

**Os saberes do trabalho na construção naval  
artesanal da Amazônia: Limoeiro do Ajuru, região  
do baixo Tocantins, no Pará**

**The knowledge of work in artisanal shipbuilding in the Amazon:  
Limoeiro do Ajuru, lower Tocantins region in Pará**

*Ademar Pinheiro Farias Júnior*<sup>1</sup>

*João Batista do Carmo Silva*<sup>2</sup>

*Marisa Alicia Montrucchio*<sup>3</sup>

---

<sup>1</sup> Mestre em Educação e Cultura. UFPA/PPGEDUC/CUNTINS/CAMETÁ.

E-mail: junyor.faryas@gmail.com

ORCID: <https://orcid.org/0009-0005-5034-2740>

<sup>2</sup> Doutor em Educação. Professor adjunto IV da Universidade Federal do Pará, Campus Universitário do Tocantins (CUNTINS-Cametá), vinculado à Faculdade de Educação (FAED) e ao Programa de Pós-Graduação em Educação e Cultura (PPGEDUC).

E-mail: jbatista@ufpa.br

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-3170-4735>

<sup>3</sup> Doutora em Letras. Professora visitante no Programa de Pós-graduação em Educação e Cultura (PPGEDUC/CUNTINS/Cametá) da UFPA.

E-mail: montru13@gmail.com

ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-0281-5791>

## RESUMO

O presente artigo situa as análises nos entornos do município de Limoeiro do Ajuru, região do baixo Tocantins, Estado do Pará. O objetivo geral está constituído pelos estudos sobre a construção naval artesanal, a pesca artesanal e a cultura do açaí, demonstrando como estas três atividades que embasam as formas de vida da população ribeirinha, foram desenvolvidas historicamente através da permanência e atualização dos saberes ancestrais herdados das populações indígenas e, no caso das embarcações artesanais, com as contribuições dos conhecimentos portugueses. A metodologia utiliza uma abordagem qualitativa, fundamentada no materialismo histórico dialético, estrutura-se sobre a tipologia da pesquisa bibliográfica e analisa os dados sob a técnica da análise do conteúdo. A pesquisa demonstrou que os saberes da construção naval artesanal continuam sustentando o desenvolvimento das principais atividades extrativistas da região, mesmo com os avanços do sistema capitalista que permeia as relações de trabalho, provocando impactos na natureza de carácter irreversível e difícil de serem contornados, porém resistidos pelas formas de ser e de fazer das populações ribeirinhas. Conclui-se que as diversas culturas e formas de trabalho que convivem na região amazônica motivam o interesse pelas várias atividades que fazem parte desta intensa interrelação entre trabalho, saberes e fazeres.

**PALAVRAS-CHAVE:** saberes do trabalho; construção naval artesanal; trabalhadores ribeirinhos; baixo Tocantins; Amazônia.

## **ABSTRACT**

The present article situates its analyses in the surroundings of the municipality of Limoeiro do Ajuru, in the lower Tocantins region, State of Pará. The general objective is constituted by studies on artisanal shipbuilding, artisanal fishing, and açaí production, demonstrating how these three activities that underpin the ways of life of the riverside population were historically developed through the continuity and updating of ancestral knowledge inherited from indigenous populations and, in the case of artisanal boats, with contributions from Portuguese knowledge. The methodology uses a qualitative approach, grounded in dialectical historical materialism, structured on the typology of bibliographic research, and analyzes the data using content analysis techniques. The research showed that the knowledge of artisanal shipbuilding continues to support the development of the region's main extractive activities, even with the advances of the capitalist system that permeate labor relations, causing irreversible impacts on nature that are difficult to overcome but resisted by the ways of being and doing of the riverside populations. It is concluded that the diverse cultures and forms of work coexisting in the Amazon region motivate interest in the various activities that are part of this intense interrelation amongst labor, knowledge, and practices.

**KEYWORDS:** work knowledge; artisanal shipbuilding; riverside workers; lower Tocantins; Amazon.

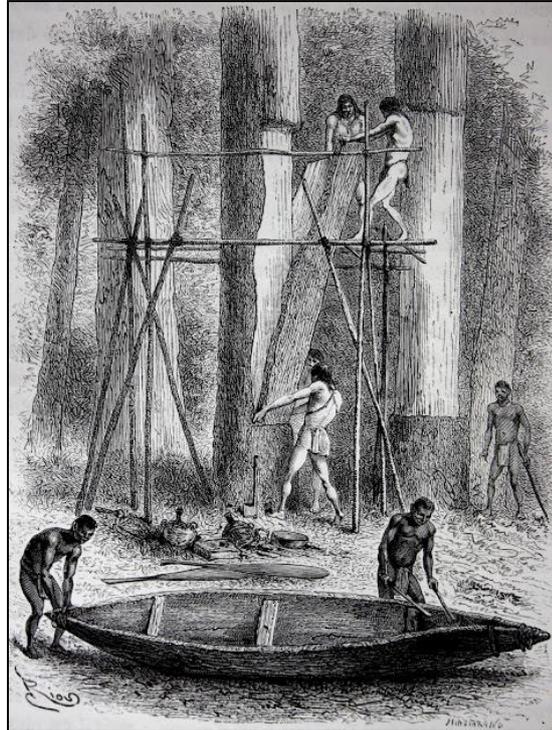
## **Contexto histórico e caracterização da construção naval artesanal**

As necessidades humanas de transpor os obstáculos naturais fizeram com que homens e mulheres passassem a produzir tecnologias (instrumentos, ferramentas e utensílios), no intento de transpor tais obstáculos e perpetuar sua existência. Assim, quando as pessoas se situam numa geografia na qual os rios entremeiam a floresta, característica típica da região amazônica que faz parte de uma grande extensão fluvial, elas desenvolvem saberes do/de trabalho, na busca da melhora em seus deslocamentos para efetivar a necessária travessia entre as margens dos rios, bem como sua mobilidade para regiões mais distantes.

Neste contexto, o surgimento da construção naval (fabricação de embarcações em madeira) no espaço amazônico está relacionado diretamente às formas e arranjos organizacionais no espaço geográfico, em que cada grupo de indivíduos amplia a sua realidade social, bem como seus graus de organização cultural, ajustado as suas necessidades e valores sociais (Bittencourt, 1957; Lins et al, 2008). Não existem registros que concluam, mesmo que por aproximação, o período que corresponde à ocorrência das primeiras embarcações construídas, uma vez que a construção naval regional é uma atividade artesanal, caracterizada pelo uso de madeira e que se desintegra com o passar do tempo. Todavia, existem indícios que denotam que esta atividade se manifestou em locais e períodos históricos distintos.

Assim é indiscutível declarar que os primeiros construtores navais do Brasil, e, portanto, da Amazônia foram os indígenas. O primeiro formato de embarcação foram as canoas/casco (ubás). Nesse sentido, a figura 1 ilustra o processo de construção enquanto a figura 2 mostra a embarcação pronta.

**Figura 1:** A construção de casco/canoa/ubá



**Fonte:** J. Creveaux. Voyages dans L'Amérique du Sud. 1883. Desenho de E. Riou.

As interações sociais das comunidades indígenas, que se situaram nos espaços geográficos da região amazônica, contribuíram para a promoção de inúmeras formas de saberes, e práticas sociais que se ligam ao trabalho, bem como as experiências vivenciadas. Esses saberes que se desenvolveram em consonância com as necessidades e perspectivas de cada comunidade indígena estavam/estão ligados essencialmente à natureza. Assim, a necessidade de deslocar-se por variadas distâncias, tanto pelos rios, quanto pelos igarapés possibilitavam aos indígenas a expansão de técnicas e habilidades de construção de embarcações pequenas, objetivando a realização de viagens locais.

**Figura 2** – Embarcação (ubá/casco) fabricada ao modo indígena.



**Fonte:** acervo do pesquisador Ademar Pinheiro Farias Júnior, 2020.

Segundo Bittencourt (1957), a canoa, *a priori* era o único meio de transporte dos indígenas, onde as grandes distâncias completavam-se remando. Os troncos que flutuavam nos rios eram levados pelas correntezas e foram estimulando a elaboração das primeiras embarcações (Lins et al, 2008).

[...] na fabricação de canoas de casca. Usam [...] casca [...], que separam do tronco numa única peça e com o máximo cuidado para não quebrá-la no processo de descascar. A casca depois é estendida no chão e queimada durante alguns minutos em dois lugares perto das extremidades com achas de lenha em brasa. Nas linhas queimadas dobra-se a casca e depois ligam-se as extremidades com cipós, ficando assim uma espécie de caixa chata, retangular, segura nos lados por varas amarradas com cipós e no fundo por travessas. Pode-se imaginar que o movimento de tais embarcações maciças não é rápido, mas ao menos [...] a vantagem é que a sua fabricação custa pouco tempo. [...]. (Snethlage, 1912, p. 81)

O casco/ubá/canoa tradicionalmente construído(a) como embarcação feita a partir da casca do tronco, era moldada através de amarras com cipó, depois do aquecimento a fogo. Também podiam ser produzidas com um tronco único de árvore, aberto/cavado a fogo e machado. Para se deslocar, os

indígenas remavam aproveitando as correntezas provocadas pelas marés, com grande compreensão e habilidade acerca da navegação, uma vez que conheciam muito bem os diferentes caminhos pelo rio (Lins et al, 2008).

As utilidades das embarcações para os indígenas foram além da perspectiva do deslocamento: uma vez que ampliaram a possibilidade de conquistar mais territórios, ampliou-se também a pesca, pois as embarcações os levavam a lugares onde havia maior concentração de peixes; simultaneamente, ampliou-se a caça de outros animais.

Como é sabido, antes que os europeus chegassem à região amazônica, diversas nações indígenas habitavam a região. Esses povos concentravam-se na foz dos rios Amazonas, Pará e Tocantins (Raiol, 1970), regiões que fazem parte de uma grande bacia hidrográfica, de grande diversidade de espécies de árvores e animais, uma das maiores do mundo. Esses rios, seus igarapés e furos, foram sempre os principais acessos dos povos indígenas, que saíam em busca de caça, pesca, coleta de frutos, novas áreas para plantio, não sempre de forma pacífica, pois algumas guerras aconteciam nessas ampliações de territórios ou quando precisavam fixar temporariamente uma aldeia.

Ao transformar a árvore em um casco/ubá estamos falando de conhecimentos/saberes diversos oriundos de sua experiência, abrangendo a escolha da espécie de madeira, o comprimento e a largura ideal da mesma, variando de acordo com a necessidade da embarcação; assim como conhecimentos/saberes tecnológicos utilizados na construção desse tipo de embarcação rudimentar.

Quando os portugueses chegaram a Amazônia com a intenção de colonizar e explorar as riquezas naturais da região, aumentou a variedade de tipos de embarcação. Eles precisaram fabricar embarcações para guardar os territórios que acabaram de dominar, e para isso se aproveitaram dos saberes

indígenas acerca das espécies de madeira, dos seus conhecimentos sobre as artes da navegação na região, bem como suas habilidades de construção (Daniel, 2004). O autor também aponta o saber fazer dos indígenas, ao utilizarem a madeira na construção de uma canoa/ubá:

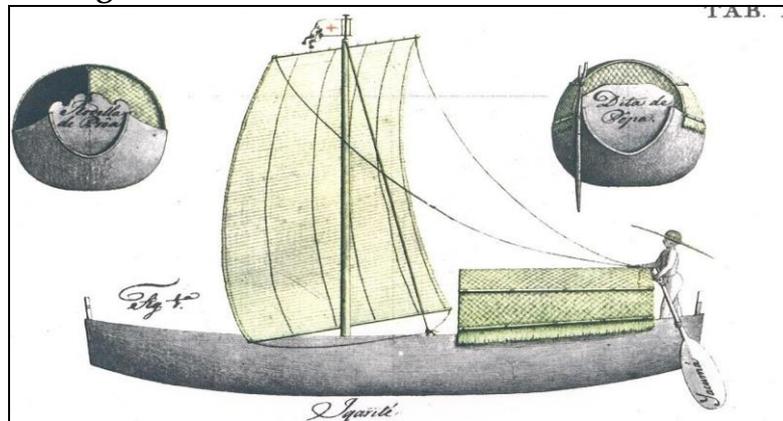
[...] Eram grandes cascas de pau, ou algum tronco de pau aberto por dentro com fogo; nem tinham instrumentos de ferro para mais fábrica, punham algumas rodela na popa, e proa, e ficavam com a sua embarcação feita com pouco mais materiais, e com estes barcos viviam, como ainda hoje vivem contentes [...],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

Segundo Silva (2016) os indígenas que foram convertidos ao cristianismo eram conhecedores da fabricação da canoa/ubá e foram protagonistas, junto com colonizadores e habitantes locais, de uma nova forma de produzir embarcações, aos moldes da construção de barcos dos europeus, uma vez que eram melhores, mais velozes e mais fáceis de manusear. Isto é, precisaram lidar com tábuas (as farcas, na nomenclatura da construção naval artesanal) para a fabricação da embarcação, ao invés de somente de troncos inteiros das árvores. Essa foi considerada uma modificação qualitativa ao que se refere à confecção de barcos na Amazônia.

Cunha (2006) registra a construção de uma canoa/ubá na Amazônia Ocidental comparando características dos botes e navios europeus com as canoas/ubás indígenas. A construção dava-se com tábuas e não mais com uma casca ou um tronco. Segundo Daniel (2004) uma vantagem era que, do mesmo pau que anteriormente só se fabricava apenas uma única canoa, ao transformar esse tronco em tábuas podiam ser feitas várias e de diversos tamanhos, à diferença da tradicional canoa/ubá indígena. Outra evidência na intersecção de saberes entre os indígenas e os europeus, foram às primeiras

embarcações de pequeno porte movidas a velas, construída tanto com tábuas, quanto com um tronco, como pode ser visto na figura 3:

**Figura 3** – Canoa à vela construída com tronco.



**Fonte:** Tab.1ª. Original Aquarela. Barcelos, 1767. In Viagem Filosófica. Iconografia. Antropologia e Geografia, Rio de Janeiro, Conselho Federal de Cultura, 1971. Nº 36, Vol. 1 – CAIANA.

Contudo, Daniel (2004) descreve a construção de uma canoa/ubá a partir dos saberes e instrumentos indígenas para a escavação do tronco. Na figura 3 constata-se transformações importantes no trato da madeira na construção da embarcação, por exemplo a partir da tábua cortada, técnica trazida por europeus, e a curvatura da madeira com o fogo, técnica muito utilizada pelos indígenas. Demonstra a interação de saberes da construção naval artesanal, que na atualidade ainda são usados. Ademais, a utilização de instrumentos/ferramentas relacionadas à perspectiva de ensino realizado pelos Jesuítas, desempenhou um papel fundamental para a modificação das canoas/ubá em cascos, e mesmo em barcos de tábuas, uma vez que tais transformações nos variados produtos desta construção estavam relacionadas a práticas comerciais das “drogas do sertão”. Assim fez-se necessário a melhoria no uso do tempo dos trabalhadores da construção naval e acerca do aproveitamento da madeira:

A indústria naval tradicional amazônica é aquela que tem

como produto principal as embarcações regionais as quais transportam cargas e passageiros, construídos com matérias-primas oriundas da Floresta Amazônica. A indústria naval [...] na Amazônia contempla, [...] uma adequação às necessidades do mercado, das tecnologias, [...], sendo promissora a sua participação no mercado da construção tanto de embarcações de transporte misto, quanto de transporte de cargas [...]. (Lins et al., 2008, p. 6-7).

Segundo Daniel (2004), a necessidade de mais, melhores e variadas embarcações, estava ligada à exceção territorial da Amazônia, uma vez que uma quantidade maior de embarcações, intensificava as missões, bem como melhorava o fluxo das produções agrícolas e de “drogas do sertão” nos domínios jesuítas. Daniel (2004) aponta as modificações na construção naval artesanal quando a construção de embarcações se adaptou aos padrões e moldes europeus, isto é, empregando tábuas na confecção de barcos, uma vez que apresentava vantagens:

1º) É que do mesmo pau de que antes só fabricava (...) uma canoa, feito em tábuas, se podem fazer sete (...) do mesmo tamanho (...); 2º) É os menos operários (...) para a fatura da canoa (...) e para a construção (...) e fazer em tábuas bastarão 10 ou 12 pessoas. 3º) conveniência é no tempo, (...) a praxe antiga são necessários dois meses, para a nova fábrica bastarão 15 dias (...). Outra conveniência, se lhe dá o turu por baixo, tirando-se a tábua danificada e pondo-lhe outra em seu lugar. (Daniel, 2004, p. 511).

Assim, a partir do novo processo de construção de embarcações se pretendia reduzir o consumo de tempo no trabalho de um barco e o melhor proveito da madeira, pois havia uma carência de embarcações para as ações missionárias, militares e comerciais. Desse modo, a mudança no processo da construção de barcos pautava-se na perspectiva da educação jesuítica, que convertia e transformava os indígenas em grandes mestres do ofício da

construção naval, entre outros. Nesse sentido, Daniel (2004) afirma que:

Já é tempo de dizermos alguma coisa da grande habilidade e aptidão dos índios (...) para todas as artes e ofícios (...), em que os vencem, ou igualam os mais destros europeus. (...) Onde (...) aprendem todos os ofícios que lhe mandam ensinar, com tanta facilidade, destreza e perfeição, como os melhores mestres, (...) basta mostrar-lhes o original, ou a cópia, e a imitam com tal magistério, que ao depois faz equivocar qual seja o original, e qual a cópia. (...) Olham para o madeiro que têm diante, e já com o machado, já com a enxó, e depois com mais instrumentos logo ou com brevidade a dão perfeita. (...) Acham-se muitos com diferentes ofícios, como excelente escultor, carpinteiro. (Daniel, 2004, p. 341-343).

Ressalta-se que o ofício de carpinteiro no contexto amazônico é abrangente: trata-se da carpintaria civil, isto é, responsável pela construção de casas, da carpintaria naval, por sua vez etapa essencial para a construção de embarcações, juntamente com os demais ofícios pertencentes à construção naval artesanal: o moveleiro e o marceneiro que fabricam móveis, os montadores de serrarias, plainadeiras e motores nessas estruturas e nas embarcações.

A partir de meados do século XVIII a utilização do trabalho indígena para a construção de embarcações diminuiu, uma vez que se objetivava fomentar a economia da região, por intermédio da criação da Companhia Geral de Comércio do Grão-Pará e Maranhão. Na finalidade de produzir maior riqueza, o governo português concedeu à Companhia vastos poderes de administração do comércio da região Amazônica, no que se refere ao domínio e exploração das “drogas do sertão”.

Para tanto, se fez necessária a construção de embarcações que assegurassem mais velocidade, capacidade de carga, bem como mais segurança, levando a administração portuguesa na Amazônia a promover a

chegada de vários mestres da construção naval para a região amazônica, sobretudo para a capital do Grão Pará. Assim em 1761, o então governador da Companhia do Grão-Pará e Maranhão "(...) escolheu a RIBEIRA e praia do HOSPÍCIO DE SÃO BOAVENTURA (...)", para a edificação do primeiro estaleiro oficial da corte no norte do Brasil, deste modo "mandou levantar o telheiro e as oficinas para a construção naval. De Lisboa vieram os operários especializados" (Cruz, 1973, p. 229).

A vinda da Europa de diversas categorias de profissionais vinculados à construção naval somada aos saberes dos indígenas e caboclos, estabeleceu Belém como polo de difusão de saberes da/na construção de embarcações, que paulatinamente foram internalizados e difundidos de geração em geração, entre os sujeitos da Amazônia, levando esses conhecimentos para suas localidades.

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

As relações sociais, políticas e culturais definidas historicamente entre colonizado e colonizador na Amazônia propiciaram o surgimento de outros tipos de saberes/conhecimentos concebidos a partir da experiência e da oralidade, que por sua vez ao serem divulgados de geração a geração, engendrou-se como base da cultura cabocla amazônica, tendo, por exemplo, os variados tipos de barcos amazônicos, chegando até os tempos atuais.

A consolidação do conhecimento (...) nos leva ao entendimento de que os habitantes possuíam segurança no que faziam em relação à construção e reparação de barcos, não apenas na prática da elaboração dos mesmos, mas no sentido de compreensão e para o desenvolvimento de uma nova prática pedagógica voltada para o fabrico de barcos, no uso e na navegação pelos rios da região. Nesse sentido, uma metodologia baseada na cultura oral sobre construção naval se desenvolve e proporciona a circularidade do saber-fazer típico da região. (Silva, 2016, p. 65)

Segundo Corrêa (2017a) a transformação da construção naval artesanal, no decorrer da história foi substancial, uma vez que foram agregadas etapas e, portanto, novas categorias de trabalhadores. Deste modo, a construção naval artesanal configura-se, segundo o autor em “(...) mestres artesãos construtores, (...) dos segmentos que compõem o ofício (carpinteiro, calafate e pintor)” (p. 47). A carpintaria é a etapa responsável pela estrutura, forma/modelo, tamanho e equilíbrio das embarcações, ou seja, carpinteiro naval artesanal é:

[...] o trabalhador que utiliza a madeira beneficiando-a e moldando-a em peças de forma artesanal para a construção dos barcos. É o responsável pelo planejamento, controle, beneficiamento da madeira e articulação de insumos para a feitura das embarcações. [...] O carpinteiro naval é o segmento de referência dentro dos ofícios da construção naval artesanal. A ele cabe os trabalhos estruturais de montagem das peças, todo o emparedamento e acabamento na fabricação das embarcações de madeira que vão se aperfeiçoando ao longo do tempo de trabalho em conjunto. (Corrêa, 2017a. p. 102)

A calafetaria é a etapa responsável pela vedação das frestas entre as farcas e quaisquer outras falhas que possam influenciar a entrada de água na embarcação e/ou que possam impactar na flutuação da mesma. Isto é:

O calafate [...] cuida da vedação para que não entre água nos barcos. É o trabalhador que atua após o barco estar montado e emparedado, necessitando de calafeto, ou seja, de uma vedação que é feita com algodão, óleo de linhaça, cré e zarcão em toda a estrutura do barco. [...] calafate é o artesão responsável pelo calafetamento da embarcação, que após passar pela primeira etapa de fabricação que **é feita pelo carpinteiro naval**, segue para a segunda etapa feita pelas mãos do calafate e sua arte do calafeto. (Corrêa, 2017a. p. 103-104). Grifos nossos.

[...] o sistema de calafetagem tradicional, feito à base de recursos naturais (breu natural, azeite de andiroba, fibras naturais, por exemplo), vem apresentando a introdução de material sintético (óleo, massas, fibras, etc.), graças à penetração desses produtos no meio rural através das casas comerciais locais ou mesmo extra locais [...]. (Furtado, 1992, p. 40 apud Corrêa, 2017a, p. 103)

Por fim, na etapa da pintura, acontece a finalização e acabamento das/nas embarcações, sendo responsável por escrituras de nomes, dizeres diversos, pinturas de paisagens e de elementos identitários do proprietário da embarcação, de onde é/foi (região/localidade) e por quem é/foi pintada, isto é, nas embarcações há elementos identitários dos sujeitos envolvidos na sua produção, de seus proprietários, bem como da representatividade amazônica:

O pintor naval [...] é o trabalhador responsável pela finalização do processo produtivo da embarcação e também pelo toque final de beleza do barco, o qual é pintado com diversas cores e identificando com em sua maioria de origem regional, cunho religioso ou familiar. O pintor naval realiza a pintura interna e externa dos barcos que serve como revestimento, conservação, embelezamento e identificação das embarcações. [...] **A atividade de pintor naval** que compõe um dos segmentos que fabricam as embarcações de madeira **tem o mesmo funcionamento operacional do carpinteiro e do calafate** quanto às relações de trabalho. é a terceira e última etapa do processo de fabricação antes que a embarcação passe a ser utilizada. [...]. (Corrêa, 2017a. p. 105). Grifos nossos.

Com relação aos ofícios que compõem a construção naval artesanal, faz necessário destacar que:

[...] **os construtores navais artesanais dos três segmentos necessários à fabricação das embarcações em madeira: carpinteiro, calafate e pintor naval** são interdependentes um para com o outro, relacionam-se entre si e fazem parte do processo produtivo da construção naval artesanal, assumindo papel de destaque no processo no decorrer de cada uma das três etapas gerais da fabricação das embarcações em madeira. (Corrêa, 2017a. p. 105). Grifos nossos.

Esses ofícios foram se desenvolvendo no contexto da práxis cotidiana do experienciar, do aprender fazendo e da experiência no/do fazer, mantendo-se atentos no processo de cada etapa produtiva e de ofício. A tradição amazônica da construção de embarcações fundamenta-se na convivência, mediação, internalização e memorização de tudo que é ensinado, por intermédio da interação no processo de produção de embarcações, através do que é visualizado, gesticulado ou falado. Deste modo, ao ser transmitido das gerações mais velhas/experientes às novas gerações, consolida-se o aprendizado, melhorando as práticas e integrando novos princípios técnicos ao exercício do ofício. Nada foi escrito, não há nenhum projeto, planta ou desenho que revele o tipo, o modelo, a capacidade, a pintura (desenhos, nomes e escrituras diversas) da embarcação a ser construída. Os aprendizados estão internalizados e guardados na dimensão teleológica dos trabalhadores que integram a construção naval artesanal, antecipando e dominando todas as etapas de seu trabalho e ofício (Lukács, 1981). É dentro da perspectiva desses ofícios que se afirma a configuração de construção naval artesanal.

## O lócus da pesquisa: aspectos do município de Limoeiro do Ajuru, no interior do Estado do Pará

A sede do município está situada em uma posição estratégica na foz do Rio Limoeiro, que deu nome à vila, e que historicamente serviu de acesso à região do baixo Amazonas, por intermédio dos furos interligados a esse rio. A cidade de Limoeiro do Ajuru, que ganhou emancipação de Cametá em 1963, situa-se nas margens do rio Tocantins.

**Figura 4** – Fotos aéreas da cidade de Limoeiro do Ajuru



**Fonte:** (PMLA) Prefeitura Municipal de Limoeiro do Ajuru – (SEMED) Secretaria Municipal de Educação.

O município fica na mesorregião do Nordeste paraense, ou região do baixo Tocantins, composta por onze municípios: Abaetetuba, Acará, Baião, Barcarena, Cametá, Igarapé-Miri, Limoeiro do Ajuru, Mocajuba, Moju, Oeiras do Pará e Tailândia. Em 2020 a população estimada do município era de 29.282 habitantes, distribuídos entre a região das ilhas e da terra firme, sendo

que aproximadamente 75% da população mora nas ilhas. A economia do município é centrada fundamentalmente no extrativismo, pesca artesanal, construção (civil e naval) e serviço público. Os rios são bastante navegáveis e muitas das embarcações utilizadas nos mais diversos deslocamentos feitos pelos ribeirinhos, são produtos da construção naval artesanal e, portanto, dos saberes ancestrais que os constituem. Assim, os rios também são permanentemente utilizados pelos moradores, principais vias de integração social e econômica da região amazônica, ao possibilitar o escoamento da produção de açaí e demais produções agrícolas e pesqueiras.

**Figura 5** – Mapa Hidrográfico do município de Limoeiro do Ajuru



**Fonte:** elaboração dos autores, 2020.

O município é banhado por dois grandes rios: o Tocantins e o Marajó ou Pará, expoentes da escoação econômica, que se juntam na foz do rio Amazonas. A cidade sofreu impactos decorrentes das mudanças de paisagens. Uma das mais significativas foi a criação da orla da cidade, na rua Conceição, como ilustra a figura 6. No local onde ela foi criada havia uma espécie de “estaleiro comunitário”, onde inúmeros ribeirinhos realizavam seus ofícios de carpinteiro, calafate e pintor. O decreto municipal de criação da orla provocou a retirada deste “estaleiro comunitário”, fato que causou a saída forçada de

um conjunto de pessoas que realizavam seus ofícios de construção naval artesanal, sendo deslocados para outros espaços, quer na cidade ou quer para outros municípios.

**Figura 6** – Orla da cidade de Limoeiro do Ajuru – Rua Conceição.

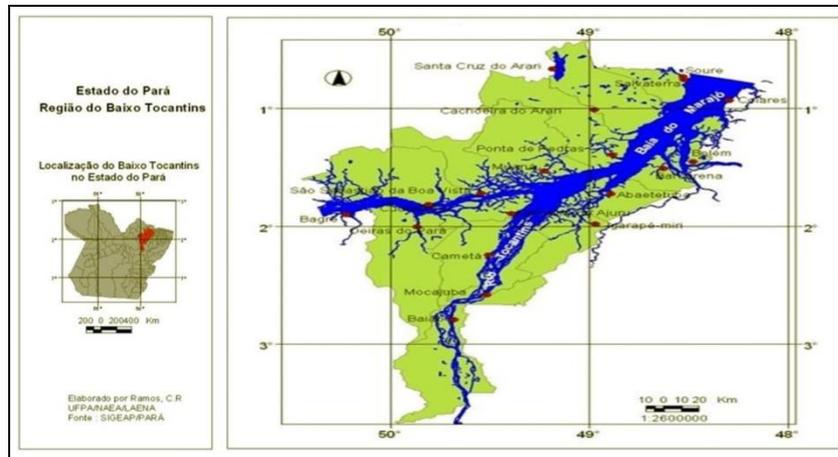


Fonte: Prefeitura Municipal de Limoeiro do Ajuru (PMLA), 2018.

### **“Grandes projetos” na Amazônia: os impactos da Hidrelétrica de Tucuruí na pesca artesanal e na cultura do açaí**

Padinha (2010) explica que a região do baixo Tocantins é marcada por extensas áreas de várzea e por solos que não permitem a atividade agrícola, mas que favorecem o extrativismo e a pesca. Em Limoeiro do Ajuru e parte norte de Cametá, os solos são regulares, conformados em pastagens planas, todavia há também áreas para a lavoura. Por sua vez o solo de várzea está localizado nas margens dos rios, sendo fertilizados e drenados de forma natural pelas enchentes periódicas. São ricos em matéria orgânica (húmus), que se acumulam nas margens.

**Figura 7:** mapa da bacia hidrográfica da microrregião do baixo Tocantins



Fonte: SIGEAP/Pará, 2014.

O conjunto de rios, igarapés e furos desta região são plenamente navegáveis, durante todo o ano, permitindo, portanto, um fluxo intenso de embarcações (na grande maioria de madeira) dos mais variados calados e capacidades de carga e operação. O rio que nomeia o território – o Tocantins –, lhe atribui identidade cultural à região. A Bacia do rio Tocantins, classificada como a segunda mais importante do país é superada apenas pela Bacia do Rio Amazonas. O Tocantins, faz parte do complexo amazônico de embocaduras, se unindo com o rio Pará e o rio Guamá, que se juntam à foz do rio Amazonas.

Na região do baixo Tocantins os primeiros povoados surgiram no século XVII, com as cidades de Cametá em 1620, Oeiras do Pará em 1653 e Baião, em 1694. Nos séculos seguintes surgiram as cidades de Barcarena (1709), Igarapé Miri (1710), Abaetetuba (1745), Moju (1754), Acará (1839), Mocajuba (1953) e Limoeiro do Ajuru (1963) e Tailândia (1989). Acrescentamos

que:

[...] as principais características do Baixo Tocantins [são]: a) a presença forte da natureza, destacando-se sua importância econômica e cultural; b) o modelo de ordenamento territorial de arranjo dendrítico; c) a condição de jusante, primordial para a definição de um processo histórico precursor no uso e povoamento da região; d) o “modelo de urbanização tradicional” (BECKER, 1985), com formas urbanas caracteristicamente ribeirinhas; e) a existência de uma população com intensos vínculos e marcas, culturais e históricas, relacionadas ao modo de vida local; f) a coesão político-territorial e a fraca perspectiva de fragmentação do território. Essas características específicas são particularidades importantes para a definição do Baixo-Tocantins como um subconjunto regional da totalidade formada pela região amazônica e, especificamente, no contexto imediato da Amazônia Oriental. (Trindade Jr, 2005 apud Padinha, 2010, p. 19).

A história da microrregião apresenta elementos constitutivos do sistema que os portugueses introduziram, tendo como base o latifúndio, a monocultura e a mão-de-obra escravizada. A ocupação das terras na região baseou-se *a priori* no cultivo do cacau e posteriormente na cana-de-açúcar (PNDTR, 2010).

No baixo Tocantins aconteceram dois momentos históricos marcantes: a Cabanagem (1835-1840) um dos eventos mais significativos no Estado do Pará e no Brasil quando por primeira vez um movimento que agrupou representantes das elites locais e do povo pobre da região conseguiu chegar ao poder (PNDTR, 2010). O outro exemplo de resistência foi o do Anilzinho, um marco para o campesinato com lócus em Baião, primeiro evento no contexto da luta pela tomada do Sindicato dos Trabalhadores Rurais, em plena ditadura militar (PNDTR, 2010; CUT, 2019).

A década de 1970 foi muito importante na microrregião devido ao

desenvolvimento de atividades econômicas e condições de infraestrutura, apontando para o melhoramento dos serviços de saúde, educação, transporte e, sobretudo a implementação de indústrias, como por exemplo a construção da Hidrelétrica em Tucuruí (UHE de Tucuruí), maior expoente na região; a instalação do complexo industrial Albras/Alunorte em Vila do Conde, município de Barcarena (próximo a Abaetetuba), centrada na extração de alumínio; e para fornecimento de mão-de-obra, produtos, serviços entre outros, relacionados com o início da construção da PA-483, mais conhecida como Alça Viária, um complexo de estradas e pontes que comunica Belém com o interior. Além da UHE, e para dar suporte a Albras/Alunorte, também foi construído o Porto de Vila do Conde, a cidade-empresa Vila dos Cabanos e o sistema rodoviário. (Malheiro e Trindade Jr, 2009). Padinha (2010) mostra que a construção da UHE causou a “diminuição na quantidade de espécies de peixes, provocando impactos socioeconômicos e comprometendo a principal fonte alimentar da população”. Por outro lado, como destaca Cardoso (*apud* Padinha, 2010) o papel dos movimentos sociais para resistir a esses processos foi decisivo: MAB, camponeses, colônias de pescadores, entre outros.

As cidades impactadas pela implantação desses “grandes objetos” espaciais (Santos, 1995), para que pudessem ser identificados os “grandes projetos” na Amazônia – e por outros elementos e processos que definem a modernização do espaço amazônico –, coexistem permeadas pela tensão entre o contemporâneo e o herdado, entre o que chega e altera e o que permanece (Malheiro e Trindade Jr, 2009). É nesse sentido que se evidenciam as transformações das paisagens urbanas das cidades da jusante da UHE, a qual Limoeiro do Ajuru faz parte, podendo se afirmar que antigamente as torres das igrejas eram os elementos mais altos que chamavam a atenção, e no presente são as antenas telefônicas as que ocupam esse lugar, uma expressão

marcante nas paisagens das pequenas cidades amazônicas.

**Figura 8** – As torres da cidade de Limoeiro do Ajuru.



**Fonte:** Amílcar Castro, 2010.



**Fonte:** elaboração dos autores, 2021.

As transformações ambientais, sociais, econômicas, culturais e de paisagens, provocadas pelos avanços da lógica capitalista a partir da implantação dos “grandes projetos” na Microrregião do baixo Tocantins, que teve como argumentos a melhoria na qualidade de vida dos habitantes da região e também o progresso do Brasil, mostram que o principal propósito para a construção da UHE foi o abastecimento de energia elétrica para a

consolidação e funcionamento dos demais projetos e empresas que se instalaram na microrregião.

Além dos impactos e das transformações ambientais e paisagísticas que ocorreram nos espaços urbanos da cidade, também foi afetado substancialmente o ciclo da cultura do açaí e da pesca artesanal. Nesse sentido, pode se afirmar que:

A produção do açaí possui uma grande potencialidade econômica, social, ambiental e cultural, [...] dos saberes que estão impregnados no território das comunidades ribeirinhas na Amazônia. O produto possui uma forte identidade territorial, sendo que o produtor é, ao mesmo tempo, um consumidor assíduo, fazendo parte de sua dieta alimentar, tendo dessa forma um envolvimento em diversas dimensões de sua vida. Esta produção deve estar articulada com outras formas de produzir [...]. (Corrêa, 2017b, p. 27-28).

Compreender o ciclo da cultura do açaí, ou seja, de sua produção, implica entender que ocorrem determinadas etapas durante a safra, desde os que apanham o açaí, que em troca ganham parte da produção, até a chegada à fábrica. Antigamente o açaí era apanhado principalmente na época em que a natureza o produzia, isto é, durante o período do verão amazônico, nos meses de setembro a novembro, para consumo e comercialização na região. Atualmente, devido à pressão do mercado consumidor e da exportação do produto para outras regiões do país, a demanda tem aumentado consideravelmente forçando a produção e aumentando o plantio de açazeiros. Dentro do ciclo da cultura do açaí, isto é, no período de limpeza do açazeiro, são retirados os palmitos para fazer o manejo, ou seja, as árvores mais altas, velhas e com pouca produtividade. O palmito é extraído no período pós-safra e vendido para as fábricas de palmito em conserva. Como afirma Sena (2007) tudo é aproveitável: “[...] Da palmeira do açazeiro o caboclo limoeirense,

aproveita-se das seguintes formas: Do fruto, extrai o vinho [...]; do cacho, se faz a vassoura; Da folha, se faz adornos caseiros. Do estipe, se faz casa, pontes, currais e lenha. Da raiz se faz um chá para combater verminoses". (Sena, 2007, p. 95).

**Figura 9** – Embarcação transportando palmito.



Fonte: elaboração dos autores, 2021.

**Figura 10** – O descasque: primeira etapa do beneficiamento do palmito na Fábrica.



Fonte: elaboração dos autores, 2021.

É importante destacar que ainda há uma compreensão dos

trabalhadores que não derrubam o açazeiro para a retirada do palmito, tão somente para o manejo, ou em caso de necessidades oriundas da vida ribeirinha. Verifica-se nas figuras acima o palmito sendo transportado, bem como recebendo os primeiros processos de beneficiamento na fábrica de palmito em conserva.

Por se tratar de uma região de várzea, a pesca artesanal também tem passado por mudanças profundas nos últimos trinta anos, todas originadas a partir da implantação da UHE:

A pesca do mapará no município é muito praticada, pois a espécie é um dos pratos preferidos da população limoieirense. O ponto de referência para a captura do mapará é a baía de limoeiro [...]. Na baía, concentram-se as turmas de pesca e os compradores do peixe. [...]. Os pescadores usam o método chamado de “bloqueio”, quando ocorre, então, o cerco total dos cardumes. [...]. O taleiro é uma das figuras mais importantes na pesca do mapará, com o método do “bloqueio”, que é expressado na linguagem do pescador como “**borqueio**”. [...]. Tudo começa quando o taleiro vai à baía espiar o cardume de mapará. Com sua tala de marajá, ele vai taliando até encontrar [...]. Então chega o momento de fazer o bloqueio do mapará. O taleiro começa a chamar os cascos, onde estão as redes de pesca, de frente com os cascos de rede, ele dá a última taliada [...], para ter certeza do cardume. [...] manda abrir o falado bloqueio, que fica em forma de “C”. [...]. (Sena, 2007, p. 105). Grifo nosso.

**Figura 11** – o “Borqueio” do Mapará.



**Fonte:** Sindicato dos Pescadores, SINDPESCA, 2019.

A baía limoeirense possui um conjunto de condições biológicas que servem de base para a prática da pesca artesanal desenvolvida principalmente com o uso de embarcações de madeira de variados tamanhos. De modo geral, a pesca artesanal é um componente essencial do sistema de produção no município e tem dupla finalidade: subsistência e comercialização.

A pesca tem sido uma das práticas extrativistas mais tradicionais e importantes [...], representando uma das principais fontes de proteína na alimentação das comunidades ribeirinhas. Deste modo, os caboclos-ribeirinhos estabeleceram relações produtivas específicas no ecossistema [...], desenvolvendo práticas de conservação e de manejo sustentável, por meio da diversificação produtiva e uso múltiplo dos recursos naturais, não só preservando a biodiversidade, mas gerando trabalho e renda. Assim, a natureza converte-se em recurso econômico, social, ecológico e ambiental e, principalmente, em patrimônio biocultural. (Reis, 2015, p. 168).

Os caboclos limoeirenses consideram que existem dois problemas centrais na atividade da pesca artesanal: a implantação da UHE em Tucuruí e

o aumento na exploração e comercialização do pescado, constatando-se escassez e redução do tamanho dos peixes. Estes últimos fatores levaram os ribeirinhos limoeirenses a ampliar suas ações sobre os recursos pesqueiros, na busca de compensar a perda da variedade dos peixes, bem como expandir para iniciativas de manejo da pesca, mediante sistemas de criação de peixes em cativeiros.

Tendo em vista a relação do trabalho da pesca artesanal dentro da produção capitalista, Araújo (2019) ressalta que além dos pescadores outras instituições, associações e a administração pública através da secretaria de pesca, fazem parte do ciclo. A autora afirma que as entidades, instituições e associações às quais os pescadores artesanais são filiados (colônia de pescadores, associações de pescadores, sindicatos de pescadores, secretaria de pesca, entre outros), assim como empresas (fábrica de gelo para conservação dos peixes nas embarcações conhecidas popularmente como geleiras/os, por exemplo), construções, ampliações e reformas de embarcações de vários portes (para captura e transporte do pescado), são os intermediários entre o trabalho e o capital da pesca artesanal.

Com relação ao ciclo da cultura do açaí, Araújo (2019) afirma que também existem organizações e empresas que fazem essa intermediação, tais como o Sindicato das Trabalhadoras e Trabalhadores Rurais (STTR), as fábricas de palmito, que têm suas produções aumentadas devido ao período de manejo, o que também favorece outras atividades, tais como a limpeza do terreno, retirada das palmeiras mais velhas e altas e também a utilização das geleiras(os) para conservação e transporte do fruto.

Relacionamos as principais instituições, associações e empresas que atuam em Limoeiro do Ajuru com relação à pesca artesanal: Colônia de Pescadores Z-46, Associação dos pescadores Artesanais de Limoeiro do Ajuru

(ASPALA), Associação dos Pescadores Artesanais e Piscicultores de Limoeiro do Ajuru (APAPISLA), Sindicato dos Pescadores (SIDPESCA), fábrica de gelo e embarcações. E também as relacionadas com o ciclo da cultura do açaí: Sindicato das Trabalhadoras e Trabalhadores Rurais (STTR), fábrica de gelo, fábrica de palmito e embarcações, além da secretaria de agricultura, aquicultura e pesca. Esta secretaria, apesar de ter uma composição mista, é uma só e não tem prédio próprio. O quadro a seguir analisa a articulação entre trabalho e capital com relação à pesca artesanal e a cultura do açaí.

**Quadro 1** –Articulação Trabalho e Capital na pesca artesanal e na cultura do açaí.



Fonte: elaboração dos autores, 2021.

Assim, as duas principais formas de produção ribeirinha – a pesca artesanal e a cultura do açaí, que fazem intersecção entre si – têm em comum a fábrica de gelo, a técnica de conservação e, sobretudo, as embarcações, tanto para a captura, transporte e “objeto de conservação” do pescado, quanto para a coleta do açaí, transporte do palmito e do fruto do açaí, sendo que no caso

deste último e para deslocamento de longas distâncias, precisa estar refrigerado para fins de conservação.

Os produtos dos saberes do trabalho na/da construção naval artesanal, isto é, as embarcações de diferentes portes, estão envolvidas do início ao fim do processo, na exportação dos produtos da pesca artesanal e da cultura do açaí (frutos e palmitos), evidenciando que são elementos essenciais para a concretude da relação trabalho e capital no contexto amazônico. Estas duas principais atividades exercidas pelos trabalhadores ribeirinhos podem tanto acontecer para sua própria subsistência quanto para venda e elas são interatuantes: os mesmos trabalhadores geralmente se dedicam a ambas profissões, como pescadores e como trabalhadores rurais.

Os saberes decorrentes do processo de construção artesanal das embarcações na região do baixo Tocantins vêm sendo transmitidos através de gerações num repasse de conhecimentos que consolidam o aprendizado das práticas e que, por sua vez, promovem a integração de novos conhecimentos técnicos com relação ao exercício dos diversos ofícios envolvidos e desenvolvidos com tal fim. As técnicas aplicadas pelos trabalhadores ribeirinhos para a execução dos ofícios não foram providenciadas através de manuais ou aulas tradicionais, pelo contrário: aconteceram através da experiência observada, exercida e transmitida pelos saberes orais ancestrais indígenas, na realização prática, na observação da natureza e no aproveitamento e inserção de novos conhecimentos chegados de terras distantes. O domínio completo do processo de construção das embarcações possibilita a segurança necessária para produzir instrumentos e criar ferramentas que subsidiam a execução dos demais afazeres da vida ribeirinha: o deslocamento pelos rios e igarapés, o transporte dos produtos coletados e pescados, para venda ou para subsistência.

Apesar das intensas transformações e impactos promovidos pela invasão das formas de trabalho capitalistas tanto no ambiente natural quanto nas paisagens urbanas, percebe-se o quanto as formas de ser e de fazer dos ribeirinhos se constituem em registros da resistência destas populações.

## REFERÊNCIAS

ARAÚJO, Alzira Almeida de. **Saberes Culturais da Pesca Artesanal na Amazônia Ribeirinha de Vigia de Nazaré/PA**. Dissertação (Mestrado em Educação) – Universidade do Estado do Pará, Belém, 2019.

BITTENCOURT, Agnello. **Bacia Amazônica: Vias de Comunicação e Meios de Transporte**. Rio de Janeiro: Ed. ACA, 1957.

CORRÊA, Edson de Jesus Antunes. **Construção naval artesanal e metamorfose do trabalho, capital na Amazônia: Um estudo sobre os construtores de embarcação de madeira em Igarapé-Miri (PA)**. Tese (doutorado). Belém: UFPA, 2017a.

CORRÊA, Rosivanderson Baia. **Território e desenvolvimento: análise da produção do açaí na região tocantina (PA)**. Presidente Prudente (SP): Universidade Estadual Paulista, Faculdade de Ciências e Tecnologia, 2017b.

CRUZ, Ernesto. **História de Belém**. Belém: Editora da UFPA, 1973.

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

IBGE. **Censo 2010: Mapa populacional do município de Limoeiro do Ajuru**. Disponível em: [http://www.ibge.gov.br/home/estatistica/populacao/censo2010/tabelas\\_pdf/tot\\_al\\_populacao\\_p\\_ara.pdf](http://www.ibge.gov.br/home/estatistica/populacao/censo2010/tabelas_pdf/tot_al_populacao_p_ara.pdf). Acesso em: 21/11/2023.

LINS, Nadja Vanessa Miranda; RODRIGUES, Luzia Raquel Queiroz; BARREIROS, Nilson Rodrigues; MACHADO, Waltair Vieira Machado. **Construção naval no Amazonas: proposições para o mercado**. Manaus:

UFAM, 2008.

LUKÁCS, George. O trabalho. In: LUKÁCS, George. **Ontologia do ser social** (Trad. de Ivo Toned). Roma: Editori Riuniti, 1981.

MALHEIRO, Bruno Cezar Pereira e TRINDADE JR, Saint-Clair Cordeiro da. **Entre Rios, Rodovias e Grandes Projetos: mudanças e permanências em realidades urbanas do baixo Tocantins (Pará)**. Belém: EDUFPA, 2009.

OLIVEIRA, Ivanilde Apoluceno de. **Cartografia de Saberes: representações sobre a cultura amazônica em práticas de educação popular**. In: OLIVEIRA, Ivanilde Apoluceno de e SANTOS, Tânia Regina Lobato dos (Orgs). Belém: EDUEPA, 2007.

PADINHA, Marcel Ribeiro. **Em terras precárias quem tem pouco é centro: O Papel das Pequenas Cidades na Rede Urbana Amazônica: uma análise a partir de Cameté-PA**. Dissertação de mestrado. UFPA, Belém, 2010.

PRADO JÚNIOR, Caio. **Formação do Brasil Contemporâneo**. 22<sup>a</sup> Ed. São Paulo: Brasiliense, 1992.

PTDRS. **Plano Territorial de Desenvolvimento Rural Sustentável – Território da Cidadania Baixo Tocantins**. 2010

RAIOL, Domingos Antônio. **Obras de Domingos Antônio Raiol – Barão de Guajará**. Belém: Grafisa, 1970.

REIS, Adebaro Alves dos. **Desenvolvimento sustentável e uso dos recursos naturais em áreas de várzea do território do Baixo Tocantins da Amazônia Paraense: limites, desafios e possibilidades**. Tese (Doutorado) – Universidade Federal do Pará – UFPA, Núcleo de Altos Estudos Amazônicos, Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Sustentável do Trópico Úmido. Belém, 2015.

RODRIGUES, Juciara. **500 anos de trânsito no Brasil**. Brasília: Gráfica e Editora Del Rey, 2000.

RODRIGUES, Doriedson do Socorro. **Saberes Sociais e luta de classes: um estudo a partir da Colônia de Pescadores Artesanais Z-16 – Cameté/Pará**. Belém, 2012.

SENA, Antônio Ferreira de. **Limoeiro do Ajuru: História e Geografia. Um estudo sobre o município de Limoeiro do Ajuru, estado do Pará. De Povoador a Vila; de Vila à Município.** Coleção Novo Tempo Cabano. Vol. VI, Cametá, Pará, 2007.

SILVA, Jefferson Gil da Rocha. **Saberes e práticas tradicionais: as condições do trabalho nos estaleiros navais à beira-rio da cidade de Manaus.** Manaus: UFAM, 2016a.

SNETHLAGE, Emília. **A travessia entre o Xingu e o Tapajós.** In: Boletim do Museu Goeldi (Museu Paraense) de História Natural e Ethnographia, v. 7, 1912.

VERÍSSIMO, José. **A pesca na Amazônia.** Belém: EDUFPA, 1970.