



VI Simpósio Nacional de HISTÓRIA CULTURAL

Escritas da História: Ver - Sentir - Narrar

HISTÓRIA E MEMÓRIA DA CARPINTARIA NAVAL RIBEIRINHA DA AMAZÔNIA

Antônio Jorge Pantoja Gualberto*

Este artigo¹ é resultado de uma investigação realizada no Estaleiro Esperança, uma Carpintaria Naval localizado na Cidade de Vigia. Verificou-se que os saberes acerca da construção de embarcações mestiças que circulam neste estaleiro foram construídos historicamente, entre gerações, e é resultado do encontro de duas culturas ligadas à carpintaria naval, a Portuguesa e a Tupi.

Destacamos a Cultura de Conversa² como constituidora dessa tessitura cultural observada dentro do estaleiro, pois o ato de conversar também é o de educar. E onde há educação há circulação de saberes entre as pessoas que estão envolvidas na arte do saber-fazer uma embarcação, obedecendo a uma relação sócio-histórica construída pelos membros dessa comunidade ribeirinha.

* Licenciado e Bacharel em História pela UFPA (Universidade Federal do Pará), Pós Graduado *Lato Sensu e Stricto Sensu* em Educação pela UEPA (Universidade do Estado do Pará), atua como professor em escolas públicas no Estado do Pará.

¹ 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.

² 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.

UMA HISTÓRIA DAS EMBARCAÇÕES MISTIÇAS DA AMAZÔNIA

Antes da chegada dos portugueses na Região Amazônica, a região já era habitada por diversas tribos indígenas, no entanto os Tupinambás que foram encontrados no norte do Brasil a partir do século XVII, segundo os estudos de Cunha (2006), não eram povos autóctones³. Contudo “esses povos nativos se concentravam na foz do Rio Amazonas, do Rio Pará e parte do nordeste do atual Estado do Pará, onde se situam algumas cidades na atualidade, como Colares e Vigia” (RAIOL, 1970, p. 271). Essa região faz parte de uma grande Bacia Hidrográfica⁴ e é encoberta por uma vasta vegetação. É possuidora de uma diversidade de tipos de árvores, peixes e animais. Essa magnitude natural propiciou aos povos nativos a utilização dos recursos da natureza para seu usufruto, que ao transformarem a árvore em *ubá* ou *igarité* (embarcação feita de um tronco interiço de árvore) desenvolveram a cultura da pesca, como também do transporte fluvial que facilitava seu deslocamento para áreas afins, sobretudo as interiores, seja na resistência à colonização ou a própria garantia alimentar à sobrevivência de sua tribo.

A fauna ictológica, a abundância de madeira que encobriam os rios, desde a região do delta do Rio Amazonas, do Rio Pará à desembocadura do rio Tocantins, a diversidade de animais para a caça e de frutos, faziam com que os povos moradores dessa região estivessem em constante deslocamento em busca de alimentação. Os rios, os furos e os igarapés sempre foram as principais vias de acesso dos povos indígenas, que se deslocavam por esses caminhos fluviais em busca de caça, da pesca e coleta de frutos. Esses indígenas, por serem até então senhores da floresta e das águas, constituíam-se como principais conhecedores dos movimentos das águas, pois eram grandes remadores, pescadores e carpinteiros.

Para esses deslocamentos, o uso de embarcações era constante, tornando os nativos dessa sub-região da Amazônia em construtores de pequenas embarcações. Contudo, para transformar uma árvore em uma *ubá* eram necessários além dos saberes

³ CUNHA, Manuela Carneiro da. História dos Índios no Brasil. São Paulo: Ed. Cia. Das Letras, 2006, p. 382.

⁴ VERÍSSIMO, José. A Pesca na Amazônia. Belém: Ed. Da Universidade Federal do Pará, 1970, p.05.

ambientais, que iam desde a escolha da espécie de madeira ao seu comprimento e largura ideal, a saberes tecnológicos indígenas aplicados na construção desse tipo de embarcação primitiva da Amazônia.

Ao falar da abundância de espécies de madeira na Amazônia, que fomentava a construção desse tipo de embarcação, Daniel comenta que: “Não se admira menos a riqueza do rio máximo Amazonas na multidão, variedades, e preciosidade dos paus que por todo o vasto, e dilatado distrito das suas matas se criam, e se perdem” (DANIEL, 2004, p. 474). Entre as madeiras bem utilizadas pelos colonizadores e indígenas na construção de embarcações destacavam-se: *tabajuba*, *angelim*, *itaíba* por serem resistentes; a *maçaranduba*, de grande utilidade para a calafetagem dos barcos, por possuir uma resina de colagem; o *bacuri*, apreciada por melhor ser curvar ao fogo e a *copaíba*, por ser uma árvore oleosa de muita resistência, sobretudo para áreas onde existe o bicho *turu*⁵.

Daniel (2004) ao fazer comentários sobre a utilização da madeira pelos indígenas na construção de uma canoa inteiriça de aproximadamente 80, 90 a 100 palmos, ressaltava que:

Eram grandes cascas de pau, ou algum tronco de pau aberto por dentro com fogo; nem tinham instrumentos de ferro para mais fábrica, punham algumas rodela na popa, e proa, e ficavam com a sua embarcação feita com pouco mais materiais, e com estes barcos viviam, como ainda hoje vivem contentes os selvagens, porque não necessitam de barco de cargas, mas só quando lhe basta para navegar (DANIEL, 2004, p. 509).

Outro autor que corrobora com a narrativa feita pelo Padre João Daniel quando se refere aos procedimentos utilizados pelos indígenas na construção de uma embarcação é Theodore de Bry⁶, que destaca o manejo das árvores desenvolvido pelos nativos da América do Norte. Na obra de Cunha (2006), observa-se outro registro de imagem de construção de uma ubá, que faz a descrição da confecção de uma canoa na Amazônia Ocidental Andina, a partir da Aquarela de Francisco Requeña y Herrera entre

⁵ ENCICLOPÉDIA AGRÍCOLA BRASILEIRA, 2009.

⁶ BRY, Theodore de. Confecção de uma canoa de um só tronco. Disponível: <http://www.bridgemanartondemand.com/artist/4854/Theodore_de_Bry>. Acesso em: 13.02.2009

1778-85. Essa pintura já se evidencia o encontro de duas culturas, mesclada de saberes nativos com a tecnologia espanhola.

Entre a descrição feita pelo Padre João Daniel e da iconografia de Theodore de Bry, que mostram a construção de uma canoa a partir das práticas e instrumentos nativos, como a queima da base de uma árvore para sua derrubada, em seguida da queima e escavação do tronco em côncavo. Na aquarela de Francisco Requeña, constata-se mudanças significativas no tratamento da madeira para fazer uma embarcação, a exemplo da tábua cortada (técnica europeia) e o curvamento da mesma com o fogo, procedimento muito utilizado pelos indígenas e assimilado pelos colonizadores.

No século XIX, constata-se ainda mais o aprimoramento desse encontro cultural, onde o pesquisador francês Henri Coudreau, ao fazer registros fotográficos em sua pesquisa, capturou imagens de procedimentos que se empregavam na construção de uma *ubá*. Nos registros de Coudreau (1980) vê-se a árvore abatida com machados, por quatro homens e na imagem seguinte aparece uma *ubá* de tábuas já pronta, sendo puxada por oito homens para o leito do rio.

Observa-se que tanto a aquarela do século XVIII de Francisco Requeña quanto na fotografia do século XIX de Coudreau, as imagens de fabricação de uma *ubá* registradas por ambos já apresentam transformações tecnológicas na construção de embarcações oriundas da união dos elementos culturais estabelecidos entre os colonizadores e indígenas, ocorridos ao longo do processo de colonização da Amazônia.

Ademais, a utilização de ferramentas associadas aos ensinamentos realizados pelos Jesuítas em suas fazendas ou em Aldeias Missionárias teve um papel fundamental para a transformação da *ubá* e *igarité* em barcos de tábuas, seja para a catequese ou para o desenvolvimento das atividades comerciais oriundas da extração das “drogas do sertão”, e para isso se fazia necessário o melhor aproveitamento da madeira e do tempo dos trabalhadores na construção das embarcações.

João Daniel comenta que era muito dispendioso construir uma *ubá* ou *igarité* inteiriça, pois os indígenas e os mestiços ao utilizarem uma única árvore para o fabrico de uma única embarcação, apesar “do belo feitio que lhes foram dando, também foram escolhendo madeira a mais durável para maior duração das canoas” (DANIEL, 2004, p.

509), ainda desperdiçavam muita madeira, além do emprego de muitos homens para essa empreitada, não se otimizando o tempo gasto por eles.

A necessidade de mais e melhores embarcações estava associada à dimensão territorial da Amazônia, que com maior quantidade de embarcações, além de intensificarem as missões, melhorava o escoamento das produções agrícolas e de “drogas do sertão” entre os domínios jesuítas. Para isso, Daniel (2004) sugere que se façam as modificações na construção de embarcações, como também propôs aos colonizadores e aos habitantes locais a construção de barcos aos moldes europeus, ou seja, utilizando tábuas na confecção de um barco, em vez de utilizar o “método antigo” (ibidem) 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. Para Daniel (2004, p. 341-343) o sucesso para a mudança de método na construção de barcos estava na qualidade e da “habilidade e aptidão dos índios” aldeados, que somado a educação jesuítica, transformava os indígenas em grandes magistrados no ofício da carpintaria naval, entre outros ofícios.

Mas a dinamização na utilização dessa mão-de-obra indígena para a construção de embarcações a que viesse fomentar a economia da região ganhou impulso na segunda metade do século XVIII, com a criação da Companhia de Geral de Comércio do Grão-Pará e Maranhão, sobretudo no governo de Marques de Pombal, pois as riquezas naturais da Amazônia, a exemplo do cacau, internacionalizou-se, e para garantia de maiores divisas econômicas à Metrópole Portuguesa precisaria melhor ser explorada.

No objetivo de engendrar maior riqueza, o governo português concede à Companhia Geral do Grão Pará e Maranhão amplos poderes de gerenciamento do comércio da região no que tange ao monopólio da exploração das “drogas do sertão”, ratificado pelo “Alvará Régio do dia 7 de junho de 1755”. Cruz (1973) cita em sua obra um documento oficial enviado em 1733 pelo Governador e Capitão General do Estado do Maranhão e Grão Pará ao Rei Dom João V, menciona a ordem de construir um estaleiro em Belém que viesse a atender às necessidades do reino português.

Em 1761, o então governador Manoel Bernardo de Melo e Castro “escolheu a RIBEIRA e praia do HOSPÍCIO DE SÃO BOAVENTURA” (ibidem), - hoje Arsenal da Marinha - para a construção do primeiro estaleiro no norte do Brasil, para isso “mandou levantar o telheiro e as oficinas para a construção naval. De Lisboa vieram os operários especializados para a RIBEIRA DAS NAUS” (CRUZ, 1973, p. 229).

Para que o estaleiro funcionasse regularmente, sem a falta do material indispensável à sua finalidade, estabeleceu-se o sistema de “cortes de madeira de construção náutica nos rios Acará e Caraparú” (BAENA apud CRUZ, p. 330). O resultado dessas medidas adotadas pelo governador Manoel Bernardo de Castro foi a construção de 22 embarcações sendo: “04 fragatas de 44; 03 charruas; 03 bergantins; 12 chalupas artilhadas – e muitas embarcações de baixo bordo para a navegação interna da capitania” (Ibidem, 1973, p. 330). Entretanto, para essa grande empreitada foi necessário o emprego da mão-de-obra indígena que totalizou aproximadamente:

2000 mil operários índios empregados no corte, na condução e no embarque das madeiras, e na construção dos ditos vasos da Real Armada, nas disposições da defesa da cidade, nas embarcações armadas e nas expedidas a diversas diligências (CRUZ, 1973, p. 330).

6

A vinda de diversas categorias de profissionais da Europa, ligados a carpintaria naval somada aos trabalhadores indígenas e mestiços, fez de Belém um pólo convergente e irradiador de saberes na fabricação de embarcações, que gradativamente foram sendo memorizados, oralizados e transmitidos de geração em geração entre os amazônidas, que levaram esses conhecimentos para suas cidades, seja Chaves no Marajó, Ilha Pompé ou Vigia de Nazaré. Prado Júnior (1992) comenta que:

Corria-lhes nas veias o sangue de dois povos navegadores: portugueses e tupis; mas é a estes últimos que se deve o melhor que neste terreno a colônia possui. Podia ela vangloriar-se de uma variedade enorme de embarcações, de todos os tipos e dimensões, e admiravelmente adaptadas à diversidade de fins a que se destinavam. Desde a canoa indígena até a jangada de alto mar – empregada aliais na pesca, e só excepcionalmente no transporte, - e o ajoujo, este engenhoso híbrido das duas, encontramos uma escala múltipla de tipos: a barçaça, o saveiro, a lança e tantas outras, divididas cada qual em outros muitos subtipos (PRADO JÚNIOR, 1992, p. 258-259).

O Barco Amazônico surge a partir de uma evolução histórica marcada pela imposição da ação colonizadora e missionária portuguesa, que somado aos saberes

indígenas de construção de embarcações fizeram desencadear outras formas de saberes no processo de construção naval, gerando assim, diversos tipos de embarcações de características amazônicas, a exemplo da Vigilenga desenvolvida na cidade de Vigia, descrita por Veríssimo (1970) como:

[...] Uma canoa mestiça, o resultado da combinação, para não dizer do cruzamento, entre o barco de pesca português e a igarité, a canoa grande (*ígara*, canoa; *eté*, grande) do indígena brasileiro. É em geral pintada de escuro, roxo-terra, vermelho carregado, com as próprias tintas dos seus vegetais, como o muruxi (*Byrsonyma*). [...] A lotação de algumas é de 500 a 800 arrôbas, 7 a 12 toneladas – quase um navio [...] Armam-as à iate, com dois mastros, com velas latinas ou de “asas de morcego”, na sua tecnologia[...] Leves como uma casca de noz, correm e dançam na crista das vagas dos mares bravios da contracosta (VERÍSSIMO, 1970, p. 62).

Portanto, a relação política estabelecida historicamente entre colonizador e colonizado na Amazônia vai propiciar a emergência de outros tipos de saberes desenvolvidos a partir da “Cultura de Conversa” (OLIVEIRA, 2007, p. 3s 2). Esses saberes, transmitidos de geração a geração constituiu-se como alicerce da cultura miscigenada da Amazônia, resultado do encontro de elementos culturais, transmitidos oralmente ao longo dos séculos, chegando até os tempos atuais, com os barcos a motor.

A figura do mestre Dorival Dantas é um exemplo típico dessa tessitura cultural, pois educou seus filhos Jaci, Juraci e Ubiraci, no ofício da construção naval a partir da verbalização de sua práxis no cotidiano, mantendo o olhar atento ao desenvolvimento de cada etapa do ofício.

O principal elemento constituidor da cultura da construção de barcos mestiços na Amazônia alicerça-se na relação social entre os membros da comunidade ribeirinha, que a partir da memorização de tudo que lhe é ensinado, seja através do que é visualizado, do falado ou do gesticulado, é transmitido oralmente através das gerações mais velhas às gerações mais novas. Dessa maneira, sedimenta o aprendizado, atualizam-se as práticas e incorporam-se novos elementos técnicos à dinâmica do ofício, sempre obedecendo ao Tempo Histórico de cada geração.

O detalhe dessa técnica desenvolvida pelo carpinteiro naval da Amazônia é que não há registro de qualquer escrito sobre algum tipo de projeto, planta ou desenho feito no papel que expresse o modelo e a capacidade da embarcação a ser construída, como

diz o mestre Dorival, um dos carpinteiros mais velhos da cidade de Vigia e sujeito desta pesquisa: “Eu tiro tudo da cabeça. É só dizer pra que quer o barco que eu faço!”.

Essa herança cultural presente no cotidiano dos estaleiros da Amazônia não se perdeu, pois está viva, apesar da falta de uma política pública que valorize a atividade da carpintaria naval na Amazônia, como também pela falta de organização jurídica entre seus membros.

A CONSTRUÇÃO DE UM OFÍCIO: MEMÓRIAS DE UM CARPINTEIRO

Senhor Dorival Benedito Dantas, conhecido carinhosamente pelos pescadores de Vigia por mestre Bigaiu, o qual presta serviços no conserto de seus barcos, é hoje um dos poucos homens da carpintaria naval que já atravessou aproximadamente seis décadas, entre o século XX e XXI, trazendo consigo saberes que correspondem a seu ofício, que foram adquiridos ao longo de sua vida. Trajetória essa que começa aos dez anos de idade, ou seja, em 1954, na Ilha do Marajó - palco de muitas missões jesuíticas com utilização de barcos no passado colonial. Natural de uma pequena ilha que compõe o Arquipélago do Marajó, chamada de Pompé, localizada em frente à cidade de Chaves.

Apesar das dificuldades naturais e econômicas da época, o Sr. Neném, pai do Sr. Dorival, preocupado com a educação escolar de seu filho, o encaminhou para Belém do Pará, para o aprimoramento de seus estudos no Instituto Santa Catarina, localizado ainda hoje, no bairro da Sacramenta, da referida cidade. Nesta escola, o Sr. Dorival cursou até a 5ª série – hoje ensino fundamental. No entanto, aos dez anos de idade retorna à Ilha Pompé, a pedido de seu pai, largando seus estudos. O Sr Dorival diz que:

Nesse tempo, a gente era governado, não tinha, não podia dizer assim, eu vou em tal lugar, só se ele liberasse pra gente ir, vê o que queria ou qualquer coisa. A vida era difícil, porque lá é uma ilha em frente do Marajó.

E foi no retorno à ilha Pompé que o Sr. Dorival, aos 10 anos de idade, encontrou espaço para o desenvolvimento do seu talento natural no ofício de carpintaria naval.

As dificuldades materiais eram muitas, a exemplo da falta de transporte para os ribeirinhos, que fizeram desta Ilha uma escola natural, sendo um dos principais

motivadores para a fomentação de ideias para esse aprendiz, que ao interagir com seu meio ambiente passou a acumular saberes que o levariam mais tarde à condição de mestre.

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), fez torná-lo de forma precoce um mestre nos saberes da arte de fazer embarcações.

A construção dos saberes relacionada à carpintaria naval se constituiu a partir das dificuldades de locomoção de sua família e da comunidade da Ilha Pompé, que ao tomar conhecimento do mundo em que vivia e relacionar-se com ele e com os outros, vai definir o Sr. Dorival uma pessoa mais independente nos seus fazeres.

Ao ser indagado sobre onde aprendeu o ofício da carpintaria naval, ele responde que “trouxe isso de nascença”. Esta vocação que o Sr. Dorival o atribui 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. Com o Sr. Dorival, esse objeto confeccionado tinha nome – embarcação – mesmo porque era transporte principal dessa região, e o que mais vai ser observado por ele nessa época, são as embarcações, seja para um pequeno reparo ou para o transporte de cargas e de pessoas entre Pompé e a Ilha do Marajó.

E como somos “seres da natureza alçados ao mundo da cultura que nós próprios criamos” (BRANDÃO, 2002, p. 18), as canoas e 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*⁷ e de *miriti*⁸, que por terem galhos esponjosos e de fácil manuseio ganhavam formas e vida nas mãos e na imaginação do Sr. Dorival quando criança. Ele comenta:

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.

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

⁷ *Quercus Súber*, nome científico desse tipo de árvore que compõem a família dos carvalhos, muito encontrado em Portugal e na Zona Mediterrânea.

⁸ *Mauritia flexuosa*, nome científico desse tipo de palmeira encontrada nas várzeas da Amazônia.

se tiver as ferramentas eu faço”. O processo de “socialização”⁹ 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, 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.

Portanto, “Foi Deus” foi o início de centenas de embarcações que o Mestre Dorival construiu nessa região, constituindo-se como um dos sujeitos histórico ligado a carpintaria naval e da permanência da cultura de embarcações mestiças da Amazônia Oriental. Hoje aos 66 anos de idade, 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” (BRANDÃO, 2002, p.25), dão continuidade naquilo que lhes foram ensinados, repassando para as gerações mais novas, dentro de um “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 BIBLIOGRÁFICAS

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.

⁹ Sobre o assunto, ver Brandão, 2007, p. 23.

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

_____. O que é educação. São Paulo: Brasiliense, 2007.

BRY, Theodore de. Confecção de uma canoa de um só tronco. Disponível: <http://www.bridgemanartondemand.com/artist/4854/Theodore_de_Bry>. Acesso em: 13.02.2009

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

CRUZ, Ernesto. História de Belém: Belém, Editora da Universidade Federal do Pará, 1973.

CUNHA, Manuela Carneiro da. História dos Índios no Brasil. São Paulo: Ed. Cia. Das Letras, 2006.

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.

DIAS, Manuel Nunes. A Companhia Geral do Grão Pará e Maranhão (1755-1778). Belém: Ed. Da Universidade Federal do Pará, 1970.

ENCICLOPÉDIA AGRÍCOLA BRASILEIRA. Turu. Disponível em: <<http://www.google.com>>. Acesso: 25.05.2009.

FAUSTO, Boris. História do Brasil. 4ª ed. São Paulo: Faculdade de São Paulo: Fundamentação para o desenvolvimento da educação, 1996. (Didática)

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.

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. 22ª Ed. São Paulo: Brasiliense, 1992.

VERÍSSIMO, José. A Pesca na Amazônia. Belém: Ed. Da Universidade Federal do Pará, 1970.

ANEXOS:



01: Imagem da confecção de uma canoa (ubá) de um só tronco. Fonte: Bridgeman, 2009



02: Imagem da construção de uma canoa de tábuas. Fonte: Cunha, 2006.



03: Registro fotográfico do corte de uma árvore para a construção de uma canoa (ubá)



04: Registro fotográfico de uma ubá construída e colocada em uso. Fonte: Coudreau, 1980



05: Fotografia de uma réplica em miniatura de uma Vigilenga (barco mestiço amazônico), registrada no Museu das Embarcações localizadas no Mangal das Garças – Belém do Pará.

Ilustração



06: Fotografia do mestre Dorival e seu filho Jaci. Fonte. Arquivo pessoal de A. Gualberto, 2009