

The background is a soft-focus painting of a harbor scene. Several sailboats with tall masts are visible, their rigging creating a web of lines across the sky. In the foreground, two small boats are docked. The boat on the left has a sign that reads "MULITRONA". People are visible on the boats and in the background, adding a sense of life and activity to the scene. The overall color palette is warm and slightly desaturated, with a yellow border framing the entire image.

AILSON DOS SANTOS CARDOSO

VIGILENGA

Sua Origem

UMA OBRA PORTUGUESA

Vigia de Nazaré

2016

Cardoso, Ailson dos Santos.

VIGILENGA: SUA ORIGEM, UMA OBRA PORTUGUESA

Publicação em mídia eletrônica: www.culturavigilenga.com.br

Vigia de Nazaré, 04 de maio de 2016.

Bibliografia.

ISBN 00-000-0000-0

CAPA: Canoas Vigilengas. Pintura a óleo. A. Coutinho, artista plástico vigiense.

Dedico este livro a todos os paraenses principalmente aos vigienses e a todos
que querem compreender a história da vigilância.

Ailson dos Santos Cardoso, mais conhecido como Ney, é Técnico em agropecuária, licenciado em geografia e pós-graduado em gestão ambiental e sustentabilidade na Amazônia. Nasceu em Calçoene estado do Amapá em 1961, se mudou para a Vigia com idade de 4 meses junto com seus pais que mandou construir três embarcações (duas vigilengas nortistas e uma vigilenga gambarra) em Calçoene, construda pelo mestre carpinteiro naval artesanal, conhecido Luiz Capivara, para transportar sua família e a mudança. A viagem até Vigia durou 12 dias enfrentado mar revolto e tempestades, a frota vigilenga era composta de três pilotos e doze tripulantes e mais nove membros da família de Astrogildo Leal Cardoso.

SUMÁRIO

APRESENTAÇÃO.....	08
HISTÓRICO.....	09
VIGILENGA SUA ORIGEM.....	16
HISTÓRICO.....	17
DAS CARAVELAS PORTUGUESAS A CANOA VIGILENGA.....	12
A CARAVELA DO DESCOBRIMENTO.....	13
VIGILENGAS.....	15
MODO DE CONSTRUÇÃO DAS PRIMEIRAS VIGILENGAS.....	18
MUITOS INCONVENIENTES QUE TEM ESTA PRAXE DAS CANOAS VIGILENGAS.....	23
AS TINTAS NATURAIS.....	30
OS REGISTROS DAS VIGILENGAS EM EVENTOS NACIONAIS.....	36
HISTÓRIA DAS VIGILENGAS NA NAVEGAÇÃO DA AMAZÔNIA.....	37
A IMPORTÂNCIA DAS VIGILENGAS NO SERVIÇO DE CABOTAGEM.....	39
A MISSÃO DE PEDRO TEIXEIRA.....	42
VIGILENGAS EM PROSA.....	43
AS VIGILENGAS COMO VEÍCULO DE FUGA DOS ESCRAVOS.....	43
DOM MACEDO COSTA E O USO DE VIGILENGA NO RESGATE DE INDIOS ESCAVOS NOS SERINGAIS.....	46
VIGILENGA E A POLÍTICA DE PORTUGAL NO VALE AMAZÔNICO.....	47
SINOPSE DE LEGISLAÇÃO ECONÔMICA DA COROA PORTUGUESA PARA O VALE AMAZÔNICO.....	49
TIPOS DE VIGILENGAS.....	50
VIGILENGA GAMBARRA	50

VIGILENGA DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS.....	53
VIGILENGA PESQUEIRA NORTISTA OU COSTEIRA.....	54
VIGILENGA TAPAIOARA.....	56
VIGILENGA BOLACHEIRA.....	57
VIGILENGA GELEIRA.....	59
CANOA COSTEIRA DO MARANHÃO.....	63
VIGILENGA PONTÃO.....	66
DOCA DO VER-O-PESO E AS VIGILENGAS.....	66
DOCA DO REDUTO E SOUSA FRANCO E AS VIGILENGAS (1850-1910) ...	71
POETA MÁRIO DE ANDRADE.....	74
VIGILENGAS NAS CIDADES DO PARÁ E OUTROS ESTADOS.....	73
VIGILENGAS EM ICUARACI, BELÉM.....	76
VIGILENGAS EM AFUÁ, ILHA DO MARAJÓ.....	77
VIGILENGAS EM CHAVES, ILHA DO MARAJÓ.....	78
VIGILENGA EM CACHOEIRA DO ARARI, ILHA DO MARAJÓ.....	78
VIGILENGA EM SOURE, ILHA DO MARAJÓ.....	80
VIGILENGA EM BAIÃO.....	82
VIGILENGA EM CAMETÁ.....	83
VIGILENGA EM ABAETETUBA.....	84
VIGILENGA EM SANTAREM.....	86
VIGILENGA EM ÓBIDOS.....	87
VIGILENGA EM MONTE ALEGRE.....	88
VIGILENGA EM SÃO MIGUEL DO GUAMÁ.....	89
VIGILENGA EM SÃO CAETANO DE ODIVELAS.....	89

VIGILENGA EM BRAGANÇA.....	90
VIGILENGA EM TOMÉ-AÇU.....	92
VIGILENGA EM SANTA ISABEL DO PARÁ.....	93
VIGILENGA EM MACAPÁ.....	95
VIGILEGA NO MUSEU DAS CANOAS EM BELÉM E NA VIGIA.....	99
MUSEU NACIONAL DO MAR.....	100
MUSEU DAS CANOAS DE SÃO LUÍS - MARANHÃO.....	101
OS MESTRES CARPINTEIROS.....	103
O TELHEIRO OU ESTALEIRO.....	106
A FERRARIA.....	108
OS FERREIROS DOS ÚLTIMOS 50 ANOS.....	110
O CALAFATE.....	111
MESTRE CALAFATE (BEKA)	113
O PINTOR NAVAL.....	117
CONFECÇÃO DA VELA.....	118
CONFECÇÃO DA CORDA COM OS RECURSOS DA NATUREZA.....	119
MODO DE FABRICAR OS CABOS.....	120
REGISTROS DAS ÚLTIMAS VIGILENGAS E A SUA METARMOFOSE.....	121
PINTURAS.....	128
MONUMENTOS.....	130
VELAS AO VENTO.....	130

APRESENTAÇÃO

Desde 1982 que me despertou interesse em saber como surgiu a vigilenga. Lá na costa do Amapá na praia do cocal e goiabal que fica na foz do rio Calçoene tive muitos contatos com pescadores vigilengos, conversei com eles a bordo de várias vigilengas, na praia e no porto de Calçoene. Desde então procurei realizar consultas em trabalhos acadêmicos, de pesquisadores, garimpando na internet, jornais e periódicos da época, relatos de pescadores, carpinteiros navais, calafates, patrão de pesca, visitas em localidades por onde a canoa vigilenga passou ou foi construída. Busca-se com esse livro resgatar a história de sua criação, de como surgiu essa importante embarcação para a Amazônia, no contexto econômico social e cultural para o estado do Pará, principalmente para a região amazônica. Assim como ficou na história do descobrimento as caravelas portuguesas, busca-se fixar na memória dos vigienses e dos paraenses a importância da vigilenga que singravam nas largas ruas líquidas e sinuosas da Amazônia bem como na costa norte oceânica atraídas pelas estrelas e sopradas pelos ventos ao seu destino desejado.

Tivemos incansáveis conversas com pescadores e proprietários de embarcações desde a cidade de Calçoene no Amapá, Vigia, Santo Antonio do Tauá, Baía do Sol em Mosqueiro, Abaetetuba e outros municípios.

HISTÓRICO

Vigia, cidade fundada por Francisco Rosa Caldeiras de Castelo Branco na viagem que empreendeu para fundar Belém, com a esquadra militar portuguesa no século XVII ano de 1616, ao adentrar pela desembocadura que liga o Rio Guajará-Mirim a Baía do Marajó, na Costa Atlântica que faz ligação com outras localidades do litoral norte do estado do Amapá, que antes pertencia ao estado do Pará. Avistou a aldeia URUITÁ (cesta de pedra), e os índios Tupinambás no dia 6 janeiro, fundou aquela vila, acreditando ser oportuno criar um “posto avançado de observação” para combater os franceses que já ocupavam São Luiz do Maranhão. Continuando a excursão, no dia 12 de janeiro do mesmo ano fundou a cidade de Nossa Senhora de Belém do Grão-Pará, objetivo maior de seu projeto. Em Vigia houve o primeiro culto para Nossa Senhora de Nazaré, mais tarde foi chamada de vila de Nazareth em homenagem a cidade pesqueira de Nazaré em Portugal.

A importância da localização de Vigia para os planos de conquista dos portugueses está em sua posição geográfica, e da existência de uma grande via marítima fluvial – o Rio Guajará-Mirim. Esse rio passou a ser uma estratégia fluvial aos militares portugueses que favorecia a comunicação via embarcações por dentro do continente.

No século XVIII, o Padre João Daniel registra em seu manuscrito de 1757 a 1776, “Tesouro Descoberto no Máximo Rio Amazonas” descreveu essa região, dizendo: (transcrito na íntegra em letra de formato manuscrito, para uma leitura mais interessante).

“O grande iguarapé da Vigia, a quem podíamos chamar rio capaz dos maiores navios. Principia este pouco acima do cabo da Tigioca por uma boca, em que entra o mar a formar este grande esteiro. Tem bem no meio da boca um grande penhasco [...] servindo como inexpugnável fortaleza aos inimigos se por aquela parte intentassem entrar. [...] Perto de sua foz, ou boca de norte,

tem para a parte de leste a vila da Vigia de Portugueses em bela situação, gozando ainda da vista, e ventos do mar, e de muita fartura de peixe, que o mesmo mar lhe comunica. [...]. Está vila da Vigia como cercada de água; porque pela gente tem o iguarapé com largura de léguas, como uma pequena baía”.

O grande penhasco que o padre João Daniel cita, que fica no meio da boca da Vigia é a ilha de Colares. Assim os colonizadores portugueses transformaram as terras dos Uruitás em posto de vigia como um dos guardiões da capital e da costa norte do Pará, nascendo assim a cidade de Vigia que foi fundada em 6 de janeiro de 1616. Mais tarde, em 1698, Vigia obteve categoria de Município. Entretanto, o seu patrimônio territorial só veio a se formar em 1734, com a concessão da carta de data e sesmaria.

Com o advento da lei Pombalina, expedida em 1761, os jesuítas foram expulsos do Brasil e Vigia foi elevada a Paróquia secular, sendo também criado, ali, um colégio secular. Nessa época, a localidade já contava com uma casa que fora transformada em templo, em 1732, pelo padre José Lopes, provincial da Companhia de Jesus e com o Colégio Mãe de Deus, construído pelos jesuítas.



Colégio dos Padres Jesuítas, construído no século XVIII. Acervo: J. Luís.

Por ocasião da Revolução Cabana, ocorrida em 1833, na Província do Pará, o município de Vigia sofreu depredações. Esse movimento foi suprimido em 1836, com a chegada do Major Francisco Sérgio de Oliveira, por ordem do Marechal Soares de Andréa. Freguesia criado com a denominação de Nossa

Senhora de Nazaré, em 1693. Elevado à categoria de vila com a denominação Vigia, em 1698. Pela lei de 15 de outubro de 1827 é criado o distrito de Nossa Senhora do Rosário de Colares.

Em 1833 a Vigia possuía seis ruas, sendo uma delas com calçadas, a sua população era estimada em 5.130 habitantes, dos quais 2.120 eram brancos de origem portuguesa, 2.681 mestiços e 329 escravos. Elevado à categoria de cidade e sede do município com a denominação de Vigia, pela lei provincial nº 252, de 02 de outubro de 1854.

Pela lei provincial nº 996, de 12 de fevereiro de 1880, é criado o distrito de Porto Salvo e anexado ao município de Vigia. Em divisão administrativa referente ao ano de 1911, o município aparece constituído de 3 distritos: Vigia, Porto Salvo e Colares ex-Nossa Senhora do Rosário de Colares. Pelo decreto estadual nº 6, de 04 de novembro de 1930, adquiriu o extinto município de Curuçá, sendo seu território anexados aos municípios de Vigia.

Pelo decreto estadual nº 78 de 27 de dezembro de 1930, desmembra do município de Vigia o distrito de Curuçá. Elevado novamente à categoria de município. Sob o mesmo decreto adquiriu o extinto município de São Caetano de Odivelas. Em divisões territoriais datadas de 31 de dezembro de 1936 e 31 de dezembro de 1937, o município aparece constituído de 4 distritos: Vigia, Colares, Porto Salvo e Santo Antônio. Pelo decreto-lei estadual nº 4505, de 30 de dezembro de 1943, o distrito de Santo Antônio passou a denominar-se de Santo Antônio do Tauá. Em divisão territorial datada de 01 de julho de 1950, o município é constituído de 4 distritos: Vigia, Colares, Porto Salvo e Santo Antônio de Tauá ex-Santo Antônio.

Assim permanecendo em divisão territorial datada de 01 de julho de 1960. Pela lei estadual nº 2.460, de 29 de dezembro de 1961, desmembra do município de Vigia os distritos de Colares e Santo Antônio de Tauá. Elevado à categoria de município. Sob a mesma lei acima citado. São criados os distritos de Penha Longa, Santa Rosa de Vigia e anexados ao município de Vigia.

Em divisão territorial datada de 31 de dezembro de 1963, o município é constituído de 4 distritos: Vigia, Penha Longa, Porto Salvo e Santa Rosa do Vigia.

Assim permanecendo em divisão territorial datada de 01 de janeiro de 1979. Em divisão territorial datada de 18 de agosto de 1988, o município é constituído de 2 distritos: Vigia e Porto Salvo. Assim permanecendo em divisão territorial datada de 2005.

O estado do Amapá que pertencia ao estado do Pará, se emancipou em 1943 com o projeto de criação dos territórios federais, a partir do decreto-lei nº 5.812 no governo de Getúlio Vargas. O município de Calçoene é de fundamental importância na história das canoas vigilengas e da pesca da gurijuba. A história de Calçoene começa em 1893 quando, a esse tempo pertencia a Província do Grão-Pará, foi descoberto ouro no leito do rio do mesmo nome. Com isso, a questão do Contestado Franco-brasileiro se reascendeu, com vários conflitos envolvendo brasileiros e franceses de Caiena, culminando com a vitória dos brasileiros e a anexação da área, antes contestada pela França, ao Brasil em 1900. Em 16 de abril de 1903 é criado o Distrito de Calçoene com jurisdição no então município de Montenegro. Em 23 de maio de 1945 Calçoene é elevada a vila e, a 22 de dezembro de 1956, recebe foros de cidade Lei nº 3.055.

Assim, a atual cidade de Calçoene teve origem do movimento de garimpeiros, onde inúmeros vigienses se deslocaram em vigilengas atrás do sonho dourado. A influência de vigienses é muito forte no Amapá, principalmente no município de Calçoene como ponto de apoio aos pescadores vigilengos.

Calçoene apresenta uma via chamada de Avenida Teodoro Leal, ilustre vigiense pioneiro na região na área do comércio, essa avenida começa na orla da cidade, ponto estratégico e ancoradouro de vigilengas. Teodoro Leal era Irmão de Vidêncio Leal proprietário da “A Suburbana”.

DAS CARAVELAS PORTUGUESAS Á CANOA VIGILENGA

Para entender a origem das vigilengas é preciso viajar no túnel do tempo desde o ciclo das grandes navegações ao descobrimento do Brasil até os dias em que as vigilengas surgiram e saíram do cenário da pesca artesanal

A iniciativa de Dom Henrique com a criação da chamada Escola de Sagres ajudou a aperfeiçoar o desenvolvimento das caravelas, tipo de embarcação mais apropriada para as grandes navegações, com sistema de velas que

aproveitassem as correntes marítimas e de vento, a caravela de velas latinas (Bueno, 1998, p. 70).

O escrivão Pero Vaz de Caminha relata que, ao atracar em Santa Cruz, a esquadra de Cabral foi visitada por dois habitantes da terra, mancebos e de bons corpos, que se metiam em almadias, embarcações rústicas feitas de troncos de madeira atados entre si. A cena é o encontro entre duas civilizações separadas por um enorme abismo de evolução científica e tecnológica. Enquanto as almadias estão entre as mais primitivas formas de navegação usadas pelo ser humano, as naus e as caravelas portuguesas são o que de mais avançado a arte de navegar produziu até hoje. Esses navios levavam a bordo instrumentos, cartas de navegação e conhecimentos desenvolvidos pelos mais importantes sábios da cristandade, matemáticos, astrônomos, cartógrafos, geógrafos, carpinteiros navais, calafates e uso de artilharia, vindos de diversos países.

As caravelas são um prodígio da nossa tecnologia e a vanguarda das expedições. São navios de madeira velozes e relativamente pequenos. Uma típica caravela portuguesa tem de 20 a 30 metros de comprimento, de 6 a 8 de largura, 50 toneladas de capacidade e é tripulada por quarenta ou cinquenta homens. Com vento a favor, chega a percorrer 250 quilômetros por dia. Utiliza as chamadas velas latinas, triangulares, erguidas em dois ou três mastros. Elas permitem mudar de curso rapidamente e, em ziguezague, velejar até mesmo com vento contrário. A grande vantagem das caravelas sobre os pesados navios mercantes utilizados no Mediterrâneo por genoveses e catalães é a versatilidade. Ideais para navegação costeira, podem entrar em rios e estuários, manobrar em águas baixas, contornar arrecifes e bancos de areia. E também zarpar rapidamente, no caso de um ataque imprevisto de nativos hostis.

A CARAVELA DO DESCOBRIMENTO

Nenhum barco como a Caravela Portuguesa teve maior importância e papel de destaque na epopeia dos descobrimentos como aquele tipo de embarcação que foi o primeiro barco a vela concebido para bolinar em ângulos suficientemente fechadas, capaz de fazer ganhar barlavento, como nenhum

outro até ali. Era uma embarcação relativamente fina se comparada com as bojudas embarcações da época, equipada com vela triangulares latinas. Admite-se que a caravela dos descobrimentos seja uma evolução da Caravela Pescarezza (um extraordinário barco costeiro e oceânico, que prestava excelentes serviços aos pescadores da costa atlântica) que teria derivado do cáрабо árabe. (Quirino da Fonseca)

Teria sido precisamente no Algarve que o 'cáрабо' perderia a cobertura impermeável de pelaria, substituindo-a por técnica mais consentânea com a sustentação da forma, aplicando produtos, tipo linho misturados com massame, entre tabuado.

Assim nasceria a caravela esguia, esbelta, capaz de ganhar vento, com excepcional capacidade de manobra já que o arranjo dos panos envergados em dois ou três mastros, equilibrados com o vento, permitiam grande obediência ao comando do leme central de porta avantajada.

A Caravela adaptada para os Descobrimentos, obrigou a algumas alterações das obras mortas muito baixas a frente, elevando para ré com o castelo de comando; teria sido certamente equipada com alojamentos, havendo nelas, já cobertas para abrigo dos navegantes.

De seus tipos salienta-se a de dois mastros como a mais ágil e fácil de manobrar, necessitando de pouco pessoal para a sua navegação. O homem do leme nela, estava protegido dos elementos agrestes da natureza, o que era muito importante para as grandes viagens.

Deve dizer-se que as caravelas pescarezzas tinham, a partir do segundo quarto do séc. XIV, atravessado o Atlântico para ir pescar bacalhau nos mares do Norte. Eram especialmente construídas na Calle de São João em Aveiro, em estaleiros lá instalados.

Na história das grandes navegações os portugueses dominavam os oceanos e não os mares doces da região amazônica, provavelmente os portugueses devem ter confundido a baía do Marajó como um oceano desconhecido. Ao se aproximar dos nossos rios e florestas começaram a sentir a dificuldades de navegação das caravelas e das naus, com o passar do tempo

começaram a observar os indígenas em suas igarités descendo e subindo rio em suas canoas de um só pau.



Veleiros europeus no porto de Belém. Acervo: Álbum do Pará de 1898.

VIGILENGAS

Transcrito na integra do livro ENSAIO SOBRE AS CONSTRUÇÕES NAVAES INDIGENAS DO BRASIL, publicado em 1888 no Rio de Janeiro, faz a descrição da vigilenga:

“Vigilengas são as igarités empregadas na pesca do mar e do rio. A origem de seu nome é da cidade da Vigia, a que pertencem. São conhecidas pela côr de roxo-terra, que é dada com o sumo extrahido por meio do cozimento da casca de murici, mangue e outros. Depois de mettidas em tinta estendem, atiram cinza em cima e lavam. Mettem mais de uma vez na tinta até adquirirem a côr, que eles querem. Para côr roxa-carmim, empregam cosimento das folhas da trepadeira Pariry. Tingem a roupa também com estas tintas, e, quando querem que fique preta, esfregam com a vaza preta dos igarapés, quando a roupa sahe do banho da tinta.

No rio Madeira ('), diz Alicourt, «as embarcações até aqui empregadas n'esta navegação constam de grandes barcos, que carregam mil a duas mil arrobas; garités, que têm no fundo hum grosso tabuão, d'onde partem cavernas sobre as quaes se prega o taboado. Transportam efeitos d além mar, como sal, ferro, aço, vinhos, azeite, fazendas seccas, etc. que vão buscar á villa de Santarém, mesmo á cidade do Pará, navegando segundo as voltas dos rios 686¼ legoas da cidade de Matto Grosso ao Pará, das quaes aço correm-se pelo grande Amazonas».

Por necessidade náutica dos mestres dos mares com engenharia naval portuguesa, somando com a arte indígena em seus troncos escavados deslizando na lamina d'água amazônica, deu-se início a um novo modelo de embarcação, que consiste na junção do 'casco' ou ubá indígena e tabuado lateral denominado de igarité com tolda e velame e com a evolução naval surge na cidade de Vigia as vigilengas aperfeiçoadas pelos portugueses com maior capacidade de carga e de navegação em rio e mar aberto com boa estabilidade e rapidez, construídas em série nos estaleiros de Vigia e comercializadas nos quatro cantos da província do Grão Pará, daí para diante outros lugares e municípios começaram a construir com adaptação aos interesses de uso.

Essa possibilidade de construção naval deu-se graças as novas e desconhecidas ferramentas de carpintaria naval que os portugueses traziam em suas caravelas e naus para manutenção de suas frotas, como o formão, enxó, serrote, machado e outras ferramentas específicas para realizar calafeto, que foram empregadas nas construções das canoas vigilengas, bem como possibilitou a exploração de novas espécies de madeiras para braçames, cavernames, quilhas e taboados, explorando o conhecimento indígena.

Como prova das evidências de que os portugueses foram os criadores da canoa vigilenga, o manuscrito de 1757 a 1776 do padre João Daniel cita:

“Sejam os primeiros os seus barcos que chamam canoas, que por serem feitas de um só pau, e por isso inteiriças servem não só de admiração a todos os europeus, mas também de grandes conveniências a seus barcos em cuja factura são os portugueses tão insignes, que metem enveja aos espanhóis, que tem vizinhos em cima, e aos franceses de Caiana vezinhos na obra posto que todos eles as fazem também inteiriças, isto é de um só pau, ou de uma só taboa, mas os portugueses lhes sabem dar um talho tão industrioso, que imitam os mais bem feitos bergantins e escalares; e podiam fazer barcos de

maior grandeza, se quisessem, porque para tudo tem paos proporcionados, como já dissemos.(...)”

Pelas evidências históricas nos manuscritos do Padre João Daniel do livro “Tesouro Descoberto no Máximo Rio Amazonas” de 1757 a 1776, as vigilengas surgiram após o povoamento da vila de Vigia, os primeiros construtores e proprietários eram portugueses e os missionários jesuítas que dominavam toda a atividade econômica da Vigia na época. A atividade econômica pesqueira começou após o estabelecimento das famílias de Portugal na região. Pela necessidade da pesca de subsistência e comercial, gradativamente essa atividade foi crescendo chegando ao ponto do esforço de pesca em região mais distante, atingindo o estuário da foz do rio Amazonas. Como o regime da época era a escravidão os pescadores nativos foram submetidos a esse regime desumano, comandados por portugueses.

Ao apossar-se das terras do continente e das ilhas que formam o grande arquipélago amazônico do Marajó, os portugueses viram que tanto o mar como os rios tinham ali a sua economia expressa numa fabulosa piscosidade, com espécies de peixes até comum às águas que banhavam as costas de Portugal.

A fauna da água salgada e a da água doce eram variadíssimas e de grande valor alimentar e econômico, havendo espécies desfrutando as condições físico-químicas e biológicas peculiares ao meio líquido onde viviam.

Entre as espécies que despertou interesse aos portugueses foi a gurijuba, a piramutuba, uritinga, a pratiqueira, a pirapena, o bagre e outras espécies de menor valor do lago Arari no Marajó. Os indígenas encontravam nesses peixes, alimento diário e saboroso, aglomerando-se no centro e no litoral das ilhas do arquipélago marajoara.

Estudando-se os aspectos da exploração da pesca, de tamanha amplitude e tão admiráveis possibilidades econômicas, os portugueses logo despertam interesse em explorar. A gurijuba tinha maior valor agregado para exportação do peixe salgado para a Europa e a descoberta do grude (bexiga natatória), como excelente produto para a fabricação de cola.

Pescador por excelência, o homem das costas de Portugal para captura do pescado, foi introduzindo os processos e os instrumentos de pesca utilizados no Reino, como anzóis e arpões, no entanto, muitos dos processos inventados e utilizados pelos índios seriam aceitos, ou modificados, pelos portugueses. Os homens das tribos do arquipélago marajoara e da Amazônia, não eram somente remadores e pilotos, mas excelentes pescadores, à semelhança de todos os povos da costa do Brasil. (entraremos em maiores detalhes no livro da pesca vigilenga).

Pela devoção à Nossa Senhora de Nazaré, os portugueses podem ter migrado para Vigia, da região pesqueira de Nazaré em Portugal, que tinham bastante conhecimento na pesca costeira.

Pela necessidade náutica de exploração do arquipélago marajoara e da costa atlântica norte, os portugueses construíram as primeiras vigilengas apartir dos troncos escavados utilizados pelos nativos da região, introduzindo os primeiros braçames para aumentar a capacidade de carga da embarcação, empregando técnicas portuguesa de construção naval. Não se tem registro do projeto original dessa embarcação, podem ter surgido de forma espontânea copiando o formato das naus, entretanto acredita-se que os portugueses estabelecidos na Vigia, criaram o formato da vigilenga pelo conhecimento que herdaram de sua origem, pois Portugal era um do mais renomado centro da construção naval europeu, e criaram essa embarcação para navegar nos rios da Amazônia e na costa atlântica com segurança e rapidez.

MODO DE CONSTRUÇÃO DAS PRIMEIRAS VIGILENGAS

O erudito padre João Daniel, em seu importante manuscrito: *Thesouro descoberto no rio máximo Amazonas*, nos anos 1700, dá a seguinte curiosa notícia na parte quinta do seu manuscrito sobre a construção da canoa:

“Primeiramente necessitão os moradores de muita gente quando querem mandar fazer alguma canoa grande porque ellegem para isso hum grande madeiro, e de pão muito pesado, e duro e que para se poder menear, lavar,

e conduzir ao estaleiro necessita de muita gente, de bons mestres, de officiaes practicos e bons operários, passeão estes pella matta medem os páos, fazem elleição de algum, poem-lhe o machado, e o seu córte não dá pouco, que fazer, aos obreiros; como cada hũ pode considerar dos que sabem a dureza d'aquelles páos; com grossura v. g. de 30 palmos; deitado no chão lhe decotão as pernadas, e rama, e poem direito, e limpo como hum mastro de navio: depois entrar os mestres com suas medidas, e por ellas entrão os officiaes a bolear aquelle grande madeiro dando-lhe nas pontas o feitio, segundo querem que ao depois haja de ter a proa e poupa.

Depois fazendo-lhe hu corte desde hua até a outra ponta da largura v. g. de 2 palmos, por este corte entrão com instrumentos próprios a escavar por dentro quantos operários podem caber, cuja obra leva bastante tempo; e para não escavarem mais que do necessário tem furado todo o madeiro com hum trado, em que tem a medida e grossura que há de ter o casco da canôa, dois dedos e meio v. g.; e não entra, nem fura mais o trado, com buracos de palmo em palmo de distancia uns dos outros; com essa medida escavação os officiaes o páo por dentro até descobrirem os buracos, e fica aquelle grande cortiço todo buracado como hum crivo; depois então a limpallo e alisallo; depois lhe metem, e tapão todos estes buracos com tornos de páo: tudo isto fazem no mato onde cortarão, e como isto leva bastante tempo, e necessita de

bastante gente fazem antes de tudo alguma choupana ou ramada onde se recolhem, e dormem:

Resta ainda o mais trabalho, que he o conduzi-rem este grande casco, ou cortiço ao estaleiro, para o que he necessário cortar muito mato, e faze-lhe caminho em que vão rodando, ou suspenso em braços the a margem do rio mais vizinho; e nelle lançado o vão conduzindo the o sitio do dono, e accomodão no estaleiro, nelle o suspendem no ar sobre tesouras de páo, levantado da terra cousa de 3 palmos; poe-lhe pelas bordas muitas tesouras de páus pezados encaixados nos bordos com rachas e direitas assima, e nas pontas de sima tem cordas, ou cipós pendurados abaixo: Depois lhe põem da parte de sima, e de dento no lombo do caco de poupa e proa hũa grossa camada de lodo: Logo sobre ele lhe põem bastante lenha bem seca desde uma até outra ponta; da parte de baixo, que hé a de fora, lhe põe tambem muita lenha, tudo com sua proporção conta a medida, e tem a parte e muita mais outra lenha, que hão de ir subministrando no tempo do fogo.

Com este preparo rodeado de officiaes o casco, mandar o mestre lançar fogo á lenha assim da parte de sima como pela parte de baixo, e se vai por da parte da prôa bem no meio olhando direito para todo o casco, muito attento, e prompto para mandar á via, e tanto mais ele atende ao casco, e ao fogo tanto mais os circumstantes atendem para ele prontos a obdecer-lhe a qualquer voz, nuto ou aceno: Vai já o casco aquecendo, abrandando, e deixando cair para baixo ajudado do

calor do fogo, e do peso das thesouras os bordos ou abas; mas com o ordinariamente não decem com a igualdade necessária aqui manda o Mestre puxar pela corda par a baixo desta thesoura ,alli manda arredar o fogo ,porque he mais do necessário, ali manda accrescentar com mais lenha; acolá manda meter hü dente porque ameaça racha, e finalmente assim acodem todos aonde he necessário athe o casco já brando como cera se vai abrindo hüa taboa, de sorte que lhe poem espeques nos bordos para não se estender de todo; e tão bem para não tornar a fechar ,quando for esfriando ,lhe segurão da parte de sima espetos de pão, etc .

Já neste tempo lhe andão tirando huns o fogo e tições; outros os carvões e brazas ,e outros, burrifando com agoa o mais carvão e cinza; e outros as thesouras dos bordos; e nesta postura deixão aquelle grande taboão aberto como meia casca de noz athe esfriar por alguns dias; depois dos quaes vai o Mestre e officiaes tirar-lhe o lodo e ver a obra; e se está bem obrada, e não rachada, fica mais contente do que hü cão com hum trãbolho; e entra atomar-lhe medidas por dentro, e segundo ellas despede officiaes, que vão buscar nas matas cavernas proporcionadas com gente suficiente para as carregar do mato e conduzir ao estaleiro, os que tão bè leva tempo, e muita gente; porque tão bè hão de ser de pão escolhido de muita dureza e firmeza.

E com o ordinariamente nunca o casco sai tão igual que não tenha algum senão ou de tortura, ou de enchaço, ou de verruga, segundo as verrugas, enchaços, e torturas se lavrão as cavernas para sairem bem ajustada se unidas

ao casco; e como este he comprido v.g. de 70 ou 90 palmos, já se vê, que há de levar muitas cavernas; e como todas são de pão escolhido, e de muito peso, e por isso necessitão de muito trabalho, e de muita gente; tão bê necessitão, e pedem muito tempo, ou algumas semanas; por q cada caverna he feita de hua arvore, ou da sua raiz de sorte, que são necessarias tantas arvores quantas cavernas; e como nem todas as arvores são geitosas levão tempo a buscar pellos mattos.

Tão bê costumão para levantar mais os bordos da canoa, ou casco accrescentar-lhe os bordos com huns taboens da largura v.g. de dous palmos, e do mesmo, ou alguma cousa mais de comprimento da canoa; e cada hua se faz tão bê de sua arvore; outros sobre estes taboens, aque chamão falcas, ainda accrescentão outros taboens do mesmo comprimento, mas mais estreitos, a que chamão talabardoens; e cada hui tão bê pede huma arvore inteyra e se lavrão ou desbastão a golpes do machado: não custão menos as Buchecas, e Conchas com que lhes fazem e afermoseão as Proas ao modo dos navios: em fim costumão chamar-se estas canoas inteyrças de hui só Páo; mas na verdade, constão de muitos páos e de muitas arvores; he bem verdade, que o casco principal, que aberto faz o feitio de meya casca de nos, ieinteiro; e d'hai vem o chamar-lhes as canoas inteyrças de hui só Páo. Esta he a substancia do laborioso trabalho destas canoas, que bem se vê necessitão para se fazerem de muitas arvores, de muito trabalho, de muito tempo, e de muita gente. O que suposto. ”



Corte de uma arvores para construção de canoa. Acervo: Coudreau.1980.

No capítulo II, o padre João Daniel, faz várias críticas sobre a construção das canoas vigiengas da época, nem tudo era perfeito. O inconveniente da construção que envolve muita gente, emprego de mão de obra escrava, muita demora para construir, periculosidade na construção, desperdiço de madeira, na verdade não era canoa de um só pau como costumavam dizer, muitas arvores eram derrubadas e canoas má construída que as vezes se partiam durante a navegação e tinham duração no máximo dois anos. Na opinião dele, era mais conveniente comprar boa canoa do que mandar fazer e que os missionários que são os que com mais condições de mandar construir uma canoa.

MUITOS INCONVENIENTES QUE TÊM ESTA PRAXE DAS CANOAS VIGILENGAS.

Ainda que sejam admiraveis as canoas inteiriças do Amazonas, por q na verdade causa admiração ver hum casco de tal grandeza, que pôde servir para hum navio inteiriço de hum só pão; contudo ponderadas bem as cousas, só tem muito de admiração, mas pouco de Conveniencia; porque que importa, ser de hum só pão o casco, se para se acabar necessita de muitos outros? que vale ser inteiriça, se a sua fabrica custa mais do que se constasse de partes? Pois a sua fabrica está cheia de

tantos perigos a riscos, que só se pôde dar por segura depois de bem-acabada; enfim são muitos os seus inconvenientes; e para que melhor se ponderem, os quero apontar aqui para que a sua vista se veja a melhoria de hui novo methodo, que tão bem quero propor áquelles habitantes.

O 1º inconveniente d'estas canoas é a precisão de muita gente, e muitos officiaes para se fazer; e como não ha tanta gente de servir como na Europa, se vêm precisados os moradores, que querem fazer canoas a comprar, e manter muitos escravos para a sua factura, como temos dito; he certo que postos os Barcos Communs, segundo a Providencia que temos dito, pouca necessidade tem já aquelles habitantes de Canoas próprias; porém querendo continuar a praxe antiga; e ainda abraçando a nova economia, haverá muitos interessados na factura das embarcaçoens, se vem estes precisados a ter abundancia de Escravos, ou índios das Missoens para as poder construir; e sendo hum dos meus principaes intentos o persuadir o abandono dos escravos, de pouco serviria o escuzal-os nos mais serviços, se para o fabrico das canoas fosse necessários.

2.O Inconveniente he o grande trabalho destas canoas; pois excede sem comparação ao trabalho da fabrica ordinaria das embarcações da Europa; porq aquelle escavar por dentro os madeyros a poder de golpes; aquella condução aos portos, e ao estaleyro; aquelle tão laborioso trabalho das falcas, talabardoens, dormentes, cavernas, Bochecas, e Conchas he grande trabalho, de muita gente, e de muito tempo, o que bem

considerado muitos moradores dizem, que ainda tendo gente de sobejo para estes serviços, vale mais comprar hũa canoa, do que mandalla fazer, e na verdade assim o fazem muitos, quando as achão de venda, ainda Missionários, que são os que com mais commodidade as podem mandar fazer.

3.O Inconveniente he o tempo que leva o fabrico de semelhantes canoas; porque não se fazem menos de hum mez hũa semelhante canoa; e o mais ordinario é levar muito mais tempo.

4.O Inconveniente são os grandes perigos, riscos e contingencias de semelhantes canoas; porque quando já tem cortado o maior trabalho que he o cortar, bolevar e escavacar por dentro, e abrir com fogo, socede muitas vezes, quando se alimpão do lodo que servio de cama ao fogo, achar-se o casco rachado de poupa a proa pello espinhaço, e totalmente perdido todo o casco, perdido o tempo, e perdido todo o trabalho de tantos officiaes. Assim socede muitas vezes, e ca o observei hũa vez, em que vendo abrir hu casco famoso de grande, em cuja fabrica se occupavão para si ma de 20 officiaes, e bons mestres, por fim de contas se descobrio o casco rachado de poupa a proa, de sorte, que não servio mais do que para o fogo: pois o sairem com outros dezares de rachas menores, de grandes buracos, de grandes, e feias torturas, de inchãos, etc. he mui ordinário. Vi em uma Missão construir hũas 10 canoas menores para vários serviços da mesma Missão; e não obstante assistirem-lhes bons Mestres, e hũ Branco vigilante, e hũa rachou de todo, e

se perdeu, e nenhũa das 9 sahio sè grandes buracos, e defeitos.

E ainda q estes enchaços, defeitos, e buracos, se não são muito grandes, se remedeáo, sempre a obra fica mui defeituosa, e posto q seja nova, he obra arremendada, e ainda depois de acabada tem muitos e grandes perigos, como são o dar-lhe o bicho Turú na agua que senão ha grande cuidado em lhe dar crena de quando em quando lhe furão o espinhaço, e poem o casco como hu crivo. Vi hũ grande canoão assim crivado e perdido sendo novo de hu só anno e hũa só viagem; não servio mais que meter-lhe o machado para o fogo. Outras vezes alguns páos, ou areia em que topão, lhes metem para dentro algum torno, dos muitos que levão nos buracos, que assim dicemos lhes fazem antes de os escavacarem; e sem se advertir quasi de repente se enchem de agoa, e vão ao fundo. Outras vezes ficão suspensas em algũ páo na baixa-mar, e se partem pello meio cahindo a poupa para hũa banda, e a proa para outra: E se lhe fica de baixo algũa aguda pedra, lhe mete hu tal rombo para dentro, q fica perdida. Emfim tè grandes perigos.

5. O Inconveniente he o necessitar de tantos páos hũa tal canoa; já eu disse, que falsamente se chamão Embarcaçoens de um só, porque na verdade necessitão de muitos, e grandes páos: estroese muita madeyra para fazer hũa só canoa; eu bem sei que este seria só por si fraco inconveniente no Amazonas, por abundar tanto nelle, e nas suas matas a madeyra; mas ainda que esta seja muita, e esteja a escolha, sempre custa a cortar, e a conduzir, e a serrar; de sorte que chamando-se

Embarcações de hu só páo inteiriças, necessitão de muitos mais páos, do que as Embarcaçoens ordinarias: hum páo para fazer o casco; outros dous páos para tirar as duas cavernas; outros dous para os dous talabardoens ; e todos esses são páos grandes: 4 páos famosos para construir as duas bocheças, e as duas conchas da Proa: sem faliar nos muitos outros páos para dormentes, bancos, mastros, e mais requisitos.

E por ventura são estas embarcações mais fortes, e duráveis, que as ordinarias? antes muito mais fracas e consumptiveis: Vê se a sua fraqueza, em que posta em terra hũa destas grandes canoas, com hũa mão, com que se pegue na prôa se faz tremular toda de poupa e prôa; como se fosse de engonços, ou se estivesse desconjuntada; como eu mesmo por vezes experimentei: pois a sua duração ainda prescindindo dos perigos, e contingências supra, ás vezes durão hum só anno, e fazem hũa só viagem: outras duram dous; e ainda as mais duráveis não durão muitos. Conheci Missionário, a quem apenas durou 2 annos hũa famosa canoa, não obstante, que era de Páo Angelim, que he o mais buscado para semelhantes obras; ou porque não reparão nas occasioens, em que o cortão; porque nem em todo o tempo é tempo de se cortar; ou porque nê todo o Angelim tem a mesma duração.

Todos estes, e talvez muitos outros inconvenientes, têm as canoas do Amazonas, que bem ponderados, mais se pôde a sua praxe chamar abuso, do que uso; como dicemos do uso, e abuso da farinha de páo; porque ambas estas praxes abraçarão ao principio, e forão

conservando os primeiros Europeos. Aprenderão dos índios este modo de canoas, porque virão que estes usavão por embarcaçoens de grandes cascas de páos, do feitio de meia casca de noz, com algum anteparo nas pontas para não lhe entrar a agoa, e á sua imitação forão fazendo o mesmo dos troncos, não advertindo que os índios não usavão desta industria por eleição, mas só por necessidade, porque não tinham, nem usavão instrumentos de ferro, com que podessem fazer melhor obra ; e se alguns usavão de mais sólidas embarcaçoens as abrião, ou escavacavão por dentro com fogo, e não com ferro; Suppostos pois todos estes inconvenientes, exporei agora o meu parecer, que me parece será mais acceito por mais acompanhado de conveniências

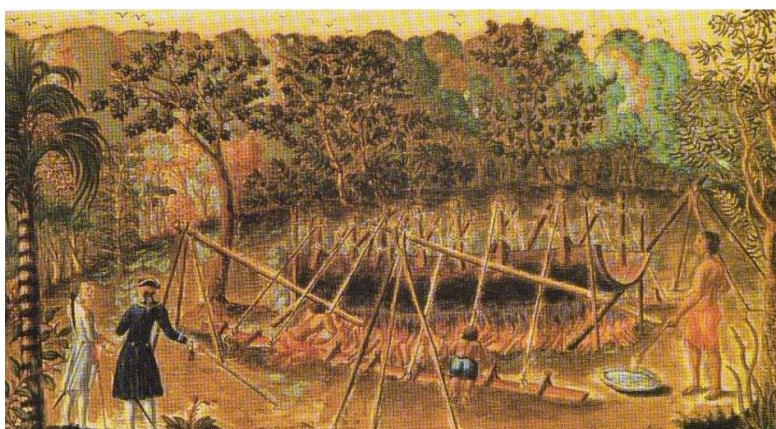


Imagem da construção de uma canoa. Acervo: painel no museu das embarcações no mangal das garças em Belém do Pará. Foto: Ailson Cardoso.



Canoa indígena. Acervo: Alvaro Câmara.

As embarcações dos particulares, eram pintadas com tintas extraídas de vegetais, o Cori, o anil, o leite do cumá da masaranduba e do cumaty e de minerais tabatinga e Tauá. Mais tarde foi substituída por tinta a base de óleo de copaíba, de andiroba, linhaça e outros que eram misturadas com as tintas de vegetais. As tintas e vernizes a base de óleos vegetais, foram inventadas pelos missionários portugueses, segundo o manuscrito do padre João Daniel cita:

Segundo óleo mui especial para uso de tintas, é o óleo, ou azeite de andiroba; posto que no Amazonas o não usam, ou porque tem muita abundancia do copaíba supra. Mas cuida, que tem para as pinturas o mesmo amargoso que a mesma linhaça; e por isso não há traça, nem bicho, que entre com ele; e por essa razão o usam nas embarcações misturado com o breu, porque impede o bicho turu, que lhes não entre; é tão amargoso, (...)

AS TINTAS NATURAIS

Vamos descrever alguns tipos de tintas usadas nas embarcações, de acordo com o manuscrito de João Daniel nos anos 1.700.

Tauá. É û espécie de barro; mas barro amarelo, e tão fino que serve para tingir de amarelo, como qualquer outra tinta amarela das mais excelentes. Tem singular predicado esse barro, que o fazem digno de ser contado entre os principaes gêneros do Rio Amazonas.

Cori: é outra tinta vermelha, mas é barro da espécie do tauá supra, com esta diferença, que o tauá é amarelo, e o barro cori é vermelho; há muitos barros vermelhos; mas este é finíssimo a respeito dos mais, e por isso muito estimado nas pinturas (...)

Tabatinga: assim como há barros no Amazonas mui finos, e preciosos amarelos, e vermelhos, como já vimos; assim também os há brancos da mesma finesa, a que chamam tabatinga; muitas vrzes temos falado neste barro pelos muitos seus préstimos; aqui o tomamos a lembrar pela sua tinta. É barro tão fino, alvo e precioso como o branco alvaiade (...)

Anil: é a sua planta um arbusto tão abundante, e universal que é mata e mata brava, nasce em qualquer parte, especialmente nas terras, onde se colheo maniba. Já sabem que o anil é tinta azul, e a mais preciosa (...)

Após os inconvenientes na construção das primeiras vigilengas, os portugueses criaram a vigilenga mais moderna, utilizaram ferramentas próprias para a construção naval vinda de Portugal. Introduziram uma peça bastante pesada e resistente responsável pela estabilidade da embarcação denominada

de “quilha” onde era fixada o cavename e braçames. As ferragens (atracadeiras, parafusos, etc.) começaram a ser utilizadas nas embarcações, ferragens essas construídas de forma artesanal nas ferrarias, no lugar dos pinos de madeira, a introdução dos pregos, tintas a óleo começaram a colorir as embarcações, mas a sua forma original foi respeitada. As vigilengas são de forma losangular, bojuda, de boca aberta destinada para a pesca costeira, isto é, sem convés e com bancadas e de convés fechado para o transporte de mercadorias, normalmente possuem uma pequena cobertura de madeira denominada de toldo revestido com material tecidos com folhas de palmeiras, pele de animais e com o passar do tempo e novos materiais como manta de betume. Dotada de um ou dois mastros, mastaréu, bita, gurupé, quilha, contraquilha, gaviote, cadastre, espias, ferragens de atracação, vela latina de quatros lados e bujarrona. (Caso fosse de dois mastros recebia a segunda vela denominada de ‘traquete’), mas as primeiras vigilengas eram bastante rústicas, como veremos mais adiante.

a proa e a popa de espelho, isto é, tábuas colocadas em seções transversais de ordem crescente formando um triangulo; de rodela com acabamento artístico de proa, o nome das embarcações tinha algo a ver com religiosidade, natureza ou nome familiar, as vezes nomes românticos e patrióticos, as iniciais do nome do proprietário eram desenhadas na portinhola dianteira do toldo, na portinhola traseira pintada uma imagem do santo ou santa de devoção, velas latinas modificadas para quadrangular, quando içada parecia triangular, com a “carangueja” (semelhante as pinças do caranguejo) inferior e superior com diferentes detalhes de acordo com a sua função; e o velame tingido com corantes naturais da casca do mangue vermelho, muruci do mato, casca da mamorana e da andirobeira (esses dois últimos vegetais oferecia mais resistência a vela), esmagado, fervido para extrair o corante, as velas passavam alguns dias de molho para tingimento, essa tintura natural evitava o mofo causado pelos intempéries, consequentemente aumentar a resistência e durabilidade.

Outras características marcantes era o mastro um pouco inclinado para trás, passando pelo “taboão” do convés a frente da testeira, fixado na “carlinga” sobre a quilha. As vergas (dois suportes de madeira para atar a vela) prolongadas além da popa, elas descansam suspensas nas espias, quando a

vela está arriada, serviam de apoio para a “sombra”, um tipo de tenda de pano, que cobre a parte central da embarcação, servindo de abrigo do sol e da chuva para a tripulação quando estavam ancoradas nos rios ou durante as “linhadas”, na pesagem do peixe ou durante a comercialização de produtos da Amazônia. Ainda outro detalhe; além da vela grande, arma-se uma pequena de proa denominada de bijarrona ou bujarrona que é retrátil através de argolas de metal e presa no “gurupé”.



Vigilengas com as tendas armadas no Ver-O-Peso, protetora do sol e da chuva. Acervo: Álbum do Pará.

A “bossa” era uma peça importante da vigilenga quando ancorada, consiste em duas argolas de ferro parafusadas nas extremas laterais do espelho de proa entre o “gaviete”, e um cabo bastante resistente que tinha a função de estabilizar a embarcação contra a força das marés. Usava-se a expressão: “*embossar a amarra*”, isto é, amarrar o cabo de âncora na “bossa” que se prendia nas duas argolas.

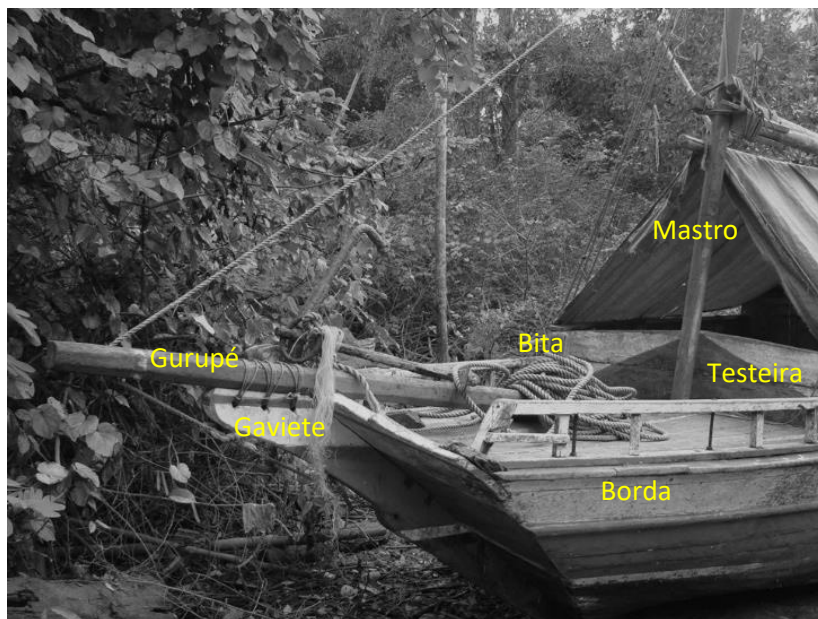


Ao lado do pé esquerdo do tripulante o cabo de 'bossa' presa na argola. Acervo: correio da Amazônia, foto de 1957 na doca do ver-o-peso.



Em primeiro plano, o “Gigante”, peça de madeira com roldana fixada no lado direito da proa ao lado do “gurupé”, por onde se passava a amarra para soltar e puxar âncora. Acervo: Ailson Cardoso

A 'bita' é uma peça de madeira resistente cilíndrica a frente do mastro que passa pelo 'taboão' fixando-se na quilha que apoia o gurupé que passa por cima do 'gaviete' que sustenta através de um cabo de aço (antes cabo de fibra de vegetal) o mastro que suporta o peso da vela e da 'verga'. Todas as peças que se vê nas vigilengas tem uma função importante para garantir uma navegação segura. Gaviete, gurupé, bita, quilha e mastro, eram peças dependentes uma da outra para a navegação segura.



Para ser bastante ágil na navegação e na pescaria as vigilengas tinham capacidade de navegar dentro dos rios e contra o vento com a técnica de “bordejar”, isto é, navegar em zig zag e próxima ao litoral e apenas dois remos de faia capaz de move-la na calmaria. Os pilotos das caravelas eram protegidos do tempo por uma cobertura; nas vigilengas essa proteção não existia, o “bailéu” de popa era livre para a pilotagem e para manusear a vela, o homem de leme ficava exposto ao tempo. Segundos os pescadores citam que a vigilenga para ser boa de carreira, deixavam criar limo no casco para deslizar bem nas ondas.



Vigilenga velejando no berço de sua criação. Vigia. Acervo: retrografia vigilenga

Uns dos instrumentos principais para a navegação era um par de “remo de faia”, instrumento de propulsão feita de madeira resistente com comprimento de 4 a 5 metros, utilizados nas calmarias de vento dentro dos rios e no mar, na calmaria a vela perdia sua função como propulsora da embarcação. O farol a querosene era um equipamento importante na embarcação, servia também de sinal luminoso durante a noite, o farol era içado até a ponta do mastro durante a noite um tipo de alerta para outras embarcações durante a navegação.



A seta mostra o pescador usando “remo de faia” em vigilenga por falta de vento em frente da doca do Ver-o-Peso em 1930 e remo atado na ‘verga’ da canoa.



No destaque o farol a quereuzene na ponta do mastro. Acervo: Ademir Rocha.

OS REGISTROS DAS VIGILENGAS EM EVENTOS NACIONAIS.

VIGILENGAS NA EXPOSIÇÃO NACIONAL DE 1908

O jornal Correio da Manhã, do Rio de Janeiro, publicou no domingo 12 de julho de 1908, a matéria sobre a exposição nacional de canoas de pesca, transcrito na íntegra a baixo:

“A comissão promotora dessa exposição começará dentro de poucos dias a arrumação, no local da exposição dos especimens de barco de pesca que tem recebido.

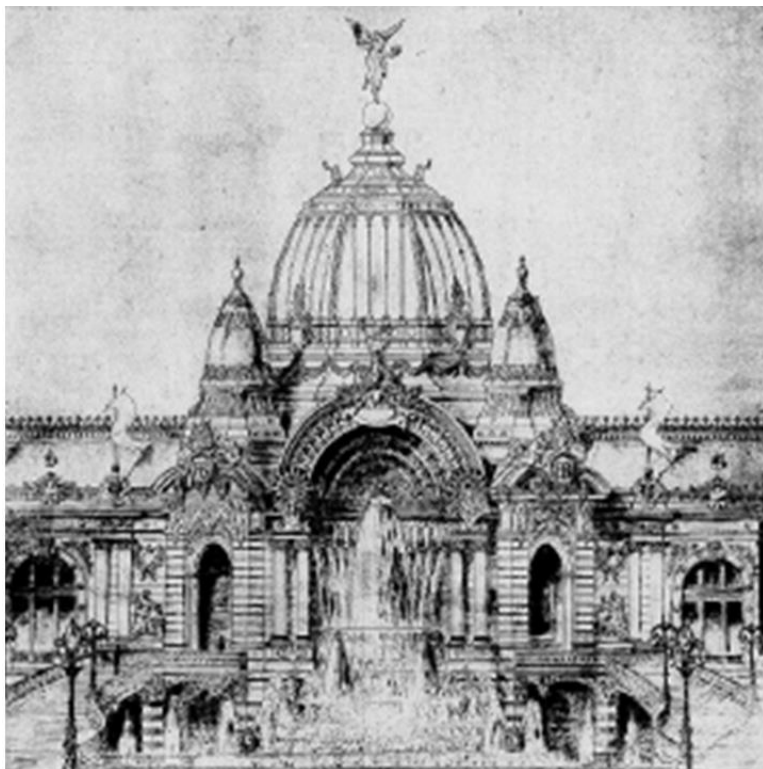
Damos em seguida a lista dos modelos que estão sendo reparados e preparados no Museu Naval pelo habilíssimo artista capitão Xavier de Almeida do Arsenal de Marinha. As velas dos barcos por uma gentileza especial foram confeccionadas por Mille Alves Câmara, filha do sr. Almirante Alves Câmara, presidente da comissão.

O secretario da comissão pede-nos para avisar aos interessados que a sede da mesma, até a data da inauguração será na rua da Passagem 114, e que a secretaria funcionará diariamente das 7 às 9 da manhã e das 7 às 10 da noite”.

COLECÇÃO «ALVES CAMARA. »

“Jangada, Bahia; jangada, Cosi., Norte da Bahia até Ceará; jangada, Ceará; jangada, paquete, Pernambuco ; canoa commum, Bahia: canoa de pesca, Bahia ; canoa do alto, Bahia ; canoa bordada, Bahia; canoa de pesca, Paranaguá ; canoa de carga, Paranaguá; batelão de corliceira, Lagoa dos Patos ; igarité, Rio Amazonas; montaria, Rio Amazonas ; barca mineira, Rio Araguaya

e Tocantins; saveiro de pescaria, Bahia; barcaça, bahia, Pernambuco ; barcacinha, Alagoas e Pernambuco; barcaça, Bahia e Pernambuco ; **vigilenga, Pará** ; lancha Bicira, Bahia; alvarenga ou saveiro, Bahia e Rio ; barca, Porto Alegre e Rio Viamão, Rio Grande do Sul; modelo de linhas d'água, barca do Viamão; regatão, Rio Amazonas; barca, Rio São Francisco. Bahia: barco, Bahia; barco; Cachoeira, Bahia; garoupeira, Bahia Rio; baleeira, Santa Catarina; baleeira, Bahia; barco, Maranhão e Pará; hiate Praticagem, Pará”.



Palácio palco da exposição nacional no rio de janeiro em 1908. Acervo: Jornal “O Paiz”

HISTÓRIA DAS VIGILENGAS NA NAVEGAÇÃO DA AMAZÔNIA

A Amazônia é naturalmente um polo de desenvolvimento do transporte fluvial e marítimo. A natureza abre-se para a navegação: a economia de subsistência não estimulou o desenvolvimento de outras redes de transporte. Entretanto era preciso um modelo de embarcação que atendesse a fluidez marítima e fluvial com rapidez e eficiência, aí surgiu a canoa VIGILENGA, o “carro popular” o “caminhão marítimo” de transporte de acordo com o tipo de mercadorias, ou melhor, a canoa popular da época, acessível aos interessados; a poupança ambiental de madeira era abundante, fabricação artesanal em série e com modelos para cada forma de uso, pescaria do norte, pescaria na costa marajoara, pescaria de rio, transporte de passageiros, gados, mercadorias, com

um ou dois matros, enfim, transportadora de produtos da Amazônia ou drogas do sertão.

A borracha gerou um crescimento econômico jamais visto. Em 1902, a borracha enriquecia Belém e Manaus, seus portos se aparelhavam para a exportação, muitas embarcações singravam os rios trazendo os produtos dos seringais nativos, lógico em canoas vigilengas. Em 1912 a borracha atingia 40 por cento da exportação brasileira. Então, as vigilengas, os batelões regatões, embarcações rústicas de dois mastros, construídas na Vigia e outros lugares, destinadas para o transporte de carga, que levavam gado do Marajó para Belém pólvora e sal, e traziam borracha, peles, ervas, madeira e frutas da floresta; muitos desses produtos eram exportados para a Europa.

Mesmo depois da criação da Companhia de Navegação do Amazonas, fundada pelo Visconde de Mauá em 1852, não afetou as vigilengas, o transporte fluvial continuou a ter importância, dada ao recorte geográfico dos rios da Amazônia e sendo os rios o elo de ligação natural entre as regiões e vias de escoamento da produção. A influência da cultura indígena e a quantidade e qualidade da madeira marcaram definitivamente o formato das embarcações, que permaneceram circulando pelos rios. A vigilenga era a única embarcação a vela com capacidade náutica de navegar nos rios afluentes do Amazonas. Foi protagonista do mais complexo sistema modal de transporte aquático, tanto quanto fluvial e marítimo.

O ALBUM DO PARÁ DE 1908, cita a Vigia como responsável pela construção de embarcações que fornecem para todo o estado, como as vigilengas de pesca costeira, como as gambarras, as bolacheiras e tapaioaras.

As vigilengas, também chamada de “pelhudas” pelos vigienses e Amapaenses da costa oceânica, eram formadas pelas embarcações de concepção e desenho europeu em que Portugal e Espanha dominavam técnicas de carpintaria naval para grandes navegações, introduzidas na região juntamente com novas técnicas e sistemas de construção adaptadas para a pesca artesanal. A proa e popa de espelho e rodela, são características marcantes da origem destas embarcações. As exigências sempre renovadas pela expansão da pesca artesanal da região.

A IMPORTANCIA DAS VIGILENGAS NO SERVIÇO DE CABOTAGEM.

O periódico “Treze de Maio” de 1846, faz o seguinte aviso:

*“Da-se mala no presente mez ás seguintes embarcações: Vigilengas – **Boa Esperança** – para a vila de Monte Alegre no dia 16, **Coberta Santo Amaro** – para a barra do Rio Negro (hoje Manaus) no dia 20; assim mais se dará para as villas de Cametá, Bragança, Tury-assú (no Maranhão), Macapá, Óbidos e gurupá, até 14, á diversas canoas. Correio do Pará 10 de setembro de 1846”.*

O livro, CÁPSULA DO TEMPO: ARQUEOLOGIA DA ARQUITETURA NA CATEDRAL METROPOLITANA DE MANAUS, de autoria de Marcus Vinícius de Miranda Corrêa, cita no parágrafo da página 53:

“A região desenvolveu-se por ser ponto de parada para aqueles viajantes que se deslocavam em direção ao alto médio rio Negro ou para os que retornavam rumo a Belém”.

Em 1848, Manaus ou Barra do Rio Negro era assim descrita por um italiano que a visitou:

*“A cidade tem a extensão de aproximadamente uma milha; andando da igreja dos Remédios até a outra dita do Hospital, encontram-se três grandes enseadas onde estão ancorados bergantins, **vigilengas** e outras embarcações menores...”*

O autor cita a presença da vigilenga em regiões distantes como Manaus e a sua importância na navegação na região amazônica.

Em 1846 os Senhores pecuaristas da ilha do Marajó cobravam providências do governo Provincial do Pará para o combate ao roubo de gado, colocado destacamentos de primeira linha em Muaná, Monsarás, Salvaterra, Soure, Chaves, ilha das flechas e cachoeira; para vigiar a costa marítima da ilha designou duas embarcações **vigilenga**, “...farão como outrora fizeram, bons serviços capturando ladrões e contrabandistas de carnes secas e gado. ”

Francivaldo Alves Nunes, Mestre em História Social da Amazônia e Professor na Universidade Federal do Pará. Doutorando em História Social e pesquisador, em seu artigo 'COLONIZAÇÃO AGRÍCOLA E NÚCLEOS COLONIAIS NAS TERRAS DE FLORESTAS DA AMAZÔNIA ORIENTAL (PARÁ, SÉCULO XIX)', cita que o serviço de cabotagem de 1870 a 1889 atingia a cidade de Vigia, que também servia de ligação com a província do Maranhão e a capital do Pará. Situada a 90 quilômetros de Belém, era responsável pela produção de peixe, laranjas e bananas. Destacavam-se ainda pela habilidade de seus habitantes para a construção de canoas denominadas de vigilengas, embarcações resistentes às intempéries dos rios amazônicos, tão próprias para a navegação, que nelas eram empreendidas viagens longas e arriscadas que cortavam as águas do oceano Atlântico. A farinha, o milho, feijão, arroz, peixe salgado, ostras, bananas, abacates e laranjas, vindo de São Caetano de Odivelas e tabaco, café, gergelim produzidos na vila de Curuçá ajudavam a movimentar o porto de Vigia, com embarque e desembarque de mercadorias comercializadas com o porto de Belém e o Maranhão.

Carlos Eduardo Costa Barbosa, Graduado em História pela Universidade Federal do Pará, fez um estudo sobre o desenvolvimento da navegação no Vale Tocantino, 'NAVEGANDO ENTRE AS PROVÍNCIAS DO PARÁ E GOIÁS' e suas consequências no modo de vida daqueles que habitavam suas margens durante o século XIX. Considerando a navegação comercial como o elemento que garantiu a dinamicidade cultural entre as populações ribeirinha no Baixo Tocantins.

A navegação comercial no Rio Tocantins começa a ser explorada em fins do século XVIII, no fim do ciclo aurífero no norte de Goiás. Nesse período se tem início uma série de expedições pelos rios Tocantins e Araguaia, a princípio de caráter oficial, promovida pelos governadores e mais tarde por particulares, levadas a cabo por iniciativas de comerciantes tanto paraenses quanto goianos.



Canoas vigilengas ancoradas para refeições no rio Tocantins, Séc. XIX. Acervo: Carlos Eduardo.

Carlos Eduardo relata os canoeiros que se utilizavam de vigilengas que é uma canoa a vela, própria para grandes distâncias. Na falta de condições de se usar a vela se utilizavam remos, nesse caso o remo de faia. As vigilengas serviam de transporte da coleta de espécimes da fauna, flora e pesca para as necessidades do dia; às vezes colhem um pouco de borracha, salsaparrilha ou óleo de copaíba para vender aos negociantes.

Nos anos finais do século 19 e início do século 20 a indústria canavieira e os produtos do extrativismo animal e vegetal ainda apareciam na produção econômica de Igarapé Miri e Abaetetuba, mesmo que o ciclo açucareiro no Grão-Pará já estivesse em pleno declínio, conforme atesta a história dos grandes engenhos de açúcar às margens dos rios Acará, Guamá, Capim, Moju, Igarapé-Miri, rio Guajará-mirim que banha a Vigia e outros rios, deles hoje só restando a história e algumas ruínas e as canoas vigilengas que prevaleciam no transporte de mercadoria dos engenhos de açúcar. Abaixo as localidades maiores produtoras de açúcares diversos na Província do Pará no período fiscal de 1863 a 1864:

Barcarena, com 8.735 arrobas

Guamá, com 7.218 arrobas

Vigia, com 4.876 arrobas

Acará, com 3.412 arrobas

Moju, com 1.967 arrobas

Capim, com 433 arrobas

Esses centros remanescentes e produtores de açúcar vieram do antigo Ciclo do Açúcar no Pará, com os grandes engenhos das margens dos rios Capim, Moju, Guamá, Acará, Barcarena, Vigia e Zona Bragantina. Durante o ciclo do açúcar no Pará, as canoas vigilengas foram grandes responsáveis no transporte do açúcar mascavo do interior do Pará para o porto de Belém e de Belém para o interior, que era exportado para a Europa, principalmente para Portugal.

A MISSÃO DE PEDRO TEIXEIRA

No livro “ENSAIO SOBRE AS CONSTRUÇÕES NAVAES INDIGINAS DO BRASIL”, de autoria de Antônio Alvares Câmara, publicado em 1888. Faz referência a canoa vigilengas e das suas derivações e alguns feitos históricos dessa embarcação como descrito na integra.

“Nestas embarcações grandes e pequenas, fizeram as grandes navegações, e as primeiras explorações d’estes rios.

D’Entre ellas pode-se citar o descobrimento do rio Amazonas feita em 47 d’ellas, em que embarcaram-se 70 soldados e 300 índios, tendo como capitão-mor Pedro Teixeira.

Partiram a 28 de outubro de 1637, e chegaram a 27 de junho do anno seguinte a payamino, 80 léguas distante de Quito, de onde partindo no dia 16 de fevereiro de 1639, em seguida à conferência do vice-rei do Peru, chegam ao Pará em 12 de dezembro do mesmo anno, depois de terem tomado posse d’aquelle território em nome do rei de Portugal em 16 de agosto sob o nome de Franciscana, e foram por isso, e por causa da descripção da viagem, recebidos com grande admiração”.

VIGILENGA EM PROSA.

Eis o que se diz da 'Vigilenga' e de seus tripulantes na prosa lapidar de Raymundo Moraes, capítulo "A pescaria", do livro "Na Planície amazônica".

*"Quem rompe do atlântico, canal de Bragança a dentro, directriz de Belém, começa a ver pintalgadas de velas brancas vermelhas a vastidão crespas das águas. São os barcos de gado, as canoas de farinha, os palhabotes de tabaco, as igarités de carangueijo, as embarcações em summa, que abastecem, idas da região do salgado e da contra-costa marajoara, a capital paraense. Entre ellas avista-se um typo que, por abundante e esquisito, chama logo a atenção: é a **vigilenga**, oriundas dos estaleiros inartísticos da Vigia, que espalharam nos meandros potamicos do golfam amazonico esse modelo inesthetics. Pintada de negro, pequena tolda a ré, boca aberta, um a dois latinos, que se não fosse a cor vermelha lembrariam asas de morcegos, quasi redonda, proa e popa toradas e fechadas por suas rodellas, cinco a dez toneladas de deslocamentos, cruza todas as bahias perdidas entre o litoral Bragantino e as orlas de Marajó. Se a maré enche ella singra de pano enfundado, escotas largas, vento a feição, subindo e descendo como um brinquedo de amphitrite na carneirada alvinitente na faga; se a maré vasa ella vem adernada, caturrando na bolina cochada, mostrando a quilha, com a poeira da salsugem na guinda, pavês de sotavento mergulhado, nimbadadas de espuma, abrindo nichos brancos de renda, duas, três quartas de agulha fora da linha ponteira dos aliseos. Trafega na faina da pescaria a espinhel, com a qual apanha o filhote, a pirahiba, o dourado, a gurijuba, a piramutaba, o bacu(...)"*

AS VIGILENGAS COMO VEÍCULO DE FUGA DOS ESCRAVOS

José Maia Bezerra Neto, em seu trabalho intitulado: OUSADOS E INSUBORDINADOS: PROTESTO E FUGAS DE ESCRAVOS NA PROVÍNCIA DO GRÃO-PARÁ-1840/1860, discute alguns aspectos dos "movimentos" de fugas de escravos ocorridos na Província do Grão-Pará, durante basicamente a primeira metade do século XIX.

"João Mendes da Silva, residente na vila da Vigia, em 19 de julho de 1845 andava às voltas com seu escravo Domingos Antônio, em fuga desde 1829. Seu senhor soube, então, que "este escravo existe no districto de Óbidos [Baixo Amazonas], dizendo-se, valha a verdade, ser visto em casa de Marcos Dolosan", solicitando providências às "autoridades territoriais, e policiaes dos districtos de Óbidos acerca do possível coute do escravo fugitivo", bem como prometia 100\$000 rs. a "quem oferecer provas legaes contra o acoutador, para haver delle percas, damnos causados, e dias de serviço". Na verdade, João Mendes da

Silva, como outros tantos senhores, ficava às turras com o fato de que Domingos Antônio, como “outros escravos fugidos, tem esperança vital nos seus acoitadores”. (Treze de Maio, 19/07/1845, p. 04).

Em 1854, o presidente Sebastião do Rego Barros, em sua fala dirigida à Assembleia Legislativa Provincial, noticiando sobre a navegação interior e fluvial no Grão-Pará, dizia que se achavam matriculados “na Capitânia do Porto 477 embarcações de diversos portes desde pequenas canoas até escunas, representando 4.667 toneladas e tripuladas por 2.621 pessoas livres e 211 escravos”, embora fosse reconhecido o caráter incompleto do referido quadro estatístico; já em 1859, o tenente-coronel Manoel de Frias e Vasconcelos, na segunda sessão da legislatura da Assembléia Provincial, dizia aos nobres deputados que: *“Segundo o mappa fornecido pelo Capitão do Porto, nas 7 comarcas da província constava existir em effectiva navegação 351 canôas (vigilengas) e outras embarcações, inclusive 5 vapores da Companhia de Navegação e Commércio do Amasonas, com uma tonellagem de 7.030 e tripuladas por 2.160 individuos dos quais 2.035 são livres e 125 escravos”.*

Da mesma forma, a circulação de fugitivos nas embarcações furtadas aos senhores, intercambiando informações e experiências pelas margens dos rios com os diversos segmentos das populações ribeirinhas, também favorecia a difusão das leituras políticas dos escravos acerca da realidade do país e nações vizinhas, avaliando tais conjunturas como favoráveis ou não em suas lutas contra o domínio senhorial.

Antônio e Guilherme: *“fugiram com uma canôa vigilenga”, sob a suspeita do seu senhor, Manoel Gonçalves do Rêgo, de que os mesmos se encontravam “pelo districto de Chaves em Marajó, na fazenda da Santa Casa, acoutado por um prêto de nome Ponciano”* (O Planeta, 26/04/1851, p. 04).

Por sua vez, o escravo fugido Francisco fora “encontrado no rio Tapajará em companhia d’outro escravo cafuz da mesma vila” (Treze de Maio, 29/07/1846, p. 06).

Já Ana Isabel escondia-se *“em certa casa na rua D’Alfama onde tem se acoutado por outras fugidas”* (O Publicador Paraense, 21/11/1849, p. 04).

Na verdade, justamente nas zonas do território paraense em que se localizavam os contingentes mais significativos de escravos achavam se constituídos os seus principais mocambos, uma vez que os escravos fugidos de determinada região, embora pudessem evadir-se com destino a outros parageiros, muitas vezes permaneciam nas mesmas áreas em que haviam vivido e trabalhado sob o governo de seus senhores. Assim sendo, a constituição dos quilombos não significava a marginalização dos fugitivos em relação à sociedade, pelo contrário, tornando-se negros aquilombados não perdiam necessariamente o contato com seus antigos senhores, enquanto estabeleciam toda uma rede de comércio e informações com demais segmentos da sociedade.

Os escravos fugidos de Óbidos (Baixo Amazonas), por exemplo, quando vinham à mesma não se furtavam da presença de seus senhores, mas encontrando-os pediam-lhes a bênção, prontamente dada. Da mesma forma, faziam suas transações mercantis com taberneiros e demais comerciantes, fornecendo-lhes o tabaco, o breu, a salsaparrilha e outros produtos cultivados ou extraídos da floresta, em troca de alimentos, armamentos e munições.

Entre uma compra daqui e uma venda dali, falava-se da vida, contavam-se as novidades que as embarcações levavam e traziam pelos caminhos fluviais do vale amazônico. Os regatões, inclusive, tornavam-se importantes parceiros comerciais dos mocambos, muitas vezes prevenindo-os sobre expedições de combate enviadas pelas autoridades, pois, mesmo sendo os quilombos inseridos na sociedade escravista não quer dizer que fossem aceitos e permitidos.

Diante dos escritos pelo pesquisador, há de entender que os escravos se apropriavam de canoas vigilengas furtadas de seus senhores para empreenderem fugas em busca de liberdade e criando comunidades mocambo, faziam transações comerciais de especiarias em canoas vigilengas. Como estratégia de controle e segurança as canoas vigilengas eram registradas na capitania dos portos para melhor controle de navegação. Há um fato interessante contada por um morador que seu pai contava, que seu avô contava sobre a revolta da cabanagem, após o massacre dos políticos em plena câmara municipal na cidade de vigia, onde os cabanos de posse de vigilengas, partiram rumo a Macapá, fugindo da repressão do governo da província.

Após alguns anos do motim retornaram a Vigia, porém com receio de serem presos, resolveram navegar com as vigilengas pelo rio barreta (limite dos municípios de Vigia e São Caetano de Odivelas), que tem uma extensão de 10 km e usando o remo de faia, pois velejar era difícil a partir de certo trecho do rio, após horas de remo, chegaram ao ponto máximo de navegação do rio barreta e um tripulante fez o seguinte desabafo: “- *Que lugar longe, parece Macapá*”. Nesse momento surge a comunidade Macapá da Barreta no município de Vigia. Os cabanos construíram uma trilha que ligava Macapá da Barreta até a cidade de Vigia, nesse intervalo de tempo os moradores da região eram explorados e saqueados pelos cabanos.

DOM MACEDO COSTA E O USO DE VIGILENGA NO RESGATE DE INDIOS ESCRAVOS NOS SERINGAIS

No Império brasileiro, Dom Antônio Macedo Costa, bispo do Pará e do Amazonas, que viveu intensos conflitos com o Estado imperial e os governos liberais locais, tinha o objetivo de educar os índios, preparando-os para a religião católica e ao trabalho agrícola. Em 1863, Dom Macedo Costa estava preocupado com a exploração dos índios na extração do látex dos seringais da região do Tapajós, pelos senhores da época.

O periódico “A ESTRELLA DO NORTE” de 1863, sob o auspício de Dom Macedo Costa, nesse periódico o bispo faz um relato sobre os índios Tapuias na região do Tapajós, que participavam da missão religiosa e abandonaram a aldeia para extrair látex, utiliza-se de canoas vigilengas para resgatar os índios dos seringais:

“(...). Um dia, sem nada dizer, deixei a aldeia, e fui ao seringal.

A arvore que dá essa tão ambicionada droga cresce em terreno de aluvião; as barracas sob as quaes se abrigam os trabalhadores, são pela mór parte rodeadas de aguas estagnadas, focos de emanações pútridas; horríveis febres reinam sob essas sombras seculares, onde apenas penetram os dourados raios do sol.

A alimentação é escassa, pouco são compradas a peso de ouro; algumas gottas de aguardente ahi são pagas por um dia de penoso trabalho; paga-se bem o serviço, mas também os objectos necessários á vida se vendem a preços excessivos.

Logo que a nova de minha chegada se espalhou entre os seringueiros, os Índios da missão vieram a mim, choraram ao ver-me, muitos faltaram ao apello; os que restavam, pallidos, extenuados, causavam dó de lastima; as pobres mãis me beijavam as mãos, e os meninos estavam todos inchados como hydropicos.

Cheguei a tempo para administrar os sacramentos a muitos moribundos, que, devorados pelas febres perniciosas, arquejavam estendidos em uma esteira sob o tecto de palha enfumaçada.

Voltemos á missão, repetiam elles muitas vezes. Partamos depressa, pai, repetiam os meus Índios.

Aprestei logo tudo para a partida, fretei uma canôa, comprei viveres, os enfermos embarcaram primeiro: todos prorompiam em alegres exclamações.

Os extrahidores de gomma fizeram todo o possível para impedirem os tapuyas de seguir-me, mas baldados foram todos os seus esforços e nós partimos sem embargo de tudo.

Era ao romper da alva; a natureza adormecida sahia de seu torpor; a guariba, a saracura, o japyim, os papagaios saudavam os primeiros arrebóes do dia.

*Todos os écos da floresta tinham despertado; cantavam os remeiros, e eu, assentado na prôa da **vigilenga**, scismava e orava.*

Depois de alguns dias de viagem chegámos á missão; o subdelegado nos recebeu mal; os Índios contaram suas misérias, e a aldeia ficou impressionada durante alguns dias”. (...)

VIGILENGA E A POLITICA DE PORTUGAL NO VALE AMAZONICO.

Relatos no livro escrito em 1939 por Arthur C. F. Reis, na tentativa de interpretar a política portuguesa na Amazônia a partir de 1541. Apenas queremos afirmar a presença das vigilengas nas estradas líquidas da Amazônia. Segundo o autor tudo que concluiu repousa em exame carinhoso de velhos textos e de apreciações mais modernas, principalmente, porém, no estudo da abundante documentação manuscrita da Biblioteca e Arquivo do Estado do Pará e que vinha de longe a preocupação em torno da Amazônia.

Por volta de 1740 a coroa portuguesa ordenara a Montagem de pesqueiros reais no Solimões, no Amazonas, no Rio Branco, no Marajó. Esses pesqueiros produziam para os funcionários e para os colonos dos povoados e vilas. O pesqueiro do Lago Grande de Vila Franca era o maior em proporções.

O autor cita que a comunicação para todos os distritos políticos, sempre por água. O Rio Amazonas, na expressão pitoresca e autorizada de Mendonça

Furtado, era a “estrada real”. O conquistador, o colono, adaptando-se ao meio, circulou na igarité, na ubá, na coberta, na montaria do gentio; na vigilenga quando se aventurava ao mar.

Mas, do mesmo modo porque permitia ao português, a livre circulação, também a garantia a quem mais a desejasse. O governo lusitano, zeloso de sua soberania no vale, providenciou, em consequência, mais de uma vez, para evitar perigos e surpresas. Ao estrangeiro não era permitido acesso à região. A navegação do Madeira por onde podia passar o contrabando do ouro do Mato Grosso, por onde poderia descer o espanhol de Santa Cruz, que dele já se aproximava, foi fechada pelo Alvará de 27 de outubro de 1733. A do Tocantins, decretada em 10 de janeiro de 1730, obedecera a outro intuito. Em Gurupá, em Pauxis, as casas fortes vigiavam as canoas que desciam e subiam, registrando tudo quanto interessasse à economia real.

Tudo realizado assim sobre águas, o governo cuidou de aproveitar, de um lado, a habilidade admirável do nativo, grande canoeiro, famoso entre os mais os Camutás do Tocantins, os Cambebas do Solimões; de outro, a fartura de madeiras, de primeira qualidade para o fabrico de embarcações de qualquer porte. Aproveitou, montando estaleiros e feitorias para cortes e preparos das madeiras. Em; 1761, inaugurou-se o estaleiro em Belém, que veio substituir a velha Casa das Canoas, onde a Companhia do Comércio do Grão-Pará construiu três grandes navios para viagens à Europa.

Sob Souza Coutinho, ativou-se expressivamente o corte de madeiras e a feitura de barcos. O estaleiro, sobre cuja eficiência e reforma, escreveu considerações magníficas, entrou em fase de sensacional produtividade. Entre 1789 e 1800 dele saíam “4 fragatas, 3 charruas, 3 bergantins, 12 chalupas artilhadas e outras embarcações menores”, (essas embarcações menores eram as vigilengas)

Na política portuguesa no domínio do vale da Amazônia, as diferenças sociais, tampouco se observaram gritantes. Os habitantes de Belém, Vigia, de Barcelos, amparados no ato régio que os igualava à condição dos naturais da cidade do Porto, pelo que se lhes asseguravam vantagens, direitos, diferenças

sobre os povos dos outros centros urbanos, ufanos ainda de outras mercês reais, não se comportaram de molde a merecer censuras.

SINOPSE DE LEGISLAÇÃO ECONÔMICA DA COROA PORTUGUESA PARA O VALE AMAZONICO.

7 de outubro de 1690: Declara que as canoas dos Jesuítas não estão isentas de registro em Gurupá. (Acreditamos que seja as vigilengas usadas evangelização na Amazônia)

6 de fevereiro de 1691: Renova a ordem para as canoas que forem, ao sertão buscar “Drogas” sejam registradas na ida e na volta.

8 de novembro de 1691: Manda fazer mais pesqueiros na Ilha do Marajó.

11 de dezembro de 1698: Declara que o sal remetido do Reino deve ser vendido a quem os mestres dos navios entenderem e pelo preço que quiserem. (Matéria prima importante na conservação do pescado, principalmente a gurijuba)

25 de agosto de 1705: Declara que não é possível mandar baixar o preço do sal.

6 de junho de 1710: Declara que os Religiosos não estão isentos de registro de suas canoas no Gurupá.

8 de junho de 1720: Proíbe que soldados, mamelucos, pretos e homens do mar vão ao sertão para colher “Drogas”.

10 de janeiro de 1730: Proíbe a navegação pelo Tocantins.

14 de novembro de 1752: Permite a navegação pelo Madeira, registradas as canoas no ponto fiscal de Aroaia.

28 de julho de 1783: Manda estabelecer o pesqueiro de Vila Franca.

24 de novembro de 1796: Ordena que o Capitão-General Souza Coutinho organize um plano para as comunicações internas, pelas vias fluviais, e colonização das margens dessas artérias.

TIPOS DE CANOAS VIGILENGA

É uma das únicas embarcações da Região Norte que mantinha sua forma inalterada. Nascida nos estaleiros da cidade de Vigia, as margens do rio Guajará-Mirim, rio açaí, vila de Porto Salvo vila de São Raimundo dos Borralhos e vila do Pregó (hoje, vila do Espírito Santo que pertence ao município de Santo Antônio do Tauá), Mocajutuba de Colares, Tupinambá de Colares, Jenipaua de Colares e outras localidades da ilha que pertencia a Vigia e baía do sol na ilha de mosqueiro. Onde tinha madeira própria e disponível para a construção de vigilengas, instalava-se estaleiros rústicos e temporários nas margens de rios e igarapés.

As vigilengas surgiram com a mestria dos carpinteiros navais portugueses e vigienses, transformando troncos de árvores em obras de arte, com arquitetura típica e inconfundível, logo essa prática naval disseminou para outras regiões do Pará levada gravada nas mentes de outros mestres de Manaus ao Maranhão. Vigia exportou inúmeras vigilengas, mas com certeza não atendia a demanda, assim surgiam novos estaleiros nas cidades litorâneas do Pará e do Amazonas e do Maranhão. O cacau, a cana de açúcar, o peixe e outras mercadorias da Amazônia precisavam ser transportadas.

VIGILENGA GAMBARRA

Canoa maior das embarcações do Pará empregada no transporte de gado do Marajó e mercadorias da Amazônia. Tinha apenas uma tolda pequena na popa para os tripulantes que não excedia de cinco, convés fechado até a proa com uma abertura central para entrada de gado, no porão tinha alçapões, tinham dois mastros, três panos (velas latinas), sendo a intermediria denominada de traquete. Tinham capacidade de transportar até 80 bois. As gambarras para transporte de mercadoria o toldo era maior

No livro “ENSAIO SOBRE AS CONSTRUÇÕES NAVAES INDIGINAS DO BRASIL”, de autoria de Antônio Alvares Câmara, publicado em 1888. Cita a utilização dessa embarcação vigilenga em outros estados:

“A gambarra é uma canôa de grandes dimensões, a maior das embarcações do Pará.

“Esses typos de embarcações foram também usados no Piauhhy ⁽²⁾, Goyaz e Maranhão, onde hoje quasi desapareceram totalmente, tendo sido substituídos por construcções modernas, para o que muito concorreu a navegação a vapor dos rios da província.

Ellas figuraram em numero de 46 com mais sete navios de Ravardière, guarnecidos com 400 francezes e 4.000 indios em um combate com os portuguezes commandados por Jeronymo d'Albuquerque, que durou das 10 horas da manhã ás 4 da tarde do dia 19 de outubro de 1814, em que foram batidos aquelles por não poder auxilial-os a força de mar por estar baixa a maré, e ser a praia pantanosa; combate esse, que depois de outros feitos deu logar á retirada dos francezes do Maranhão”.

Poema Americano por A.

Gonçalves Dias—Leipsig. T. A.

Brockhaus

“Ha canôas d'estas, que gastam 192 varas de algodão só para vela grande, segundo uma referencia de Rodrigues Ferreira. ⁽¹⁾

⁽¹⁾ Memória sobre a Marinha Interior do Estado do Gram-Pará, etc.

Msc. cit.

⁽²⁾ “A sua navegação (do rio Parnahyba) é feita por gambarras, canôas e igarités. O primeiro governador, que o subiu, foi em 1813 Balthazar de Souza Botelho de Vasconcellos em uma canôa”. Memória chronologica, histórica e corographica da Província do Piauhhy por José Martins Pereira de Alencastre—1855—na Revista do Inst. Ilist. Tomo XX pg. 95.



Canoa vigilenga gambarra (transportava gado do Marajó). Acervo: Álbum do Pará de 1908.



Uma vigilenga gambarra em frente do Ver-o-Peso em 1940.



Canoa vigilenga gambarra de transporte de borrcha. Acervo: Álbum do Pará de 1908.



Barcaça "vigilenga" (de Vigia) — Pará

Vigilenga gambarra em frente a Vigia. Acervo: IBGE,1940.

VIGILENGA DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS.

Canoa coberta ou simplesmente coberta, com convés fechado e dois mastros, duas velas latinas e bujarrona e uma coberta para abrigar passageiros, o porão servia para transportar mercadoria. Tinha um bom calado chegando a 20 metros de comprimento.



Vigilenga coberta. Acervo: Álbum de Belém de 1902.

VIGILENGA BATELÃO

Esse tipo de vigilenga não possuía vela, era movida a remo de faia, dois tripulantes faziam a remada sincronizada, essa embarcação transportava carvão, lenha, frutas, etc. em curta distância, improvisavam uma cobertura de palha para proteger a mercadoria da chuva



As duas primeiras, vigilengas batelão na doca do Ver-o-Peso. Acervo: Álbum de Belém 1902.

VIGILENGAS PESQUEIRA NORTISTAS OU COSTEIRA

Canoas com capacidade acima de 200 a 2.000 arrobas de peixe salgado, realizavam pesca exclusiva da gurijuba e uritinga, a área de pesca era a cima do pacoval até a foz do rio Oiapoque, a pescaria durava em média seis meses, eram abastecidas pelas freteiras que levavam suprimentos e transportavam o peixe salgado para a cidade de Vigia e Belém. Essa embarcação tinha alta capacidade de navegar em mar aberto e com maior frequência no município de Vigia por ser considerado o maior entre posto de convergência pesqueira do litoral paraense para a pesca da gurijuba.



Canoas vigilengas pesqueiras nortistas. Acervo: IBGE



Canoa vigilenga nortista no rio Guajará mirim em Vigia,1965. Acervo: IBGE



Vigieira nortista “passando peixe” em frente ao mercado municipal de Vigia em 1956. Acervo: IBGE



Caboas vigieiras nortistas, na maré baixa no berço de origem. Acervo: Biblioteca Profª Irene Favacho Soeiro.

VIGIEIRA TAPAIORAS

Caboas de dois mastros e dois panos, sendo a vela principal maior, e a vela de proa denominada de bujarrona ou bijarona, o mastro de proa era menor em comprimento e diâmetro e não possuía toldo, era desprovida de bita e gurupé, utilizada na pesca rápida na baía do Marajó até a costa da Vigia. Eram construídas na Baía do Sol em Mosqueiro na cidade de Vigia e vilas do município sob encomenda, eram frequentes nas comunidades fluviais de: Porto Salvo no

município de Vigia, Borralhos, Vila do Espírito Santo do Tauá, Irecê, Mocajatuba, Tupinambá, Piquiatuba, Ururi, Aracê, Genipaua da Laura, Ariri, Tupinambá e Juçarateua no município de Colares.



Uma típica vigilenga tapaioara navegando em frente de Belém. Acervo: IBGE



Vigilenga tapaioaras em Soure década de 50. Acervo: IBGE

VIGILENGA BOLACHEIRA

As bolacheiras de maior calado, possuía toldo e bem maior que a tapaioaras, tinha dois mastros uma vela principal e uma intermediária chamada de traquete com uma verga inferior, o mastro central era inclinado para a popa e o mastro de

proa inclinado para frente, não possuíam bita e gurupé, eram utilizadas na pesca até o pacoval na costa norte da ilha do Marajó com capacidade de 20 arrobas em média.

Na ilha de Mosqueiro, principalmente a vila da Baía do Sol era considerada o berço das bolacheiras, até a década de 70 possui uma frota de 80 canoas. O esforço de pesca das bolacheiras com capacidade de 20 arrobas era até o pacoval o tempo de pesca era em média de 15 dias. Essas canoas se deslocavam a cidade de Vigia como ponto estratégico de navegação para a contra costa da ilha do Marajó e para o abastecimento de sal, farinha, açúcar. Segundos os vigilengos, essa canoa era bastante veloz. Vigia era rota de navegação ate a Baía do Sol na ilha de Mosqueiro.

O pescador Paulo Barbosa da Silva, aposentado de 83 anos, começou a pescar com 12 anos, conta que na Baía do sol se estabeleceu o português Ângelo Pinto da Silva, possuía gambarra geleiras e armazém para a compra de pescado.

Conta Seu Ermino Melo, de 65 anos morador de Santa Maria do Umbituba em Santo Antônio do Tauá:

“Essas canoas quando estavam afundiadas na Baía do Sol à noite parecia uma cidade com seus faróis de querosene acesos, era muito bonito. Elas ficavam esperando as geleiras de Belém, lá também tinha o “pontão” que vendia do jabá ao sal. No Santo Amaro tinha uma serraria do português Silviano Pinto, (irmão de Ângelo Pinto) que fornecia madeira pra todo telheiro da vila do prego, porto salvo até Vigia, em 1968 que eu me lembro, ele foi embora, naquele tempo não tinha estrada era tudo de canoa...”



Vigilenga bolacheira em mosqueiro. Fonte: IBGE 1950.



Bolacheira (confirmada pelo ex-pescador Paulo Barbosa de 83 anos), encontrada na baía do sol/mosqueiro com o casco original, sem os mastros e com motor. Foto: Ailson Cardoso/2014

VIGILENGA GELEIRA

Esse tipo de canoa praticava atividade de compra de pescado fresco das mais variadas espécies, atuavam na ilha do Marajó na compra de peixe do lago, de rio. Tinham como ponto de compra do pescado nos municípios de Soure e Cachoeira do Arari na ilha do Marajó, Baía do Sol em Mosqueiro e o município de Vigia.

Esse tipo de vigilenga tinha o convés fechado, não apresentava urna de conservação térmica, o gelo utilizado era em formato de cubo em média 40kg de peso, conservado com serragem de madeira. O gelo era adquirido em Belém e a partir dos anos 60 a Vigia possui a primeira fábrica de gelo instalado no antigo Cine Teatro Brasil, localizado na Avenida Castilhos França próximo ao trapiche municipal. Os principais compradores de peixe fresco era os portugueses que abasteciam o mercado de Belém.

Essa prática não era utilizada na época na Vigia, as tapaioaras abasteciam diariamente com peixe fresco.



Cine Teatro Brasil depois Fábrica de gelo da Vigia que abastecia as vigilengas em 1960. Acervo: Museu Contextual/Secult



Ao fundo antiga fábrica de gelo, depois casa do açúcar. Acervo: Eden Siqueira



Corte de gelo para embarque nas vigilengas na doca do ver-o-peso em Belém. acervo: Album do Pará.



Embarque de gelo em cubos nas canoas vigilengas geleiras no Ver-o-Peso. Acervo: Album do Pará.



Embarque de gelo em cubo na vigilenga geleira no Ver-O-Peso. Acervo: IBGE/1950.



Convés fechado de vigilenga "Princesa do Acará".



Comprador de peixe em canoa vigilenga geleira em Cachoeira do Arari em 1956. Fonte: D.N.P.A.

CANOA COSTEIRA DO MARANHÃO.

É vigilenga que recebeu outro nome pelos maranhenses, utilizam as mesmas técnicas de construção utilizada em Vigia de Nazaré no estado do Pará. Ela encontrada no litoral oeste do Estado do Maranhão, navegam na baía de São Marcos. No Maranhão essa canoa é tombada pelo patrimônio histórico nacional. Restam 23 canoas em atividades.

O governo do Maranhão inaugurou em dezembro de 2006, O Centro Vocacional Tecnológico – CVT- Estaleiro-Escola, no âmbito da UNIVIMA, Universidade Virtual do Maranhão, órgão da Secretaria de Ciência e Tecnologia do Governo do Estado, é uma realidade e encontra-se em pleno funcionamento oferecendo este primeiro Curso Técnico de Nível Médio de Construção Naval Artesanal em convênio com o CNPq. Os mestres carpinteiros navais podem hoje transmitir seus ensinamentos às novas gerações como forma de assegurar a valorização e, por conseguinte, a perpetuação dos conhecimentos tradicionais.



Canoas costeiras, vigilanças em atividade no Maranhão. Acervo: artimanha.



Canoa maranhense, vigilança em plena atividade, acervo: Artimanha.



Canoa costeira do Maranhão em atividade na baía de São Marcos Acervo: Mar sem fim.



Canoa costeira do Maranhão, tombada pelo patrimônio histórico HIPHAN. Acervo: Soamar

VIGILENGA PONTÃO.

Canoa vigilenga adaptada como taberna ou mercearia flutuante, que atendia os pescadores nos rios da região onde a pesca da gurijuba era frequente. Ela vendia ao pescador tudo o que ela consome: charque, açúcar, café, tabaco, sabão, medicamentos, fazendas, chapéus, louças, conservas, e acima de tudo cachaça. O proprietário da canoa pontão era afável e benevolente, engrenado num sistema econômico que deixava pouca independência ao pescador, ligados a ele por suas contas correntes e que vivem sob sua dependência. Tudo o que os fregueses lhe traziam se convertia em mercadorias; era raro que o cliente não seja devedor.

DOCA DO VER-O-PESO E AS VIGILENGAS

Porto das Canoas, hoje doca do Ver-o-Peso, construída exclusivamente para ancorar as inúmeras vigilengas com as mais variadas espécies de mercadorias, do peixe ao porco, da farinha a banana, do pescador ao passageiro, da madeira ao pote, era uma verdadeira feira flutuante.

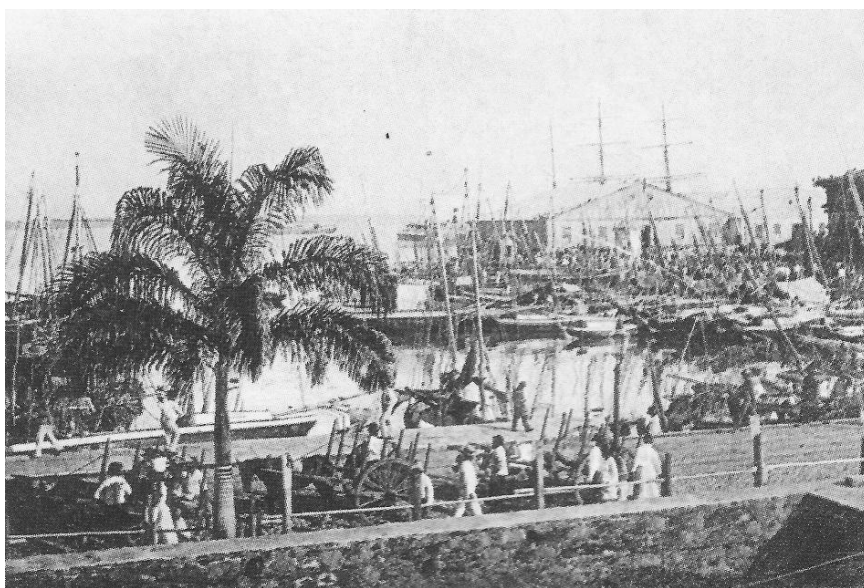
"O Ver-o-Peso é uma doca, mas ao contrário do que geralmente ocorre me tais lugares, ele é alegre, luminoso, humano. Aí se cruzam todos os tipos surgidos da mestiçagem étnica da região, todas as classes sociais se acotovelam numa democrática busca de produtos regionais (...) Os 'marreteiros' exibem suas mercadorias pela calçada e, não contente de mostrá-las, gambalhês as excelências em altas vozes; garotos de várias idades iniciam-se no comércio ou, às vezes no roubo, pois, muitos se aproveitam do acúmulo de pessoas para uma 'batida'. Mas os elementos típicos do Ver-o-Peso são as canoas".

A autora afirma em seu trabalho, BELÉM: ONDE SE AFIRMAM AS PROMESSAS DA AMAZÔNIA. A casa do Ver-o-Peso foi instituída, no século XVIII, como mesa fiscal, onde eram pagos os impostos dos gêneros trazidos para a sede das capitânias. As canoas vigilengas se refugiavam na ampla doca aberta por onde desaguava o igarapé do Piri e acredita-se que a casa do Ver-o-Peso funcionava nas proximidades da Rua da Cadeia, na desembocadura do Largo do Palácio em frente ao canal, entre as atuais ruas 15 de novembro e João Alfredo. Em 1839, a cidade estava abalada pela guerra civil da Cabanagem, mas, mesmo em estado precário, o mercado continuava a funcionar no mesmo local,

cobrando impostos para a Câmara. Nesse mesmo ano, a casa foi destinada à ribeira de peixe fresco.

Ao longo de todo o século XVIII, o Ver-o-Peso assistiu aos principais eventos e acompanhou as mudanças urbanísticas que a cidade sofria, em seu crescimento para a outra margem do igarapé do Piri. A conformação cultural do mercado foi sendo impregnada pelas gentes que chegavam: escravos indígenas dos sertões amazônicos dos rios Negro, Japurá, Solimões e Madeira, negros de Angola e Benguela, colonos portugueses vindos de África e da Metrópole, comerciantes de escravos e drogas do sertão, missionários, cientistas e militares. A Língua Geral, ou Nheengatu, ensinada pelos missionários, era falada por todos. No Ver-o-Peso, ainda naquele século, aportaram no Grão-Pará as primeiras mudas de café vindas de Cayena pelas mãos do vigiense Francisco de Melo Palheta, as quais, mais tarde, mudariam a economia e a história do Brasil.

Em 1803, no governo do Conde dos Arcos Dom Marcos de Noronha e Brito, o igarapé do Piri foi aterrado para atender aos avanços urbanísticos da Belém que crescia. Em 1808 sua antiga foz foi transformada numa doca para maior comodidade das embarcações vigiengas que ali aportavam, tal como existe até hoje, mantendo-se ali as atividades do Ver-o-Peso. (Belém: onde se afirmam as promessas da Amazônia - Maria Paula Ramos Chaves/1970).



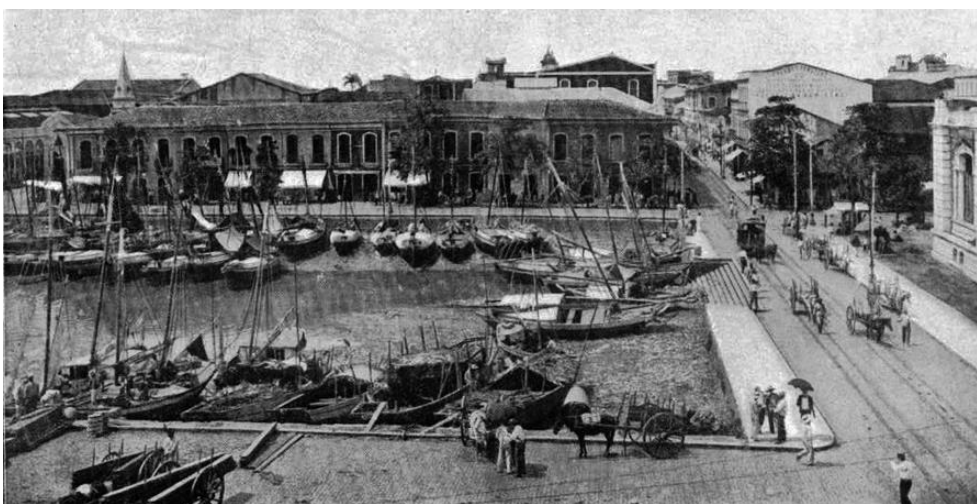
Vigilengas na doca do Ver-o-Peso de 1878, veja ao fundo que o mercado de ferro ainda não existia. Foto: George Huebner, publicada em Retrato Paraense, de Cláudio de La Roque Leal.



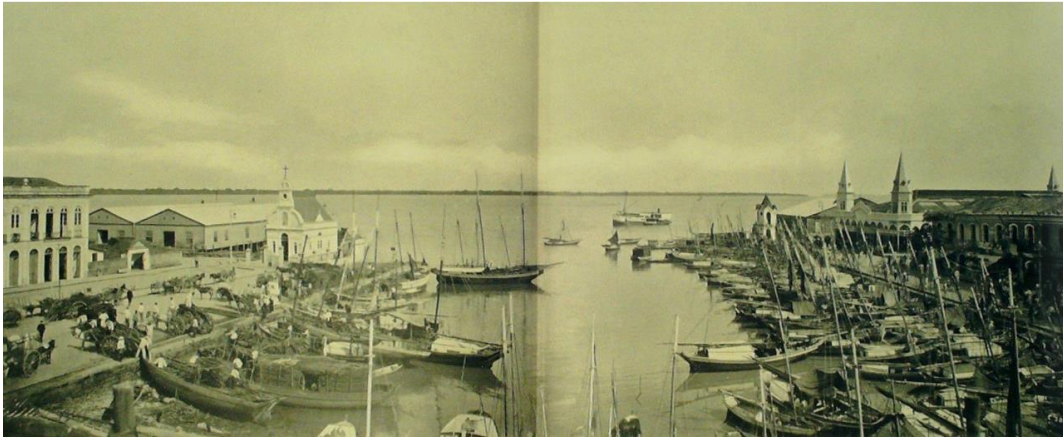
Vigilengas na doca do Ver-o-Peso em 1935. Acervo: Álbum do Pará 1908.



Canoas vigilengas com velas içadas (prática para secar a vela ao sol e ao vento) na Ver-o-Peso. Acervo: centro cultural Banco do Brasil/2012.



Uma doca construída exclusivamente para as Vigilengas. Doca do Ver-o-Peso em 1905. Acervo: Álbum do Pará de 1908.



Panorama da doca do Ver-o-Peso e as vigilengas. Acervo: Álbum de Belém de 1902.



Vigilengas na doca do Ver-o-Peso em frente a praça do relógio em 1935. Acervo: UWM Library Digital Collection



Doca do Ver-o-Peso, vigilengas ancoradas próximo ao mercado de ferro. Acervo: Amélia Earhart, Digital Collection. Via Purdue University/ fragmentosdebelém.



Vigilengas na doca do Ver-o-Peso em 1935. Acervo: UWM Library Digital Collection/ F A U — Ufpa.



Vigilengas navegando em frente a doca do Ver-o-Peso em 1935. Acervo: UWM Library Digital Collection/ FAU — Ufpa



Vigilengas no Ver-O-Peso em 1940.



Vigilengas no Ver-O-Peso em 1970.

DOCA DO REDUTO E SOUSA FRANCO E AS VIGILENGAS (1850-1910)

Desde sua origem o Reduto desempenhou uma importante função comercial na cidade de Belém, vários estabelecimentos comerciais ali que se favoreciam pela chegada de mercadorias vindas de cidades do interior em canoas vigilengas e que eram descarregadas no Igarapé da Indústria. Na época estabeleceram-se ali muitos comerciantes, sobretudo de origem estrangeira. O comércio existente no Reduto era diversificado e bem abastecido. O referido igarapé recebia as águas pluviais que vinham do Largo da Pólvora (atual Praça da República) por meio de esgotos laterais construídos a partir do calçamento da Estrada do Paul d'água 21.

A partir dessa obra e do calçamento de várias ruas do Reduto realizados no final do século XIX o problema de saneamento das terras baixas predominantes na área foi sensivelmente reduzido. Em 1851 com o crescimento comercial e a necessidade de melhorar a área portuária da cidade foi inaugurada a Doca do Imperador, construído em um simples estaqueamento de madeira que posteriormente em 1859 seria construído de forma mais regular e duradoura passando a se chamar Doca do Reduto. O movimento comercial que se

desenvolveu naquele bairro fez com que ele se tornasse um importante ponto de abastecimento para os seus moradores e para outros bairros vizinhos, o que lhe garantiu a referência de “bairro mercado”.

Nesta área além de pequenos comerciantes havia alfaiates, ferreiros, carpinteiros, calafates, operários de fábricas próximas entre outros trabalhadores que ao longo do desenvolvimento dessa atividade foram instalando-se nestas cercanias, sobretudo na Rua dos Mártires (28 de Setembro). No final do século XIX, com a economia belenense crescendo em virtude da exportação da borracha, a Doca do Reducto ganha uma importância ainda maior como ponto de embarque do látex das seringueiras em canoas vigilengas, essas novas atividades de exportação foram tão relevantes para o logradouro que gerou uma prosperidade econômica nessa região, chegando até a rivalizar com a Doca do Ver-o-Peso (Principal porto da capital na época).

As canoas vigilengas eram responsáveis por todo esse movimento comercial, sem elas era impossível escoar a produção do interior do Pará e era o único tipo de embarcação que tinha capacidade de navegar em estreitos rios, canais e igarapés. A ‘Doca do Reducto’ nesse momento chegou a ganhar o status de cartão-postal da cidade. Tais práticas mercantis deram ao bairro a identificação de “bairro mercado”. Em todas as docas e portos da capital a presença de vigilengas eram marcantes, era impossível imaginar as docas de Belém sem as vigilengas.



Canoas Vigilengas na doca de Sousa Franco, antigo igarapé das Almas em 1905, esse porto foi construído para esse tipo de embarcação. Acervo: UWM Library Digital Collection/ F A U — U F P A



Canoas Vigilengas na doca de Sousa Franco (a ponte é hoje a Senador Lemos) em Belém em 1935. Acervo: UWM Library Digital Collection/ F A U — U F P A



Canoas Vigilenga na doca do reduto. Acervo: álbum do Pará 1889.



Canoas Vigilengas na Doca do reduto. Acervo: Álbum do Pará de 1889.



Canoas Vigilengas na Doca do Reduto em 1900. Acervo: fragmentos de Belém.

POETA MÁRIO DE ANDRADE

“Foz do Amazonas. E é de-manhã, manhã sublime. Algumas velas coloridas, água terrosa, uns verdes de horizonte. Não se vê nada! A foz do Amazonas só é grandiosa no mapa; vendo tudo é tamanho que não se pode ver. Algumas velas, água terrosa e uns verdes ralos de horizonte. Só”.

Em visita a Belém em 1927, Mário de Andrade dedicou-lhe um poema retratando a presença de canoas vigilengas no Ver-o-Peso:

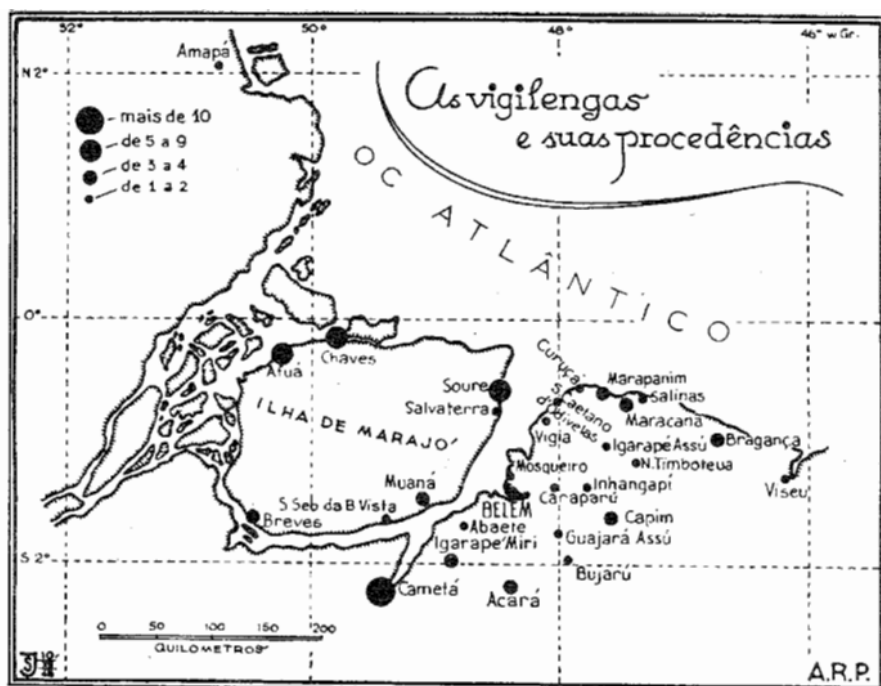
MODA DO ALEGRE PORTO

*Velas encarnadas de pescadores,
Velas coloridas de todas as cores,
Águas barrosas de rios-mares,
Mangueiras, mangueiras, palmares, palmares,
E a barbadianinha que ficou por lá! ...
Que alegre porto,
Belém do Pará!
Que porto alegre, Belém do Pará!
Vamos no mercado, tem munguzá!
Vamos na baía, tem barco veleiro!
Vamos nas estradas que tem mangueiras!
Vamos ao terraço beber guaraná!
Oh alegre porto
Belém do Pará*

VIGILENGAS NAS CIDADES DO PARÁ E OUTROS ESTADOS

ANTÔNIO ROCHA PENTEADO em 1947, fez um estudo sobre as canoas vigilengas. O presente estudo constitui, exatamente, um dos resultados dessa viagem e foi apresentado à IV Assembléia Geral da A. G. B., reunida em Goiânia, em dezembro de 1948, merecendo sua aprovação. Seu autor é sócio cooperador da associação e ocupou os cargos de professor de Geografia Física da Faculdade de Filosofia "Sedes Sapientiae" e de assistente da cadeira de Geografia do Brasil da Faculdade de Filosofia da Universidade de São Paulo. (Integra do livro)

“Durante vários dias, foi-nos possível averiguar o número, a procedência e a carga de uma série de canoas que aportaram ao Ver-O-Pêso; nesse período, atingiram a cifra de 84 embarcações, sendo que de 64 obtivemos dados completos. O estudo analítico que procedemos foi dos mais interessantes, pois viemos a verificar que, ao contrário do que se poderia imaginar, tais canoas não provêm. Apenas da região vizinha de Belém, mas, também, de localidades bastante afastadas da capital paraense. De fato, não raro aparecem em Belém canoas procedentes de lugares situados, em linha reta, a mais de 200 km dessa cidade; tal distância torna-se ainda mais significativa se nos lembrarmos de que o itinerário das vigilengas é todo feito em águas fluviais, o que, naturalmente, concorre para aumentar extraordinariamente o trajeto percorrido. “



O mapa acima, elaborado pelo prof. João Soukup, sob a orientação do autor, mostra muito bem como são diversos os pontos de origem das vigilengas, assim como as enormes distâncias que muitas são obrigadas a percorrer para atingir a capital do Estado do Pará.

VIGILENGAS EM ICUARACI, BELÉM

Matadouro construído no governo de Enéas Martins, botou discursos belo e ouviu palavras afrancesadas do Monsiuer Maurice de Lagotellerie, sócio da firma concessionária, a 'Societé des Abatteurs du Pará'. O monumental edifício, construído sob a direção do engenheiro Josephe Duguê, oferecia todas as modernas condições de higiene. Muito bem situado, à margem do Furo do Maguari, também conhecido como Rio Maguari-açu, porque com este nome vai além das terras do Coqueiro, quase atingindo a Val-de-Cães". Inumeras vigilengas boiadeiras de um mastro e gambarra de dois mastros trnasportavam gado da ilha do Marajo.



Matadouro do maguari (rio do próprio nome) em Icoaraci. Fonte: Álbum de Belém de 1902.



Vigilengas (a de dois mastros é a gambarra) transportadora de gado do Marajó, ancoradas em frente ao matadouro do maguari (rio do próprio nome) em icoaraci em 1935. Imagem: fragmento de Belém.

VIGILENGAS EM AFUÁ, ILHA DO MARAJÓ

Canoa vigilenga tipo 'gambarra' de Antônio Pereira Montoril (nasceu em 1880), pernambucano radicado no Amapá, na frente da sua propriedade. Casa Nova Floresta ao tempo em que pertenceu ao coronel José Serafim Gomes Coelho e que foi vendida a Antônio Pereira Montoril. A canoa vigilenga a vela atracada no porto da propriedade levava o nome do importante político que foi Intendente de Macapá e era natural do Ceará. O coronel Serafim teve importantíssima participação no sucesso comercial dos irmãos Antônio Pereira Montoril e José Pereira Montoril que se tornaram donos de barracão e fornecedores de uma numerosa freguesia de seringueiros.

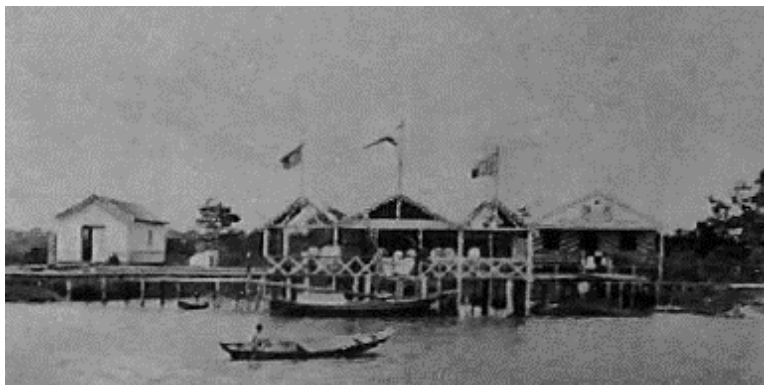


Canoa vigilenga tipo gambarra, no rio tartaruga em Afuá na ilha do Marajó, anos 20. Acervo: Nilson Montoril.



Vigilenga na orla de Afuá. Acervo: álbum do Pará de 1908.

VIGILENGAS EM CHAVES, ILHA DO MARAJÓ

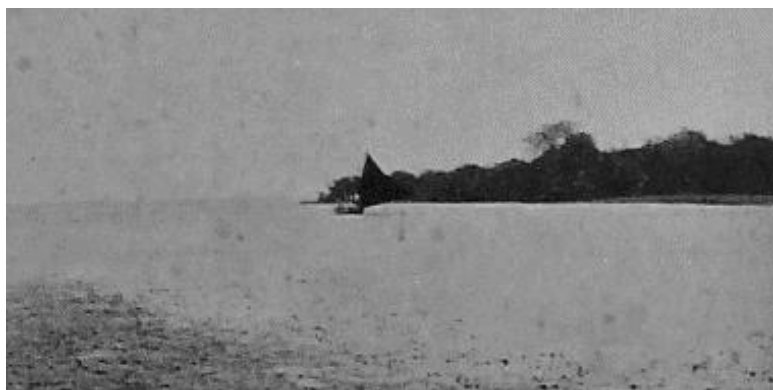


Vigilenga atraca no trapiche de Ganhoão no município de Chaves. Acervo: álbum do Pará de 1908

VIGILENGA EM CACHOEIRA DO ARARI, ILHA DO MARAJÓ

Publicado em 2 de outubro de 1855 no jornal TREZE DE MAIO.

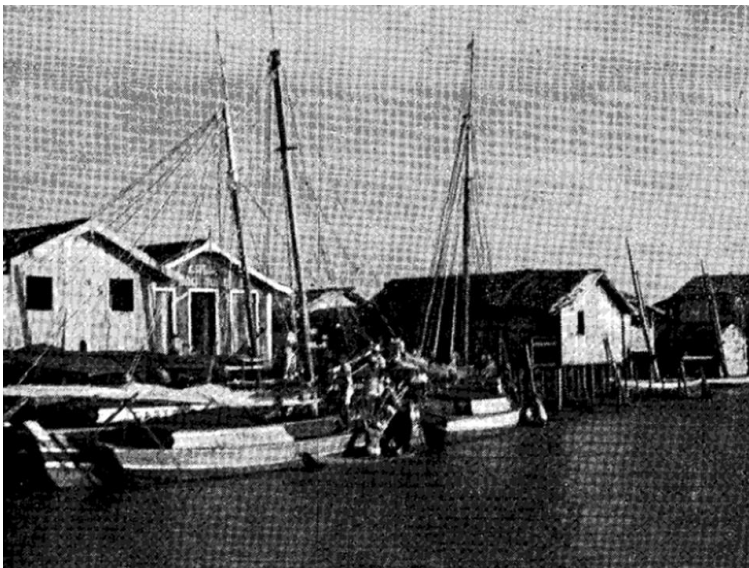
Dia. 8. Officio. Aos Cidadãos. Igual aos mencionados Penna & Filho, para que hajaõ de fazer embarcar na canoa vigilenga "Santa Roza", de que é encarregado Francisco Corrêa de Mello, 10 bois, dos que vierão de Arary, que, de conformidade com o officio do Exm. Governo da Provincia nº368 de hontem se remettem ao Presidente da Câmara Municipal da Vigia, para serem ali talhados e distribuídos ao povo a titulo de soccorros públicos. [fez-se a remessa por officio desta data]



Vigilenga navegando em Cachoeira do Arari/Marajó. Acervo: álbum do Pará de 1908.



Canoa vigilenga tipo “gambarra” de dois mastros para transporte de gado, ancorada em frente à fazenda ‘gurupatuba’ em cachoeira do Arari no Marajó. Acervo: álbum do Pará de 1908.



Vigilenga em Jenipapo, cachoeira do Arari em 1950. Fonte: Revista Brasileira de Geografia.

VIGILENGA EM SOURE, ILHA DO MARAJÓ



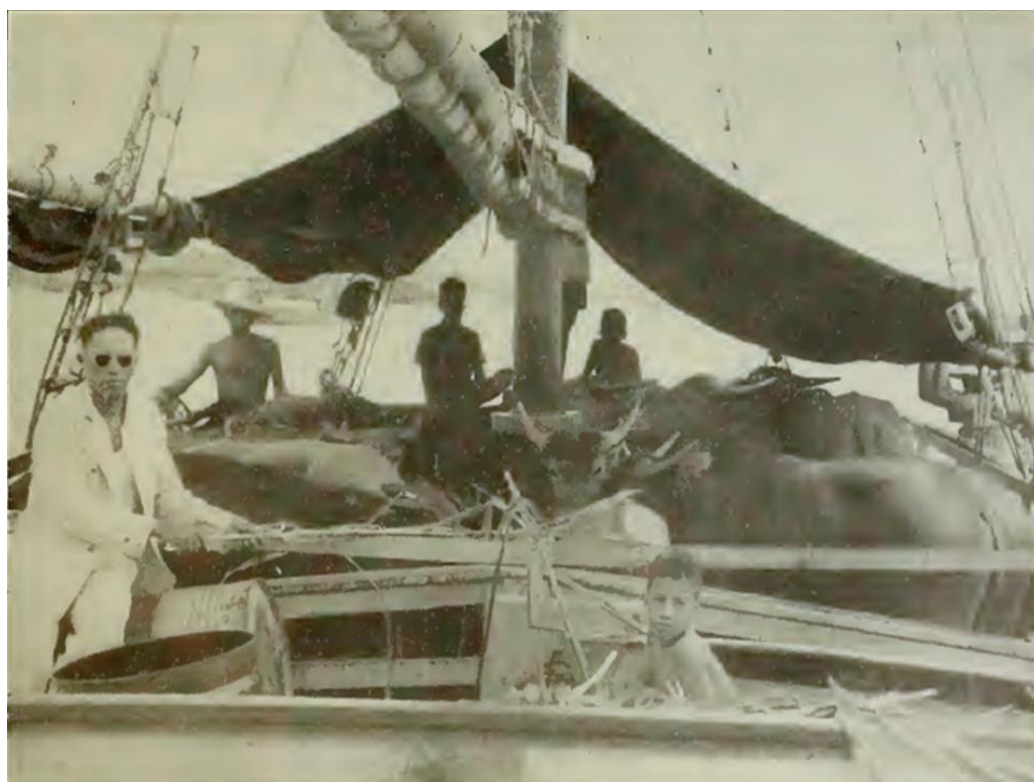
Duas canoas vigilengas em frente a Soure na década de 50, em primeiro plano a extinta tapaíora. Acervo: IBGE.



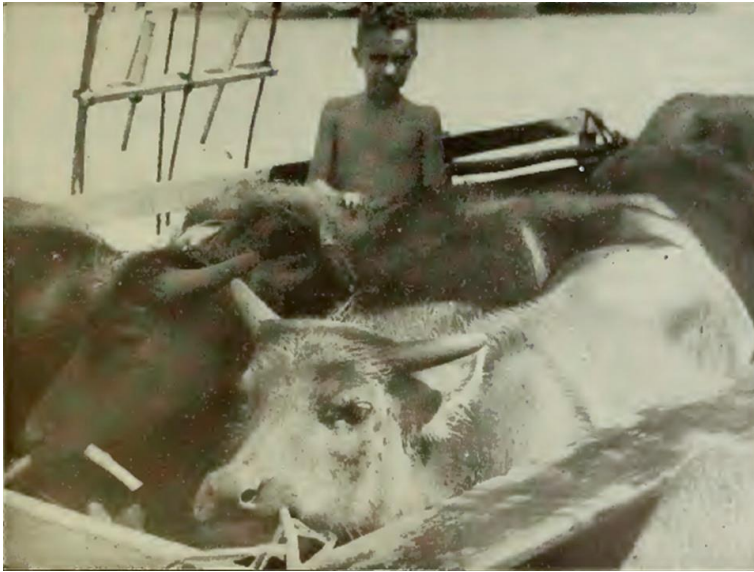
Canoas vigilengas nortistas em frente de Soure em 1956. Fonte: D.N.P.A.



Embarque de gado pelo chifre para a canoa vigilenga, Soure em 1956. Fonte: D.N.P.A.

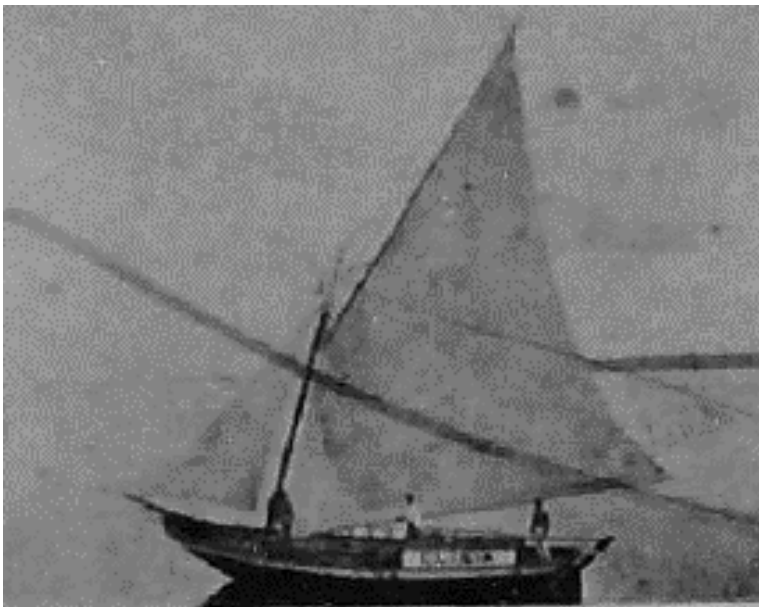


Búfalo de Soure transportado na canoa vigilenga “São Bento” para a Estação Experimental de Cacaual Grande, do Instituto Agrônômico do Norte em 1956. Fonte: D.N.P.A.



Búfalo de Soure transportado em canoa vigilenga para a Estação Experimental de Cacaual Grande, do Instituto Agrônômico do Norte em 1956. Fonte: D.N.P.A.

VIGILENGA EM BAIÃO

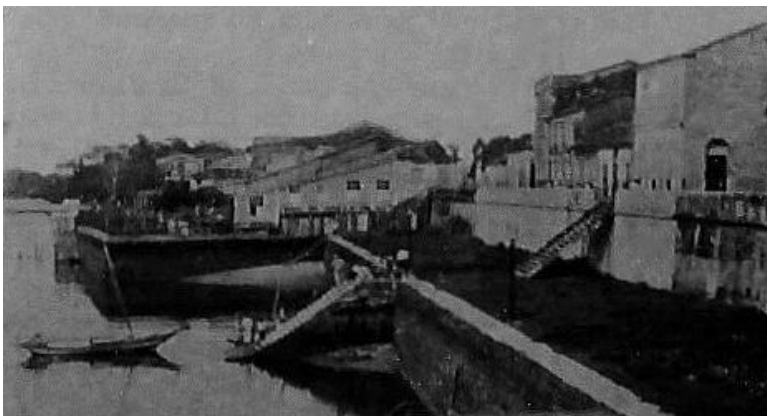


Canoa vigilenga em frente a cidade de Baião. Acervo: álbum do Pará de 1908.



Canoa vigilenga tipo 'gambarra' no rio Tocantins em Baião, utilizada para transporte de borracha. Acervo: Álbum do Pará de 1908.

VIGILENGA EM CAMETÁ



Vigilenga em frente a cidade de Cametá. Acervo: álbum do Pará de 1908



Vigilenga em frente a cidade de Cametá. Acervo: álbum do Pará de 1908.

VIGILENGA EM ABAETETUBA



Canoa vigilenga ancorada próximo ao trapiche estadual de Abaetetuba. Acervo: álbum do Pará de 1908.



Canoas vigilenga em Abaetetuba. Acervo: Álbum do Pará de 1908.



Canoa vigilenga em Abaetetuba em 1960. Acervo: blog do Ademir Rocha.

VIGILENGA EM SANTAREM

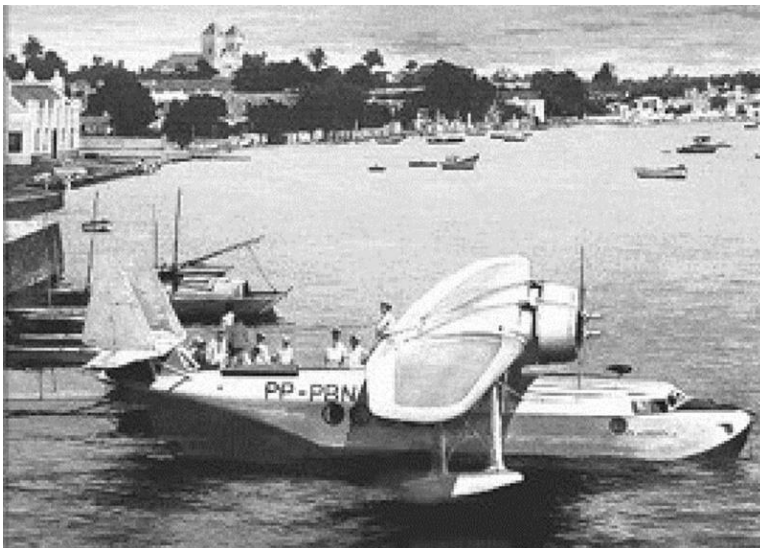
Distancia em 475 milhas náuticas ou 880Km de Belém, uma vigilenga realizava o percurso em média de 10 dias.

O jornal imperial paraense TREZE DE MAIO na edição nº 664 de 1846, dá a seguinte manchete na coluna de avisos:

“A vigilenga Lua Nova receberá as malas para Santarem no dia 6 de janeiro vindouro. Correio do Pará 21 de dezembro de 1846”.



Ao fundo canoas vigilengas no rio tapajós em frente de Santarém em 1930. Acervo: Ignacioneto.



Hidro porto de Santarém em 1937. por trás do avião uma vigilenga. Acervo: radioghbelém/história da aviação.

VIGILENGA EM ÓBIDOS



Vigilengas no porto de Óbidos em 1956. Acervo: IBGE.



Vigilenga no porto de Óbidos em 1965. Acervo: IBGE.

VIGILENGA EM MONTE ALEGRE



Vigilenga navegando no rio Amazonas em Monte Alegre. Acervo: IBGE



Vigilenga no porto de Monte Alegre, década de 50. Acervo: IBGE

VIGILENGA EM SÃO MIGUEL DO GUAMÁ



Vigilenga no porto da colônia em São Miguel do Guamá para o transporte de tijolo, telhas, potes de barro, década de 50. Acervo: IBGE

VIGILENGA EM SÃO CAETANO DE ODIVELAS



Canoa vigilenga 'geleira' em frente a São Caetano de Odívalas. Acervo: álbum do Pará de 1908.

VIGILENGA EM BRAGANÇA

Publicado em 2 de outubro de 1855 no jornal TREZE DE MAIO.

Dia 29. Officio. Ao Dr. Juiz de Direito da Comarca de Bragança, remetendo-lhe a cargo de João Emiliano Alves, Cabo da Canoa vigilenga - Nova Olinda - da propriedade de Faustino José Alves, uma caixa com medicamentos constantes da relação junta n.º 3., 4 sacas com bolachas, 2 barricas com assucar, e 2 garrações com 16 frascos de caxaça, para serem applicados e distribuidos aos enfermos da epidemia reinante, na fôrma do officio do Exm.º Governo da Provincia n.º 404 de 18 deste mez. (Communicou-se ao respectivo Collector para o pagamento)

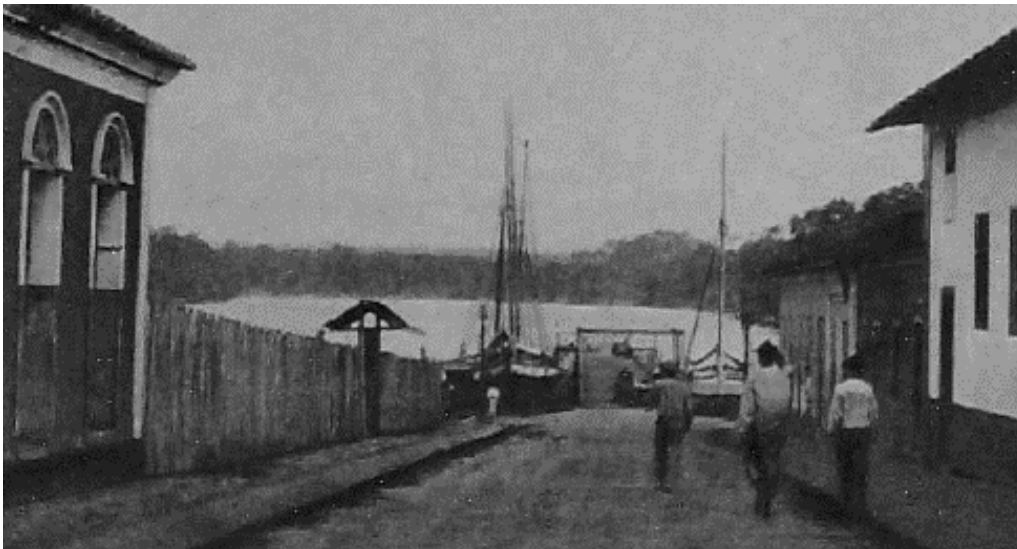
Portaria. Ao Porteiro da Thezouraria para que entregue ao Cabo da Canoa - Nova Olinda - 4 sacas com bolachas, e 2 barricas com assucar, que nesta data se enviaão ao Dr. Juiz de Direito de Bragança.

Referindo se ao artigo de Francivaldo Alves Nunes, cita que nos dados das autoridades provinciais, o intenso comércio de cabotagem na Zona Bragantina justificava-se pela produção agrícola na região. Segundo informações ainda na década de 1860, a cidade de Bragança é apresentada como grande produtora de feijão e milho, assim como pela extração do óleo de copaíba. Os registros ainda apresentavam o município como “uma das principais cidades da província pela sua população, lavoura e riqueza do solo”. Os engenhos de cana-de-açúcar e aguardente, olarias e fazendas de criação de gado, a produção anual de 450 alqueires de arroz, 1.300 arrobas de algodão em plumas, 22 arrobas de breu, 818 arrobas de café, 8 arrobas de cumaru, somadas a 3.164 alqueires de feijão e 12.238 sacas de farinha, além de 221 mão de milho, 23 arrobas de tabaco e 144 frascos de óleo de copaíba, fazia do município de Bragança um dos principais produtores de alimentos; sem contar a produção anual de 200 potes de azeite, 210 arrobas de café, 4.800 alqueires de farinha, as 6.000 mãos de milho ou 150 mil espigas produzidos no município de Vigia. Toda essa produção poderia ainda ser somada ao que era produzido nas vilas de Vizeu, Quatipurú, São Caetano, Curuçá, Irituia, Ourém e nos povoados de Tentugal e Almoço; produção que intensificava o comércio de cabotagem na região.

A importância da Zona Bragantina para a província do Pará não é um fenômeno da segunda metade do século XIX. Ainda no século XVIII a região era

um importante via ligação entre o Pará e Maranhão (através das canoas vigilengas). O primeiro registro da presença portuguesa segundo Ernesto Cruz em estudo sobre a colonização do Pará, ocorre por volta de 1616, quando Pedro Teixeira, preferindo evitar os contratempos das correntes e dos ventos marítimos, resolve fazer um outro caminho na sua viagem de Belém a São Luís. O caminho percorrido por Pedro Teixeira iniciava subindo o rio Guamá, passando por Ourém e Bragança até sair na costa junto ao rio Turiassú (CRUZ, 1963, p. 647). Nas décadas de 1860 e 1870, a região deixava de ser apenas uma via de ligação com o Maranhão. A presença de diversas vilas, freguesias e povoados e o movimentado comércio de cabotagem era demonstração de que a região poderia se transformar, segundo Domingos José da Cunha Júnior, numa importante área produtora de alimentos para a província do Pará.

O comércio de cabotagem desenvolvido no Nordeste do Pará constituía a principal forma de ligação entre os núcleos de povoação. Da cidade de Bragança, situadas às margens do rio Caeté, distante cerca de 166 quilômetros da capital, partia as vias de comunicação mais importante para o interior da região. Destacava-se ainda, o comércio de cabotagem, realizado por pequenos barcos, entre o município de Bragança e a vila de Vizeu. Situada na margem esquerda do rio Gurupí, limite da província do Maranhão e localizada a pouco mais de 94 quilômetros de Bragança e cerca de 244 de Belém, Vizeu produzia pescado abundante, farinha, milho, feijão, arroz e em menor escala o tabaco e o café, destacando-se ainda como local de entrada do gado proveniente da província do Maranhão. Essas viagens dos mercadores eram realizadas a bordo das canoas vigilengas originárias da cidade de Vigia de Nazaré.



Canoas vigilengas no beco da ponte em Bragança. Acervo: álbum do Pará de 1908.

VIGILENGA EM TOMÉ-AÇU



Campo de concentração de Tomé-Açu funcionou entre 1943 e 1945 (note a presença de canoa vigilenga) - Divulgação/Odete Sato

Segundo Renato Grandelle, em reportagem de O Globo/Rio, comenta das instalações de um campo de concentração erguidas em Tomé-açu no Norte do país para isolar imigrantes do Japão e da Alemanha, países do Eixo que lutaram contra o Brasil, é contada no livro “Por terra, céu & mar: Histórias e memórias da Segunda Guerra Mundial na Amazônia”, lançado recentemente pela editora Paka-Tatu, e em um documentário homônimo. (Na imagem acima nota se a presença de canoas vigilengas ancoradas no porto do campo de concentração, porém não se tem afirmações que essas canoas transportaram prisioneiros).

Pelo menos 480 famílias japonesas, 32 alemãs e algumas poucas italianas foram levadas do Pará e do Amazonas para Tomé-Açu. A viagem de Belém até a vila, que ficava na Ilha de Aracá, era feita de barco a vapor (que se vê na imagem) e durava de 15 a 18 horas. Muitos imigrantes desejavam ir para o campo, que funcionou entre 1943 e 1945, para se livrarem da depredação de suas casas e lojas, promovida por brasileiros que se autointitulavam patriotas, assim diz a reportagem.

O vigiense Francisco Beckman que viajou de mudança em canoa vigilenga para a cidade de Calçoene durante a segunda guerra mundial, teve de mudar seu sobre nome para Ferreira, pois seu sobre nome tinha origem alemã e na cidade era conhecido como “Seu Beque”. Seu filho Francisco Ferreira até 1983 era professor e diretor de escola em Calçoene estado do Amapá.

VIGILENGA EM SANTA ISABEL DO PARÁ

Durante o mês de julho de 1948, em companhia dos professores Pierre Courou, João Dias da Silveira e Lúcio de Castro Soares. Realizou o prof. ANTÔNIO ROCHA PENTEADO uma excursão de estudos da canoa vigilenga, ao Baixo-Amazonas, percorrendo particularmente a região, que se acha sob a influência da cidade de Belém do Pará.

Cita em seu trabalho: *“Tivemos oportunidade de verificar a importância desse fato quando permanecemos na região de Caraparu, de onde uma dessas canoas, uma ou duas vezes por semana, vai até Belém levando os produtos regionais e de lá regressando atulhada de mercadorias destinadas ao consumo dos caboclos. Carregamento típico levava, por exemplo, numa de suas viagens, a vigilenga “Carmita”, de propriedade do Sr. Lino Ferreira Faro: 150 alqueires de farinha de mandioca, 10 cachos de bananas, 5 dúzias de ovos e 6 remos.” Tais produtos sintetizam muito bem a economia da região de Caraparu, inclusive a produção do único artífice daquela área — o fabricante de remos, que não faz mais do que umas poucas peças, suficiente para lhe darem uns escassos cruzeiros.*

O dono dessa vigilenga “Carmita” é comerciante em Caraparu e proprietário de um desses típicos armazéns da zona rural, que tudo vendem à

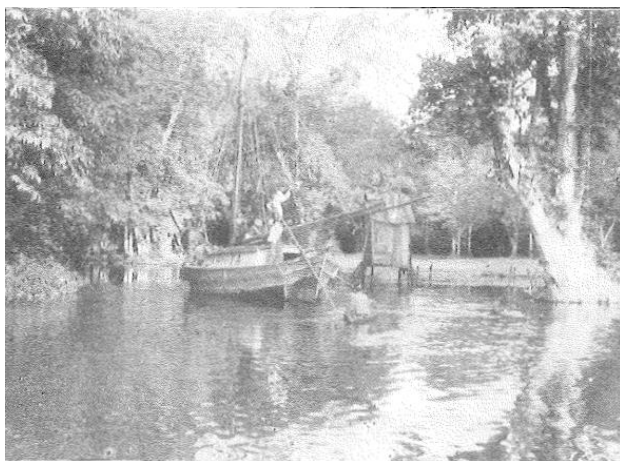
população local e que comprem tudo quanto ela produz. Com a viagem da sua canoa pode o Sr. Lino Faro reabastecer de mercadorias o seu pequeno armazém “A Vitória”. **As vigilengas desempenham, portanto, na região, o mesmo papel que desempenharam as tropas de burros no Brasil Meridional**, em épocas passadas, inclusive trazendo e levando notícias de uns e de outros; chegam a ser, assim, um veículo de idéias e servem para estreitar as relações dos que vivem no Baixo-Amazonas. ”



A canoa vigilenga “Carmita” no porto de Caraparú. — Seus tripulantes aparecem sustentando de pé os varejões, que vão ser utilizados no igarapé. O comprimento desses varejões é para compensar o tempo para empurrar a embarcação.



O piloto da vigilenga “Carmita” em seu posto, no rio caraparú



Vigilenga "Carmita" descendo o rio caraparu rumo a Belém, devido a falta de vento, navega com a vela arriada, sendo empurrado com varejões.

VIGILENGA EM MACAPÁ CAPITAL DO ESTADO DO AMAPÁ

José Aragarino de Mont'Alverne, nasceu em 1920 e faleceu em 2011, escreveu no blog Amapaense Canto da Amazônia do sociólogo e escritor Fernando Canto, suas lembranças do tempo das vigilengas:

"Nos meus tempos de escola, a canoa a vela era o único transporte utilizado para ir às aulas e de retorno à Fazenda, em período de férias. Belém era o centro procurado por todos, porquanto Macapá, àquela altura, era cidade de rota contrária aos interesses dos que marejavam às margens do Rio Araguari.

O barco Aporema e as canoas vigilengas "Macaibense", "Safira", "Deslizante", "Social" e "Excelsa", todas à vela, eram as embarcações que transportavam cargas e passageiros. Por elas o Araguari mandava à capital paraense, além do gado bovino para o corte, os produtos nativos, recebendo em contrapartida, artigos do comércio de varejo.

As embarcações saíam da foz do Araguari, geralmente ao romper da aurora, e dependendo da intensidade do vento, entre as nove ou dez horas, já perdia de vista a mata. Assim, sob um céu que se debruçava sobre o mar e parecia mergulhar suas faldas nas águas, além horizonte, viajavam o resto do dia a noite toda, e na manhã seguinte, no começo da tarde, o tripulante, do topo do mastro, já indicava, com entonação de alegria, que tinha mato à vista. Era o Cabo do Maguari, na Ilha do Marajó, a cada minuto encurtando mais a distância que o separava da embarcação.

Sua ultrapassagem era cronometrada pela voz cantante e cadenciada do proeiro recostado às enxárcias, um pé sobre o convés e o outro firmado no alcatrate, que manejando com extrema habilidade a corda da sonda, gritava incessantemente, a ser ouvido pelo piloto: "uma braça escassa! uma braça! uma braça e dois palmos! Braça e meia!..." E sua voz continuava até a sonda indicar

profundidade suficiente, dando a certeza da embarcação haver atingido o canal. Estava montado o Cabo, e a canoa velejava vento à popa, fugindo sobre o mar.

Ao longe, o sol poente multicoloria o céu crepuscular com seus raios estilizando as nuvens. No mar, sobre as águas revoltas, dezenas de vigilengas e tapaiuaras, no seu caminhar de cisne, demandando da pesca da gurijuba e da piramutaba, bordejavam céleres, para montar o Cabo antes que a noite chegasse.

Essas canoas, vigilengas ou tapaiuaras, freteiras ou não freteiras, eram caprichosamente pintadas a cores vivas e brilhantes, decoradas com figuras pitorescas e enfeitadas com bandeiras que tremulavam como acenos de adeus, ao sopro da menor brisa; eram bem equipadas e a tripulação primava pela sua limpeza e se orgulhava de sua canoa. Em cada uma delas, vinha o triunfo de uma boa pesca ou bem sucedida porfia”.

Pompílio Jucá, autor de "As Ilhas" e também de muitas poesias, costumava cantar em versos as proezas dessas embarcações e a valentia de sua tripulação, que sem bússolas, tendo apenas a intuição a nortear, afoitava-se mar afora, com suas canoas leves e pequenas como cascas de noz.

Exaltando a sua "Favorita", escreveu o poeta Pompílio:

*Bela canoa pintada,
Feita por mestre Cutuba,
Anda longe da beirada
Na pesca da gurijuba.
Nunca achou, a Favorita,
Outra que leve vantagem,
Vai sempre fazendo fita
Até o fim da viagem.
Tendo o Zé Grande no leme
E o Coati como proeiro,
A Favorita não teme
Força de vento ponteiro.
Da ponta do Maguari
Levanta com vento forte,*

Fundeia no Cunani

Sem ver o Cabo do Norte.

Ai que saudades que eu tenho...

“Mesmo em Macapá, quantas e quantas vezes, em tardes alegres de verão, a gente ficava no terraço do antigo Macapá Hotel unicamente, para se deleitar, apreciando a porfia ou o viajar despretenso das inúmeras canoas de velas tingidas com tintura extraída do paricá, que aportavam ou deixavam a extinta Doca da Fortaleza.

Hoje toda essa beleza de vai e vem de embarcações a vela, bordejando e sulcando altaneiras as águas do rio gigante e seus afluentes, já não existe mais. O motor a óleo diesel foi aos poucos profanando e desvirginando todo esse deslumbramento”.

Poeta Pompilho

A cidade de Macapá, Calçoene, Oiapoque e Amapá eram rotas frequentes das canoas vigilengas nortistas, eram base de apoio à pesca da gurijuba e fluxo de mercadoria. A distância de Vigia a Macapá é de 178.08 milhas náuticas, uma vigilenga fazia o percurso em 7 dias considerando as condições de navegação em mar.



Vigilengas na doca da fortaleza em Macapá em 1908. Acervo: Álbum do Estado do Pará de 1908.



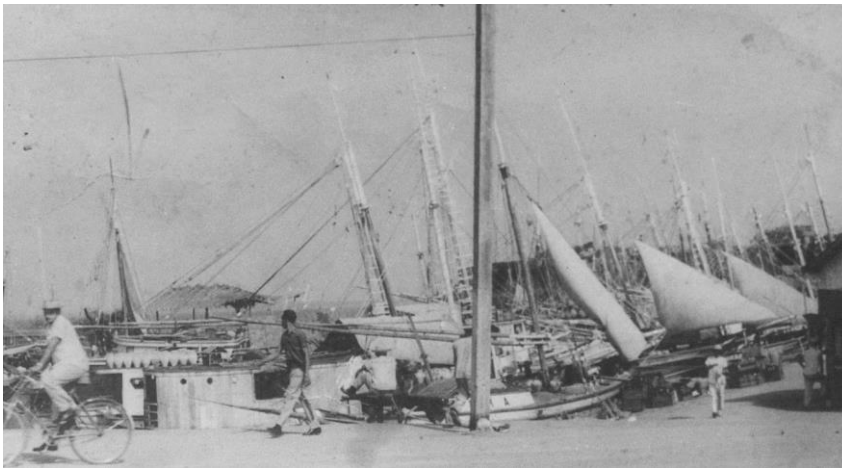
Canoas vigilengas no canal da fortaleza em Macapá, anos 50. Acervo: Álbum do Pará de 1908



Vigilengas no igarapé fortaleza em Macapá. Acervo: IBGE



Vigilengas ancoradas na doca da fortaleza em Macapá. Cervo: IBGE.



Vigilengas em Macapá, anos 50. Acervo: IBGE

VIGILEGA NO MUSEU DAS CANOAS EM BELÉM E NA VIGIA

O museu das canoas se encontra instalada no mangal das garças em Belém do Pará, ilustrando vários tipos de embarcação típica da Amazônia e outros apetrechos de pesca e ferramentas de construção e de calafates. No museu da Vigia de Nazaré se encontra uma réplica da canoa vigilenga e seus apetrechos. Antonio Alves Camara em seu trabalho de catalogação das canoas indígenas do Brasil publicado em 1888, classificou as vigilengas originária da cidade de Vigia e que se disseminou para outros estados. Era o único modelo de canoa utilizada no serviço de cabotagem da Amazônia até a costa Piauiense.



Canoa vigilenga no museu das canoas em Belém. Foto: Ailson Cardoso



Canoa vigilenga no museu da Vigia de Nazaré. Imagem: Ailson Cardoso



Proa da canoa vigilenga no museu da Vigia de Nazaré. Foto: Ailson Cardoso.

MUSEU NACIONAL DO MAR

O Museu foi instalado nos antigos armazéns da extinta Empresa de Navegação Cia Hoepcke em Santa Catarina. O museu encontra-se localizado à Rua Manoel Lourenço de Andrade, 133 - Centro - São Francisco do Sul - Santa Catarina – Brasil. Encontram em exposição nas salas temáticas do Museu Nacional do Mar – Embarcações Brasileiras, cerca de 150 peças de modelismo

naval e a Coleção Alves Câmara, do século XIX (reprodução da coleção original que se encontra no espaço cultural da Marinha, no Rio de Janeiro). Entre elas a Cútter do Maranhão, a vigilenga que mudou de nome.



Canoa vigilenga no Museu Nacional do Mar em Santa Catarina.



Vigilenga modelo Costeira do Maranhão no Museu Nacional do Mar em Santa Catarina.

MUSEU DAS CANOAS DO SÃO LUÍS - MARANHÃO

O museu marítimo da SOAMAR do Maranhão é o resultado de uma parceria com a capitania dos portos e com o syngamar, além de empresas ligadas ao setor que contribuíram e contribuem com peças do acervo, estando este em constante crescimento. Lá estão expostas miniaturas da canoa costeira do Maranhão, (derivação da vigilenga).

O museu fica localizado na sede da soamar, no jenipapeiro, no bairro da camboa, em São Luís do Maranhão. Em 1986, havia uma estimativa de mais de 180 embarcações dessas no Maranhão. Hoje, são apenas 27, o que significa que elas estão correndo sérios riscos de desaparecimento. De acordo com o especialista, o risco de desaparecimento se dá por causa da vocação para o transporte de carga que foi diminuindo.

O mercantilismo realizado por vigilengas entre Belém, Vigia, Bragança e Turiaçu no Maranhão possibilitou o estabelecimento dessa embarcação nessa região que ainda se encontram navegando nas águas maranhense. O jornal "Correio do Pará" de 10 de setembro de 1846, anunciava viagem de vigilengas para Turiaçu.



Embarcação artesanal é típica do litoral maranhense. Atualmente, há apenas 27 catalogadas pelo Iphan. A canoa costeira maranhense, recebeu o título de Patrimônio Cultural do Brasil. Além dela, outros três tipos de embarcações tradicionais do Brasil receberam o mesmo título. Parabéns aos maranhenses pela iniciativa, preservando um patrimônio cultural dos nossos pescadores, não deixando apagar a nossa história.

OS MESTRES CARPINTEIROS

Os índios foram os primeiros carpinteiros de vigilengas que aprenderam o ofício com os portugueses, tinham bastante mestria na construção de canoas vigilengas, como afirma no manuscrito o Padre João Daniel em suas andanças pelos rios da Amôzonia e pela Vigia.

“Já é tempo de dizermos alguma cousa da grande habilidade e aptidão dos índios da América para todos as artes e ofícios da república, em que ou vencem, ou igualam os mais destros europeus. E posto que entre si e nos seus matos não usam, nem exercitam oficio algum, como xastres, carpinteiros, sapateiros, e outros, de que não necessitam, segundo a sua vida brutal e de nudez em que vivem: só exercitam a pescaria, o caçar, em que são insignes com as suas armas de arco e flexa; como também insignes nadadores, e mergulhadores; contudo nos mesmos matos fazem algumas coriosidades de debuxos, e embutidos só com o instrumento de algum dente de cotia, que não só são estimados dos europeos, mas também claros indícios da sua grande habilidade. Onde porém realçam mais é nas missões, e casas dos brancos, em que aprendem todos os ofícios, que lhes mandam ensinar, com tanta facilidade, destreza e

perfeição, como os melhores mestres, de sorte que podem competir com os mais insignes do ofício: e muitos basta verem trabalhar algum oficial na sua mecânica para o imitarem com perfeição (...), não usam nem de medidas, nem de compasso: porque na fantasia a delinearem conforme o modelo, que antes viram. Olham para o madeiro, que tem diante, e já com machado, já com a enxó, e depois com os mais instrumento logo, ou com brevidade a dão perfeita.

Os mestres carpinteiros navais não frequentaram nunca nenhuma escola naval, a profissão era passada de pai para filhos, porem tinha os aprendizes de carpintaria, na época era comum os filhos desde criança aprender uma profissão, apenas com suas observações já construíam canoas em miniatura para o lazer nos igarapés.

Os mestres de formação totalmente empírica, para tanto, o armador (ou proprietário) deve, necessariamente, fornecer dois elementos indispensáveis: A finalidade operacional da embarcação (capacidade de carga a ser transportada e o tipo de carga) e a rota a navegar (via fluvial ou marítima), seleção tipológica específica da embarcação. Com base nas informações os mestres faziam seus cálculos mentais para a construção.

Um fato curioso nas embarcações era a “linha d’água” (uma faixa pintada na lateral do casco da embarcação, ainda no estaleiro), quando a embarcação era colocada de “bubua”, isto é, a flutuar, a faixa ficava no nível da água sem cálculo prévio (ação intuitiva).

As características principais da embarcação, para atender as exigências citadas, sucedem da prática e das estimativas de dimensões dos compartimentos destinados a carga ou passageiros, como: comprimento, boca, pontal e cubagem, ou seja, a quantificação das dimensões mencionadas, num processo intuitivo. Os mestres portugueses repassaram as técnicas aos nativos surgindo assim novos e renomados carpinteiros navais vigilengos.

Os carpinteiros vigilengos dos últimos 50 anos

Bairro do arapiranga: Luís capivara, Mundico mandubé, mestre jesus, camute,

Vigia centro: os estaleiros eram estabelecidos no portinho em números de 10 estabelecimentos. O mestre Didi era um dos proprietários desses estaleiros. O mestre Sátiro foi um dos maiores carpinteiros navais de nossa cidade. Suas embarcações eram vendidas, inclusive, para outros Estados. Informações prestadas pelo mestre Osvaldo Bentes.

Porto salvo: Osvaldo Bentes dos Anjos, nasceu em 10 de setembro de 1927, hoje com 88 anos morador da localidade, também era músico da banda musical portosalvensê, começou a trabalhar como carpinteiro naval aos 12 anos, construiu vigilengas em Macapá, ilha do Marajó, Vigia e vila do Espírito Santo do Tauá, aprendeu com o seu pai Raimundo Anjos Brito, era conhecido por Raimundo japiim.

Borralhos: Jósimo da Conceição Ferreira, nasceu em 30 de outubro de 1935, aprendeu com o seu pai, atualmente está aposentado.

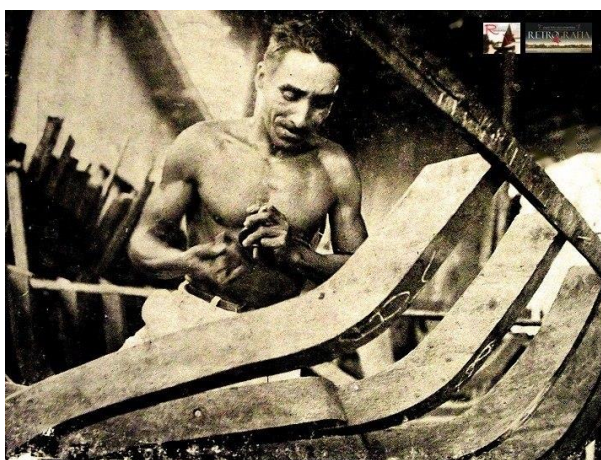
Vila do Espírito Santo do Tauá: Marcos Nonato da Silva, nasceu em 1943, começou a construir vigilengas bolacheiras aos 17 anos herdando a prática de seu pai. Na comunidade residiam os portugueses Manoel Joaquim, Manoel folha e Antônio pinto, donos de vigilengas freteiras.



Vigilenga no remonte em Borralhos nos moldes típicos do passado, com a canoa no rolo. Acervo: Ailson Cardoso 2014.



Carpinteiro naval em sua atividade artesanal em Vigia. Acervo: retrografiavigilenga



Carpinteiro naval fixando os braçames. Acervo: retrografiavigilenga

O TELHEIRO OU ESTALEIRO

Não se tem registro da primeira carpintaria naval em vigia, porém a de ser coerente o surgimento após a colonização, provavelmente as caravelas e as naus disponibilizavam de carpinteiros navais e calafates a bordo para manutenção das embarcações quando apresentavam avarias, em terra com certeza construíram abrigos para as embarcações e daí surgia os estaleiros navais para dar início ao novo ciclo de embarcações pesqueiras adaptadas para a região e para a pesca, a vigilenga.

Os estaleiros não possuíam dique, sempre eram instalados na orla ou próximo de igarapés com influência da maré, geralmente as canoas eram colocadas na água nas marés de lanço(equinócio), que chegavam mais próximo ao estaleiro, essas embarcações eram empurradas por várias pessoas que

utilizavam rolos de madeira para deslizar a embarcação que era motivo de festa para os presentes, essa prática era denominada de 'bota fora'.

Belém possuía o mais moderno estaleiro naval da época, com tecnologia e uso de equipamento mecânicos movido com eletricidade, construindo embarcações em série inclusive as vigilengas como mostra a imagem abaixo.



Estaleiros artesanais (utilizava-se apenas ferramentas manuais), onde foram construídas vigilengas, no bairro do arapiranga em Vigia, ficava situado na avenida Justino Barroso, antes da construção do cais de arrimo. Acervo: biblioteca Irene Favacho.



Estaleiro artesanal em Macapá próximo ao igarapé da fortaleza. Acervo: IBGE, 1948.



Trapiche do estaleiro em Belém (usava-se maquinas a vapor) de propriedade de M. Caniceiro da Costa. A esquerda canoa vigilenga sem mastro, a direita mastros de canoa vigilenga. Acervo: Álbum do Pará de 1898.



Interior do estaleiro em Belém de propriedade de M. Caniceiro da Costa. Acervo: Álbum do Pará de 1898.

A FERRARIA

Uma atividade artesanal muito importante na era de glória das vigilengas, existiam inúmeras ferrarias na cidade que confeccionavam ferragens de embarcações como “tracadeiras” e parafusos responsáveis pela fixação das peças principais da embarcação, como o “gaviote” localizada na frente da embarcação, o “cadastro” (cadastre) localizada na trazeira, “pêga” de gurupé, etc. as peças eram confeccionadas com muita habilidade sob medida pois o

tamanho da embarcação não seguia um padrão. A evidências nos manuscritos do Padre João Daniel, que os índios aprenderam o ofício de ferreiros com os portugueses na vila de Vigia.

(...). Em ûa vila de portugueses havia um índio ferreiro e serralheiro tão insigne, que os mesmos portugueses do mesmo ofício lhe davam não só as primazias, mas também os votos para ser juiz do ofício. Quando algum queria alguma obra de primor, não buscava os oficiaes brancos, mas o índio; e só com lhes mostrarem algum original, ou dar-lhe explicação da obra, para logo imitar e fazer com perfeição (...)



‘Pêga’ redonda confeccionada artesanalmente em ferrarias de Vigia. Acervo: Ailson Cardoso

Essas oficinas tinham uma arquitetura bastante rústica, de taipa ou madeira, chão batido, como instrumento de trabalho possuíam, fole de ferreiro

ou fole de forja pendular usada para atizar o fogo na hora da forja do ferro, bigorna fixada em cima de troncos de árvores, furadeiras manuais, esmeriladoras manuais, cortador de ferro de alavanca marretas de vários pesos utilizadas de acordo com o serviço e outros instrumentos. Fabricavam de forma artesanal pregos galvanizados de “forro”, “meio forro”, “galeota”, “meia galeota” e “gavilha” para braços e cavernas, “plumos” de medida de profundidade, suporte das “bolachas, roldanas de “moitão”, tripé de fogão, varão de leme, ancoras das vigilengas e “ancorotes” de espinhel. Fato curioso da utilização do “carvão de ferraria”, que eram em pequenos cubos para facilitar o manuseio do operador na hora de queimar o ferro.

As ferrarias eram abastecidas de ferro por comerciantes da cidade que transportavam de Belém até a Vigia via fluvial em canoas vigilengas, apenas duas canoas transportavam, uma era do Sr. “Sabico”.

OS FERREIROS DOS ÚLTIMOS 50 ANOS:

Bairro do Arapiranga: Antônio Santos (antonico), Valdomiro Bastos, Raimundo Brito (tuchaua), Raimundo Monteiro (mundico boto), “nazico”, “Nerito, Centro da Cidade: Amor Santos, beloquita, adamor, soeiro, chicória.



Carvão de ferraria



ferraria artesanal



Ferraria e as peças confeccionadas para canoa vigilenga. Acervo: Retrografia vigilenga.

O CALAFATE

Um profissional artesanal de grande importância na construção de vigilengas, ele é o responsável pela vedação do casco e impermeabilização e manutenção pós pescaria.

Na construção das caravelas portuguesas utilizava se entre o tabuado esparta e linho embebido em óleo de peixe engrossado; também se usava óleo de peixe sill para proteger a madeira do casco.

O mestre da vila dos Borralhos em Santo Antônio do Tauá relata que a fibra (em formato de corda) da envireira (*Xylopia Spruceana*) era utilizada para calafetar as vigilengas e posteriormente a fibra do algodão, os óleos vegetais da Amazônia e gordura animal foram utilizadas no calafeto nas primeiras canoas vigilengas.

No livro “Ensaio Sobre As Construções Navaesdas Indigenas do Brasil” (1988), Rodrigues Ferreira exprime na importante noticia sobre a marinha interior do estado do Grão-Pará, se referindo a extração e uso do breu, dos óleos vegetais e gordura animal no calafeto das canoas.

“ Debaixo desta denominação se compreendem as rezinas, que se recolhe da Arvore... Sicantaà ihua, entre os Indios, ou Pau de breu, entre os brancos, e da outra arvore do Anany, donde se tira o chamado... Breu de frecha. Ambas ellas são as que fazem os maiores fornecimentos, sempre que se precisa deles; mas dentro neste Rio Negro; não se faz tanto Breu de Anany, quanto na capitania do Pará.

Hé certo, que, dentro deste Estado, o breu do Paiz reziste mais ao calor do Sol, do que o Pez da Europa. Os calafates não usão dele, sem primeiro lhe adicionarem as substancias oleosas, quando o fazem fluido ao calor do fogo, de cada vez, que se propoem calafetar alguma Embarcação. Addicionão-lhes os óleos, para fundir mais, e para chegar ao ponto de correr de modo, que se estenda bem pelas custuras, e as possa lavar. As substancias oleosas, que eu tenho visto empregar, são, o sebo, onde há gado, ou azeite de yandirola, que ainda não há na capitania do Rio Negro; ou o que se extrahe, e se faz das banhas dos jacarés, e dos botos na falta do da Balea, ou as chamadas manteigas de tartaruga, e de Peixe-boy.”

No livro ALBUM DO PARÁ DE 1908 cita o vegetal ALMECEGUEIRA (*Hedwigia balsamifera*), muito empregada no Pará para calafetar embarcações vigiengas. Esse vegetal produz o breu, uma resina de odor agradável que nasce do cerne do tronco. A arvore expelle essa resina naturalmente como forma de autoproteção quando é danificada ou picada por um inseto na mata. No princípio o breu tem cor branca brilhante e transparente lembrando um mineral, com o tempo solidifica-se, formando uma massa dura, esbranquiçada e cinzenta, facilmente inflamável.

A estopa de fibra vegetal tratada com alcatrão eram utilizadas nas juntas existentes entre as tábuas ou os pranchões, impermeabilizando o casco das embarcações. Os espaços eram preenchidos também com cal e óleo vegetal ou de peixe.

A cultura do algodão no Brasil teve início em meados do século XVIII, com a revolução industrial na Europa. O primeiro grande produtor foi o Estado do Maranhão no ano de 1760 começou a produzir e exportar para Portugal, que por sua vez, exportava para a Inglaterra, centro da indústria têxtil na Europa. O beneficiamento do algodão no Brasil tem seu início na mesma época. Contando com a mão de obra de escravos através de um método manual primitivo, utilizava um aparelho denominado “churka oriental”.

Provavelmente nessa mesma década o algodão começou a ser cultivado na Amazônia usado na calafetagem das embarcações substituindo as fibras naturais da amazonia , produto muito comum nos comércios da Vigia.

O calafeto constitui em fazer o pavio de algodão, tingimento com zarcão e óleo vegetal para impermeabilização, calafetagem, alisamento e breagem (aplicação do breu aquecido que se torna líquido grosso).

Para recalafetar as vigilengas, usavam-se do artifício de queima do casco com folha seca de coqueiro para eliminar o crustáceo caraca e o molusco turu (*Teredo sp.*) e facilitar a remoção do betume (piche), antes o calafate embarreava (aplicação de argila do mangue) em todo o casco para proteger a madeira do fogo. Era comum os proprietários de vigilengas estocarem grandes quantidades de folha seca de coqueiro. Atualmente essa prática não é mais usada, foi substituída por maçarico a gás.

No museu das canoas em Belém se encontra um painel com um poema sobre o calafate, retratando o cotidiano dos mestres calafeteiros.

MESTRE CALAFATE

(BEKA)

Um quarteirão de tabaco

Quartilho e meio de gás

Quinhentas gramas de massa

Alvaiade de água ráz

Rema mestre calafate

Pro porto que Deus te deu

Carece chegar em tempo

Que o tempo vai virar breu



Material do calafate exposto no museu das canoas em Belém. Foto: Ailson Cardoso.

O Padre João Daniel cita em seu manuscrito “Tesouro Descoberto no Rio Amazonas” de 1757 e 1776. Era o turu, a praga das embarcações que preocupava os proprietários das canoas vigilengas.

Turu é a peste das embarcações do Amazonas, ainda que não é só do Amazonas. É semelhante à minhoca, e propriamente é minhoca da água, é branca, mui delgada, e tão mole, e flexível, como uma tripa delgada; e faz admirar como um tão desprezível bichinho tenha tanta força, e atividade que roa, passe, e fure as embarcações, e qualquer madeiro, pondo-o como um crivo! (...) serem bichos tão desprezíveis, e os índios do Amazonas tão nojentos, fazem dessas minhocas, ou lombrigas, pratinhos de muita estimação, e apreço, e ainda muitos brancos, para o que vão nas vazantes pelas praias de lodo, abrem os paus podres, de que estão cheios os rios, e em breve espaço de tempo enchem pratos, ou cuias, que levam para casa, guisam, e se regalam.

(...) e se estas pragas dessem somente nos navios, e são ordinariamente de pinho, ou pau mole, não seria tanto de reparar; mas nas embarcações do Amazonas, que pela maior parte são fabricadas de angelim, e ita iba, e semelhantes madeiras, cuja dureza pode competir com o ferro, é mais de admimirar! Mas é tão certo, como todos os moradores, e habitantes do Amazonas o experimentam, pois ordinariamente é o turu a destruição dos barcos. O remédio, que lhe aplicam é o breu misturado com azeite de andiroba, que com o seu grande armagor não deixa chegar a a si estas lombrigas; por quanto podem descansam as embarcações em terra não imediatas ao lodo, por onde anda escondido o turu; porém levantadas, e suspensas em paos(...)

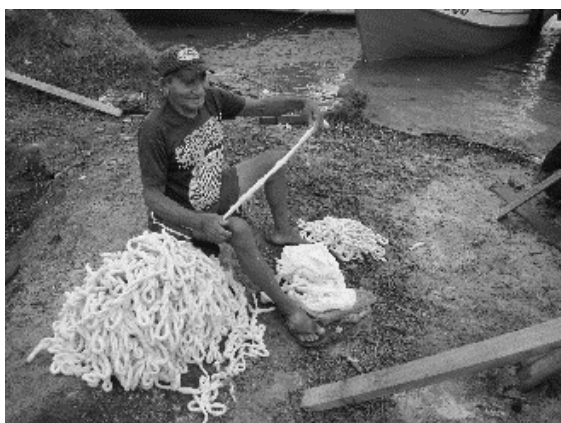


Peça da vigilenga denominada de 'cadastre' atacada por turú. No detalhe atracadeira de leme.
Foto: Ailson Cardoso 2.000.

O **turu** (*Teredo sp.*), também conhecido como **gusano**, **busano** ou **cupim-do-mar**, é um molusco bivalve da família dos teredinídeos. Apresenta aspecto vermiforme semelhante a uma minhoca, tendo numa das extremidades valvas com sulcos providos de dentes, os quais são utilizados para abrir galerias em madeiras submersas, formando aí as suas colónias.

Os turus vivem principalmente em manguezais, alimentando-se dos seus troncos ou em árvores podres e caídas na água. Conseguem devorar a madeira através de seus denticulos na cabeça. São como cupins de madeira molhada, pois são encontrados nos cascos das embarcações, causando-as prejuízos. Sua carne é comestível e pode ser consumida na forma crua, cozida ou em sopas. Tal iguaria é parte das culinárias paraense e amazônica, principalmente na ilha de Marajó e arredores, sendo também apreciado no Maranhão e no Amapá. É um alimento rico em cálcio e ferro, cujo sabor é descrito como semelhante ao de mariscos como as ostras.

Notadamente quando o Padre João Daniel falava do turu, estava falando da região de vigia, do seu habitat natural, os manguezais da foz do Amazonas.



Calafate enrolando o pavio na coxa e embebendo com óleo vegetal. Foto: Ailson Cardoso. 2010.



Calafetando e alisando. Acervo: Ailson Cardoso



Retirando o calafeto. Acervo: Ailson Cardoso

No bairro do arapiranga o mais famoso calafate foi o mestre Inocência Campos, passou sua vida na orla do bairro do arapiranga calafetando vigilengas.

O PINTOR NAVAL.

Entra em sena depois do calafate e dá o acabamento final na embarcação. Preocupa-se com a estética: deve embelezar o barco recém-construído ou reformado. Sua atividade é indispensável também à conservação da madeira, protegendo-a do sol, da chuva e da umidade. Eram verdadeiros artistas

desenhando letras suspensas em estilos peculiares impar nos mais finos detalhes e acabamento. Frases religiosas, nome de santo, nome dos filhos, a natureza e nomes indígenas eram desenhadas pelos pinceis mágicos muitas vezes feitos pelos próprios pintores de forma artesanal utilizando os recursos da natureza. O “escupeiro” era um pincel artesanal composto de uma vara em torno de um metro e as cerdas ou “cabeça” confeccionada de algodão.

Alguns detalhes fazem da vigilenga uma das embarcações mais pitorescas seguras e belas da região norte: a pintura peculiar com cores típicas ao gosto do proprietário, pintadas por “*Portinaris vigilengos*”, as vezes com referências as cores do clube de futebol da cidade, do friso para baixo era pintada de preto a base de piche para proteger o casco,

CONFECÇÃO DA VELA

No livro ENSAIO SOBRE AS CONSTRUÇÕES NAVAES INDIGENAS DO BRASIL, publicado em 1888 no Rio de Janeiro, o autor cita o manuscrito de Rodrigues Ferreira, que fala a respeito da confecção da vela de canoa vigilenga:

“Ellas se fazem de brim, para as canôas de S. Ex^a. R^a. e do General do Estado, e dele era feita huma das duas andainas de panno, para cada huma das Guarda-Costas. De Panno de algodão são feitas as velas de quasi todas as outras; e o fio, com que as cosem, ou ha também de algodão, ou de Tucum, onde o há, hum, e outro encerado com cêra bruta do Mato. Os índios não fazem tanta despêza, com as das suas ígarités; despem a casca vitrea, que tem os pés das frondes das Palmeiras do Muritv, e do Yupaty. De cada pé, depois de descascado, tirão pelo seu comprimento, duas costaneiras, e hum meyão, da substancia interior, q hé esponjosa, com o amago da frecha: com os meioens somente se fazem as melhores vellas: Outros nenhuma duvida poem em aproveitarem também as costaneiras: Mas antes de as unirem huma as outras, com hum fio de curauá, as esganão, ou como elles se explicão, as cambricão de intervallo, em intervallo, em que vão as costuras perpendiculares que servem de as ajustar entre si, de modo q entre ellas não fiquem fendas, ou taliscas, por onde escape o vento, e deixe de fazer na vella a impressão possível.

Outras velas são meras esteiras de Piry, que hé a Tabua da Terra, e da casca vítrea do Guarumaã, da Iassetara, do Murity, e outras: Com ellas vi eu velejarem as igarités nas grandes travessias da cidade do Pará, p. a Ilha grande de Joannes, e dalli, para a Villa de S. Joseph do Macapá”.*

Com a evolução da tecelagem na revolução industrial, o tecido de algodão se popularizou, nota-se na citação acima, que as velas das vigilengas eram bastante rústicas, feitas de palha e somente a elite do estado tinham o privilégio de navegar com velas de brim.

No último ciclo das vigilengas, os responsáveis pelo corte e instalação da vela era o próprio pescador vigilengo, normalmente feita de brim de algodão; para fazer o molde da vela os pescadores amarravam cordas nas duas vergas içavam na canoa ao máximo para obter o tamanho, posteriormente marcavam o tamanho das cordas na verga inferior, superior, a altura entre vergas no mastro e altura entre as pontas das vergas. Após esse trabalho arriavam as vergas, transportavam a corda com as medidas, esticavam geralmente na rua, desenhando uma figura triangular (a vela vigilenga tinha quatros lados), em seguida estendiam a lona de algodão marcavam com carvão para fazer o corte das faixas, numerando as partes a serem costuradas, finalmente levavam para a costureira. Nos bordos é feita uma bainha reforçada, posteriormente o entralhe com cabo de algodão. Depois de pronta os próprios pescadores faziam o tingimento com tinta extraída da casca de vegetais, como o muruci do mato, cumatê, casca do mangue vermelho, mamorana e casca da andirobeira (as cascas dos vegetais eram cozidas para liberar a tinta)..

CONFECÇÃO DA CORDA COM OS RECURSOS DA NATUREZA

Ainda no mesmo manuscrito de Rodrigues Ferreira, existe um anexo do tenente Coronel Theodosio Constantino Chermont, o modo de fabrico de corda de guambê.

EXTRACÇÃO E PREPARAÇÃO DA MATERIA

“O Guambécema se extrahe dos Bosques na fôrma ordinária a toda a casta de Cipó; cortando-se-lhe o maior comprimento possível; e transportado ao lugar em que se deve fabricar a córda, despem-no da sua epiderme, cuticula, ou membrana externa, separando- a por huma incisão, da sua parte lignosa interna com muita facilidade, pela membrana celulares tar sempre provida de huma Lympha mucosa, a qual se não deve seccar, para se conservar mais apta, mais flexível, e mais fácil a torcer, porque passando a seccar-se, fica lignosa, e tanto mais difficil a fabricar-se; e portanto menos boa a sua qualidade. Para evitar este inconveniente, e impedir de seccar-se a mucilagem que facilita a mão d'obra, á proporção que vai descascando, se vai deitando de molho em agua, aonde se conserva optimamente largo tempo sem padecer alteração alguma a sua boa consistência. O Guambé da melhor qualidade se tem experimentado sêr aquelle, que não excede a sua perfeita madureza; que hé quando, tem perdido a côr verdeenga, e adquirido hua côr de castanho claro; porque está na sua melhor consistência, por nervoso, corriaço, e muito flexível, para se fazer muitos, e bons cabos; sendo que depois de muito maduro, e envelhecido, fica lignoso, pouco flexível, e menos proprio para se fazer cabos, que tenham toda a elasticidade possível, e de que a matéria he susceptível, e própria”.

MODO DE FABRICAR OS CABOS

«Os cabos ou cordas neste Paiz se fabricão de três difierentes sortes ;a mais ordinaria hé ,como dizem ,feita á mão sem adjutório da arte ;e consiste a sua manipulação em dada a grossura do cabo ,que pretende ;proporcionão a grossura de três cordoens ,dos quaes dous torcem aos poucos, emendando-lhe ,quando torcem, a matéria necessária para conservar a grossura primitiva ,e produzir o comprimento ;formando com eles huma corda bitoria; depois torcendo o terceiro cordão aos poucos ,o vão introduzindo pela côcha da corda, ou pela engra da Ellipse formada pelo passo do movimento revulsivo dos cordoens ;e desta fôrma continuão o trabalho athé dará córda o comprimento, que se propoem .Este methodo ainda é muito defeituoso, não deixa de ter sua commodidade. O defeito consiste principalmente em não se poder dar ás cordas de maior grossura, ao trocar dos cordõens, aquella necessária precisão de torcedura, que obriga a precisa união das suas partes, para evitar a separação. Neste caso perde este methodo por menos torcido, quando em outros methodos se nota por mais. Monsieur Muslchenbroeck, propoz, se se poderia absolutamente dispensar a torcedura; mas tudo ponderado pela experiência dos factos se achou, q as cordas não torcidas não erã o mais fortes, pelo menos em hum espaço de tempo conveniente; e que a sua fabrica se faz mais dispendiosa, e muitas vezes impossível .Monsieur Buhamel decide q hé necessário continuar no methodo de torcer as cordas; porém menos q o

costumado ; porq até aumenta a força: O methodo iluminado deste grande Acadêmico prova ,q as cordas fabricadas segundo o seu systêma , em casos de circumstancias iguaes lhe aumenta a força de perto de huma terça parte; sem que seja necessário mudar de materiaes, nem aumentar a mão d'obra: (Encyclopedie economique no Artigo Corde). A comodidade que oferece o methodo de fazer cordas á mão, sem ser necessário casa própria, Precena, ou telheiro para a sua execução; porque no mais pequeno espaço de casa se executa, fabricando-se de cada vez huma pequena porção ,tem além disto a singularidade ,de se poder dar a o cabo toda a extensão, q se queira, sem mais dificuldade no extremo da mayor extensão, do q no seu principio.(...)”

REGISTROS DAS ÚLTIMAS VIGILENGAS E A SUA METARMOFOSE.

As imagens das últimas vigilengas para ficarem guardadas em nossa memória e agradecer os séculos de sua existência e a contribuição no desenvolvimento econômico e social do nosso município e do nosso estado. Em Abaetetuba no mês de março de 2015, foram feitos alguns flagrantes fotográficos na orla, de vigilengas que ainda navegam pelo rio, porém com modificações por conta do desenvolvimento tecnológico da atualidade. Na cidade de Santana no Amapá as vigilengas em extinção e fragmentadas pela tecnologia navegam exibindo sua beleza com cores vivas. Hoje raramente se exibem na doca do Ver-o-peso como outrora.



Uma rara vigilenga com idade de 30 a 40anos, ainda sobrevive na vila de Borralhos em Santo Antônio do Tauá, descoberta pelo autor em janeiro de 2010. Acervo: Ailson Cardoso.



Última Canoa vigilenga original (Rosa de maio) na Vigia início anos 90, pertenceu ao Caiarara que vendeu para Antônio Prego que vendeu para o Luiz bode (Luís e seu filho em cima do toldo). Acervo: Luís bode.



Vigilenga na orla de Vigia com o casco original/2015, idade calculada pelo proprietário em torno de 80 anos, contruida na localidade de Mocajatuba de Colares. Acervo: Ailson Cardoso/ney. 2014.



Em Vigia, Canoa vigilenga motorizada/2015, apenas o casco é original. Acervo: Ailson Cardoso/ney.



Em vigia, canoa vigilenga motorizada no mercado municipal/2015. Acervo: Ailson Cardoso/ney.



Vigilenga tipo bolacheira na vila baia do sol na ilha de mosqueiro, localidade considerada como o berço das bolacheiras, chegando a possuir uma frota de 80 canoas até a década de 70. Acervo: Ailson Cardoso/2015.



Canoa vigilenga na orla de Abaetetuba, da borda para cima totalmente modificada. Acervo: Ailson Cardoso/2015.



Canoa vigilenga em Abaetetuba transformada. Acervo: Ailson Cardoso/2015.



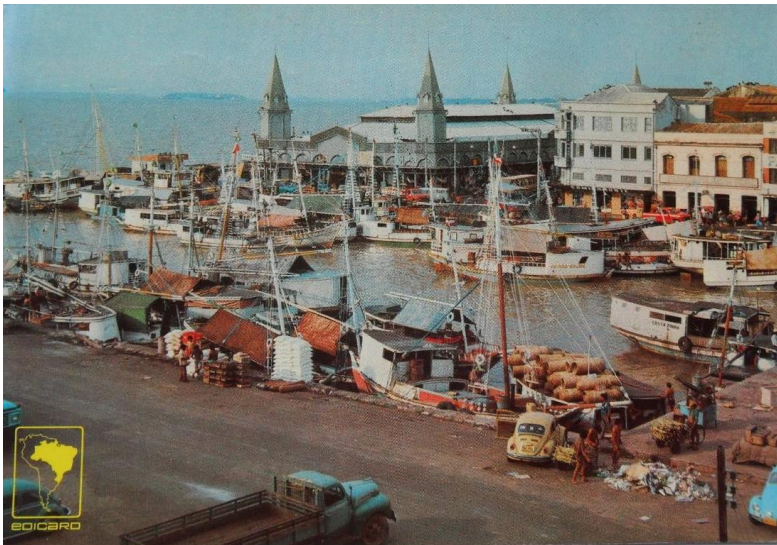
Canoa vigilenga motorizada transformada, na orla de Abaetetuba/2015, original apenas o casco. Foto: Ailson Cardoso/ney.



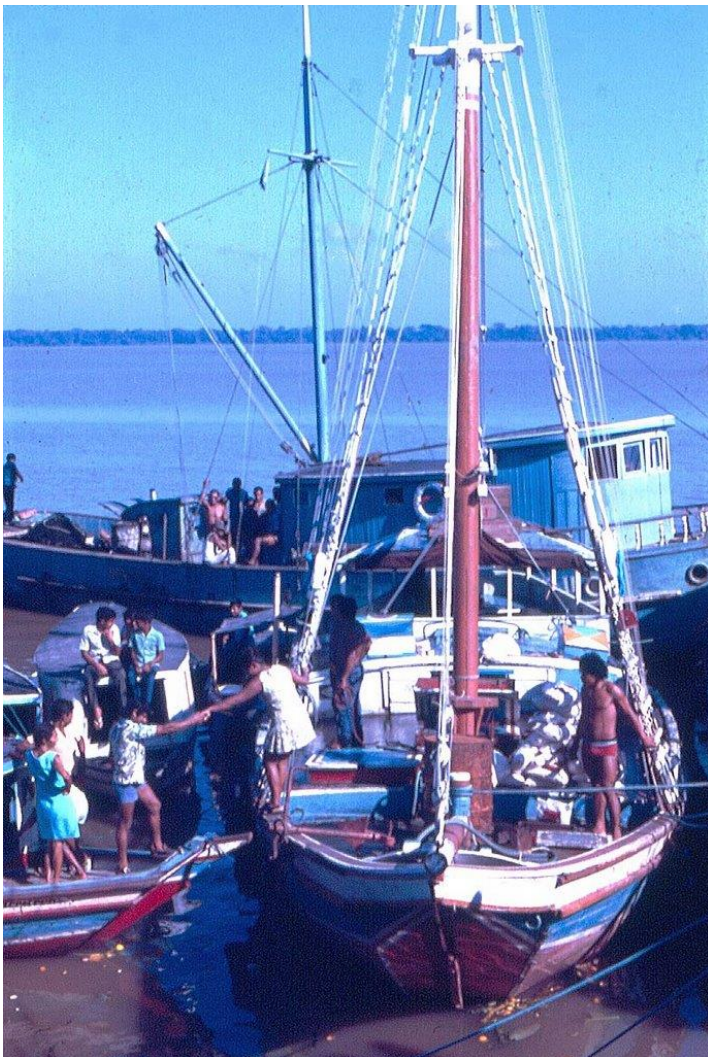
Moderna canoa vigilenga motorizada no porto de Santana no Amapá/2013. Acervo: João Lara mesquita.



Canoa vigilenga motorizada na doca do ver-o-peso, oriunda do município de chaves utilizada no transporte de açai/2015. Acervo: Ailson Cardoso/ney



Cartão postal das vigilengas motorizadas.



Vigilenga motorizada pesqueira/geleira na doca do Ver-o-Peso anos 90. Acervo: Celso M. Andrade/panorameo



Canoa vigilenga motorizada na doca do ver-o-peso, oriunda do Marajó utilizada no transporte de açaí/2015. Acervo: Ailson Cardoso/nev



Metamorfose da canoa vigilengas, no ver-o-peso. Acervo: pelas ruas de Belem/2015.

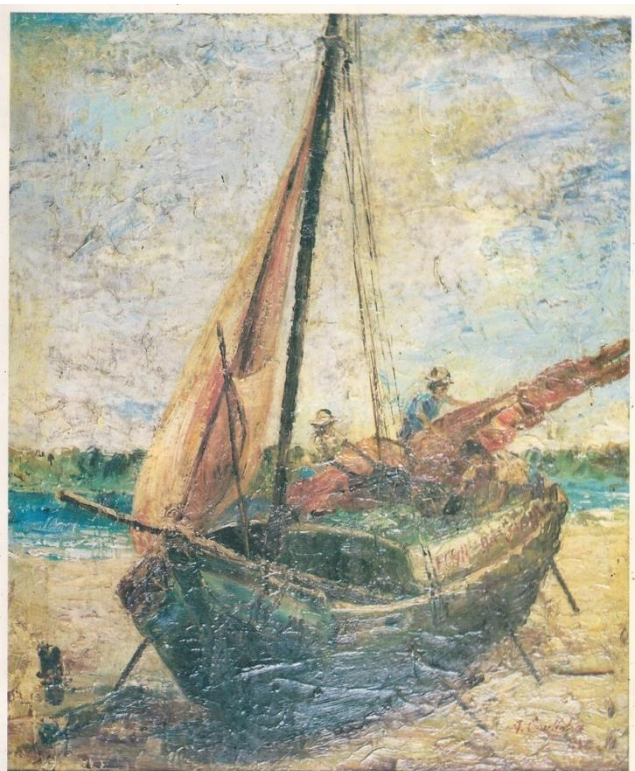
PINTURAS



Vigilengas em Paineis a óleo 2m x 3m, situado no ANGAR-Centro de Convenções da Amazônia.
Foto: Ailson Cardoso/2015.



Cartão postal de vigilengas em Belém de 1930.



Vigilenga (1986)

Pintura a óleo sobre tela de Antônio Coutinho. Acervo: A. Coutinho/1986.



Canoa Vigilenga "15 de Agosto" no Rio de Janeiro. Pintura a óleo sobre tela de Jorge Barata, 2015.

MONUMENTOS

Praça do Velame



Extinto Velames no complexo do Ver-O-Peso em Belém. Acervo: Fauufpa.org

Praça dos “Velames” nos anos 80, no complexo do Ver-O-Peso, do arquiteto e artista plástico paraense Osmar Pinheiro de Souza Júnior; tal trabalho, em ferro, desapareceu da Praça do Pescador em uma reforma. Provavelmente esse monumento era a única homenagem às canoas vigilengas que singravam nas águas da baía do Guajará, exibindo suas velas encarnadas tingidas de forma natural com tintas extraídas da casca de vegetais da floresta Amazônica. Fonte: Fauufpa.org.

VELAS AO VENTO

iG Paulista

“Todavia, sobretudo, o encanto eram as velas. Azuis umas, cor de ferrugem outras; e verdes, vermelhas, ou com a tonalidade bege das águas na Estação das Chuvas. Os barcos chamavam-se vigilengas, embarcações meio arredondadas usadas para transporte de cargas ou pescarias em alto mar, criadas no século XVII na cidade litorânea de Vigia de Nazaré, onde, aliás, nasceu também a procissão do Círio. O mesmo que hoje reúne, a cada segundo

domingo de outubro, mais de um milhão e meio de peregrinos pelas ruas de Belém.

Tais embarcações tinham apenas um mastro central, com grande vela, mais a bujarrona, menor, triangular, presa ao estai da proa. O suficiente para deslizar com elegância sobre as águas, bordejar matas, entrar em furos e paranás. Manobrando mais, quase alçava voos com a elegância de garças e guarás, pairando acima de tudo e todos, a escrever o encanto tão solene quanto apaziguador.

O bom, nas claras manhãs dos Verões de julho, era me postar ante o janelão do armazém quando o horizonte próximo ainda pertencia apenas às ilhas das distâncias ou às gaivotas de grasnar agudo. De repente, como que saída do nada, a primeira vela. Geralmente aparecia na dobra do rio, impulsionada pelos ventos rasteiros; aqueles que criam ondas pequenas, coroadas de espumas brancas a formar bando de carneirinhos sobre pasto líquido. O aproximar de uma vigilenga para atracar no trapiche era um bailado de perfeição. Tais embarcações não precisam de mais de quatro tripulantes, e os pilotos, chamados de mestres, com pequenos toques de dedo na cana do leme colocavam o barco no ponto para descer a vela e conter o tremular da bujarrona. Depois o flutuante vinha, se movimentando quase por gravidade; o encostar, na ponte de madeira, era como se fosse o encaixe de uma pedra preciosa no arremate de um anel.

Momentos marcantes, também, captavam-se na liturgia das partidas. O puxar da adriça (cabo) para erguer a vela principal detonava espécie de matraca cadenciada. E o pano subindo, subindo, ia recebendo no bojo o que vinha de barlavento. Cabos soltos, a vigilenga balançava no aprumo. Mais um pouco, deslizava. Subitamente leve, solta, ansiosa pelos caminhos das águas. Enquanto outras velas, na distância, buscavam outros rumos; todos conhecidos nos embarques e desembarques dos meus encantamentos.

Porém a marca maior de todos os instantes bordados de para sempre, ocorreu numa noite de chuva do Inverno amazônico. Um trovão me acorda, abro a janela para a total liquefação da madrugada. A luz de um relâmpago mostra, longe, no meio do rio, a vela azul de uma vigilenga. Acompanho, a cada espocar

do céu, suas subidas e descidas nas ondas de mar que os rios amazônicos abrigam. Vi que buscava o trapiche, e esperei. E só voltei a dormir quando, já com a primeira claridade da aurora, encostou. E mais tarde, ao abrir a vela ao sol para nova partida, descobri o que todas elas, ao fazer isso, sempre levavam. Um enternecido pedaço de mim”.

“As vigilengas desempenham, portanto, na região, o mesmo papel que desempenharam as tropas de burros no Brasil Meridional”.

Antono Rocha Penteado.1945.

“ As vigilengas eram tão importantes para a amazônia como o camelo é para o deserto. ”

Ailson dos Santos Cardoso (Ney).2010.

CONSULTAS BIBLIOGRÁFICAS

Álbum do Pará de 1899. <<https://ufpadoispontozero.wordpress.com/.../album-do-para>>. Acesso: 10/01/2014.

Álbum do Pará de 1902. <<https://ufpadoispontozero.wordpress.com/.../album-do-para>>. Acesso: 10/01/2014.

Álbum de Belém de 1902. <<https://ufpadoispontozero.wordpress.com/.../album-do-para>>. Acesso: 10/01/2014.

ADEMIR ROCHA. **Abaetetuba e o Baixo Tocantins no Contexto do Estuário Amazônico Através dos Períodos Históricos do Pará.** <<http://www.ademirhelenorocha.blogspot.com.br>>. Acesso em: 20/06/2013.

André Roberto de Arruda Machado. A Quebra da Mola Real das Sociedades: A Crise Política do Antigo Regime Português na Província do Grão-Pará (1821-24)

Antônio Rocha Penteado. Vigilengas do Baixo-Amazonas, 1948.

Amapá. <<http://www.ap.gov.br/amapa/site/paginas/municipios/macapa.jsp>> Acesso em 11/01/2015.

ANDRÈS, Luiz Phelipe. **Embarcações do Maranhão: Recuperação das Técnicas Construtivas Tradicionais Populares.** São Paulo: Audichromo Editora, 1998. 129p.

Anais: XV Simpósio Brasileiro de Sensoriamento Remoto - SBSR, Curitiba, PR, Brasil, maio de 2011, INPE p.8615. **Análise Multitemporal de Mudanças nas Ilhas Costeiras do Estado do Amapá Aplicando Dados de Sensores Remotos.**

ALMEIDA, Conceição Maria Rocha de. **As Águas e a Cidade de Belém.** São Paulo, 2010.

BRY, Theodore de. **Confecção de uma canoa de um só tronco.** Disponível: <http://www.bridgemanartondemand.com/artist/4854/Theodore_de_Bry>. Acesso em: 13.02.2012.

Bruno de Freitas Xavier, Roberta Lúcia Boss: **Estação Ecológica Maracá-Gipioca.** 2011.

Biblioteca Nacional Digital do Brasil. A ESTRELLA DO NORTE. 1863.

<<http://memoria.bn.br/Doc.Reader/Hotpage>>. Acesso: 02.02.2011.

CVT. **Estaleiro-escola.** <<http://www.secti.ma.gov.br/estaleiro-escola>>. Acesso. 10/02/2014.

Centro Cultural Banco do Brasil. **Amazônia Ciclo de Modernidade.** Rio de Janeiro, 2012.

CAMARA, Antônio Alves. **Ensaio sobre as construções navais indígenas do Brasil.** Rio de Janeiro, Biblioteca Pedagógica Brasileira, Nacional, 1888. 214p.

Canoa costeira do Maranhão.

<http://www.onordeste.com/onordeste/enciclopediaNordeste/index.php>. Acesso: 02/05/2014.

CORRÊA, Marcus Vinicius de Miranda. Capsula do Tempo: Arqueologia da Arquitetura na Catedral Metropolitana de Manaus.

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

FILHO, Dalmo Vieira. **Construção Naval Tradicional no Brasil Canoas**

Francivaldo Alves Nunes. **Colonização Agrícola e Núcleos Coloniais nas Terras de Florestas da Amazônia Oriental** (pará, século xix)

Mauro Cherobim. **Trabalho e Comércio nos Seringais Amazônicos**. São Paulo, 1983.

NETO, José Maia Bezerra: Artigo: **Ousados e insubordinados: protesto e fugas de escravos na província do Grão-Pará — 1840/1860**

Nilson Montoril - **Arambaé**. Nilson Montoril: Um heróico cearense. <http://montorilaraujo.blogspot.com.br>. Acesso: 11/01/2014.

Nunes Pereira: **A Ilha de Marajó**, estudo econômico e social – 1956.

GORDINHO, Margarida Cintra. Transportes no Brasil: a opção rodoviária. São Paulo, 2003.

GUALBERTO, Antônio Jorge Pantoja. **História e Memória da Carpintaria Naval Ribeirinha na Amazônia**. VI Simpósio Nacional de História Cultural.

Iphan/PA. **O Mercado e a Cidade de Belém**. Ver-o-Peso, 2010, Iphan/PA. <http://www.ufpa.br/cma/verosite/historico>. Acesso em 03/05/2014

IBGE. **Revista Brasileira de Geografia**, 1942.

IBGE: **Cidade de Vigia Pará. Cidades do Meu Brasil**. <<http://www.cidadesdomeubrasil.com.br/PA/vigia>> Acesso: 10/01/2010.

IPHAN/PA: **Um Pouco da História do Ver-O-Peso**. INRC Ver-o-Peso, 2010, <<http://www.ufpa.br/cma/verosite/historico.html>> Acesso: 15/07/2013

Irma Rizzini. **A UNIÃO DA EDUCAÇÃO COM A RELIGIÃO NOS INSTITUTOS INDÍGENAS DO PARÁ (1883-1913)**. Universidade do Estado do Rio de Janeiro

RAMALHOS, Cristiano Wellington N. **A Formação Histórica da Pesca Artesanal: Origens de uma Cultura do Trabalho Apoiada no Sentimento de Arte e de Liberdade**.

Rosana de Fátima Padilha de Sousa. **Reduto - 1920 – 1950: Aspectos históricos e iconográficos de um bairro operário.** Texto integrante dos Anais do XIX Encontro Regional de História: Poder, Violência e Exclusão. ANPUH/SP – USP. São Paulo, 08 a 12 de setembro de 2008