Pesca na Amazônia. Belém**. Universidade Federal do Pará, 1970.

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