VIGILENGAS DO BAIXO-AMAZONAS

ANTÔNIO ROCHA PENTEADO

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

O presente estudo constitui, exatamente, um dos resultados dessa viagem e foi apresentado à IV.ª Assembléia Geral da A. G. B., reunida em Goiânia, em dezembro de 1948, merecendo sua aprovação. Seu autor é sócio cooperador de nossa associação e ocupa os cargos de professor de Geografia Física da Faculdade de Filosofia "Sedes Sapientiæ" e de assistente da cadeira de Geografia do Brasil da Faculdade de Filosofia da Universidade de São Paulo.

As vigilengas e seus característicos. — Quem já estêve em Belém do Pará deve ter notado a presença, junto ao típico mercado do Ver-O-Pêso (1), de numerosas embarcações providas de velas, que ali aportam trazendo consigo as mais diversas mercadorias e procedem de diferentes pontos do Baixo-Amazonas. São as *vigilengas*.

Quando as observa, o forasteiro não vê nelas senão simples veleiros. Mas o caboclo da região sabe distinguir muito bem dois tipos de vigilengas: as *canoas*, quando dispõem de um só mastro; e os *barcos*, quando são dois os mastros.

O tipo de vigilenga mais comumente encontrado e que será objeto do presente estudo é a *canoa*, que possui duas velas, ambas triangulares, mas de tamanhos desiguais (Foto n. 1). A maior delas acha-se colocada entre o mastro e a pôpa, chegando sua base a ultrapassar esta última, o que a faz ficar suspensa, em parte, por sôbre as águas. A outra vela é muito menor em virtude da posição do mastro, que aparece colocado mais próximo da proa e chega, algumas vêzes, a ultrapassar esta (Foto n. 2).

Tais enbarcações medem cêrca de quatro metros e meio de comprimento e constam de duas porções distintas: o *bailio*, colocado

(1) Veja nosso pequeno ensaio — *Belém do Pará*, publicado no Anuário da Faculdade de Filosofia "Sedes Sapientiae" (1948-49), págs. 57 a 69.

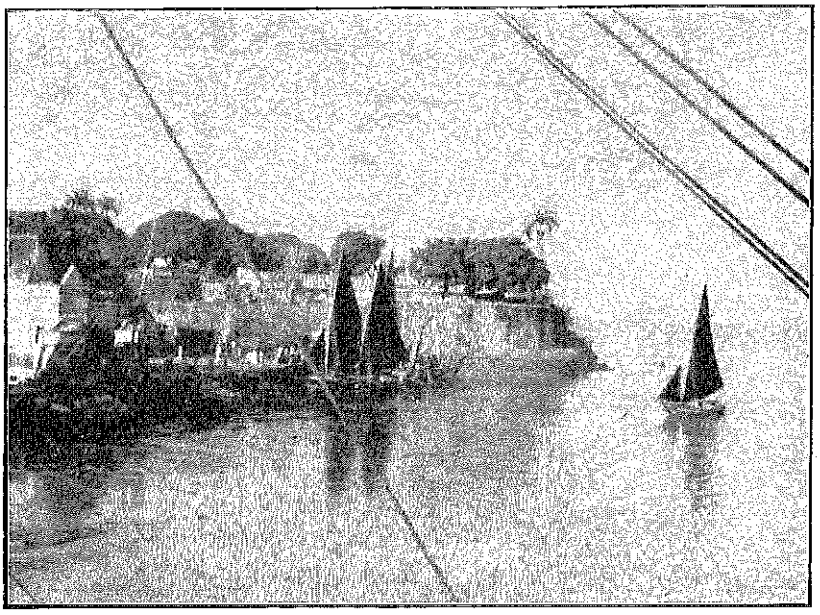


Foto n. 1 — *Uma "canôa" chegando ao Vêr-O-Pêso.* — Observem-se a forma de seu casco e o formato de suas velas, de tamanhos desiguais. Ao fundo, aparece o antigo Forte do Presépio, semente da cidade de Belém.

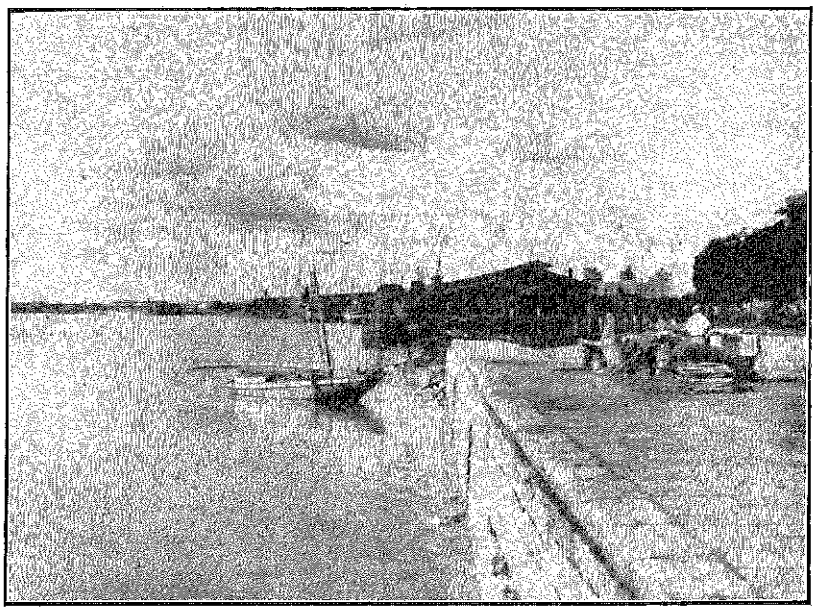


Foto n. 2 — *Uma "canôa", à tarde, no chamado Mercado da Praia.* — No primeiro plano, o cáis deserto. Ao fundo, as instalações do pôrto de Belém, sob um céu genuinamente equatorial.

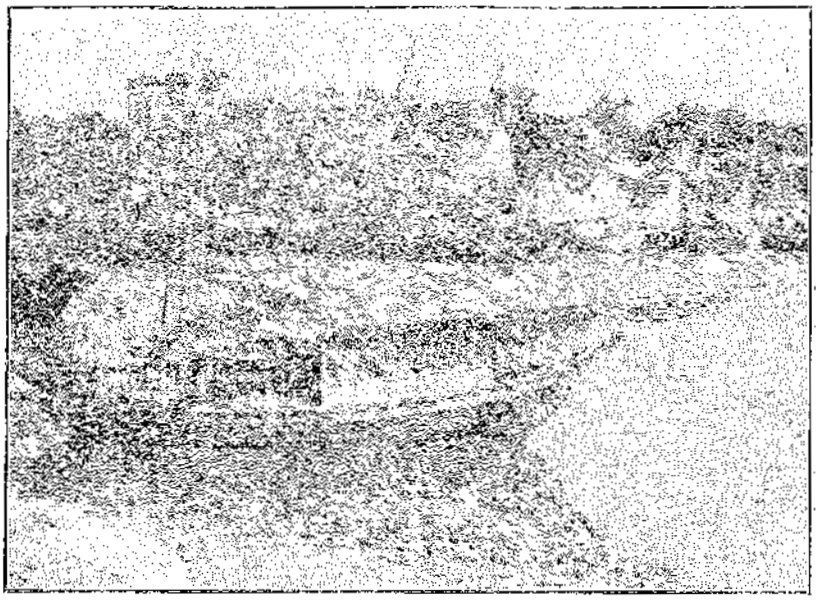


Foto n. 3 - *Detalhes de uma "canôa"*. Distinguem-se com facilidade o "batilo" e o "tôldo", como tambem o porão ou "baixo do tôldo" e a vela grande ultrapassando a pôpa. Numerosas outras vigilengas, como esta, aparecem nêsse recanto da baia de Guajará e não longe do casario da cidade de Belém.

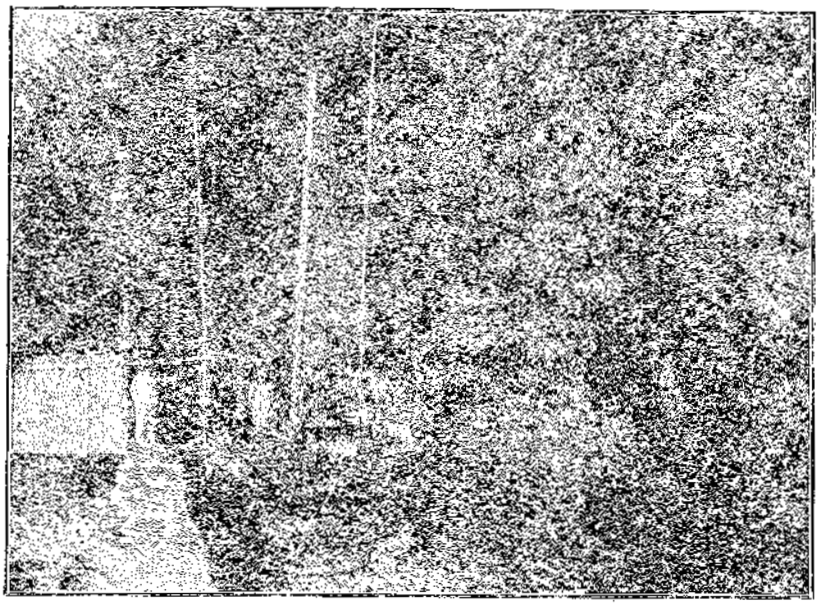


Foto n. 4 — *A "Carmita" no pôrto de Caraparú*. — Seus tripulantes aparecem sustentando de pé os varejões, que vão ser utilizados no igarapé. O comprimento dêsses varejões dá bem uma idéia da profundidade dos igarapés amazônicos, junto aos quais ergue-se a vegetação luxuriante da Hiléia.

entre o mastro e a proa; e o *tôldo,* que fica entre a popa e o mastro (Foto n. 3).

O toldo é um compartimento de madeira, fechado por três lados, que resguarda o porão da *canoa,* onde se aloja a carga; daí o nome de "baixo do toldo", que lhe é reservado.

Toda *canoa* possui dois ou três varejões, usados para impelí-la através das águas dos igarapés, que atravessam regiões onde a densa vegetação marginal impede a penetração do vento; os seus tripulantes deixam, nessa ocasião, o mastro colocado em forquilhas ou amarrado em árvores existentes às margens dos igarapés, pois a altura dos mastros normalmente dificulta sua passagem sob a copa das árvores, que muitas vêzes se entrecruzam por sôbre o leito do curso dágua (Foto n. 4).

Essas vigilengas possuem, como sempre acontece, nomes característicos pintados nas paredes laterais do toldo, que refletem de maneira expressiva a ingênua simplicidade do caboclo amazônico (2).

O papel das vigilengas. — No Baixo-Amazonas, a função exercida pelas vigilengas é importantíssima. Transportam para o Ver-O-Pêso, em Belém, as mercadorias adquiridas ao caboclo da região, sendo por meio delas que se escoa a produção de um grande número de municípios do Estado do Pará.

Na verdade, trazem regularmente para a capital paraense: arrôz, frutos, sementes oleaginosas, borracha, farinha, lenha, peixe salgado, cabeças de gado. Por isso mesmo, constituem os abastecedores diários de grande parte da população da cidade, que aflui ao Ver-O-Pêso a fim de comerciar com os tripulantes das *canoas.* Muitas vêzes, porém, a mercadoria já vem para Belém consignada a um determinado comprador (geralmente alguma firma), caso em que não é posta à venda no Ver-O-Pêso.

Se, de um lado, as *canoas* são o meio de escoamento da produção cabocla, por outro representam o meio de abastecimento das populações semi-isoladas na floresta do Baixo-Amazonas.

As *canoas* quase nunca regressam vazias aos seus pontos de origem; costumam levar de Belém tudo quanto se torna necessário para suavizar a existência das populações caboclas. Tal fato pode ser perfeitamente constatado quando se observa o movimento do Ver-O-Pêso e, até mesmo, através do noticiário dos jornais de Belém,

(2) Muitas localidades possuem as suas "titulares", como é o caso da *Princesa de Soure,* da *Princesa d'Odivelas,* da *Marquesa de Afuá,* etc. Outras são chamadas de "flor": *Flor de Mazagão, Flor de Nazaré.* Existem, tambem, as que possuem nomes alviçareiros, como: *Alegria do Brasil, Linda América, Felicidade da Vigia.* Não faltam as que trazem nomes de santos: *Santo Antônio, São José, Sant'Ana.* Outras aparecem com nomes curiosos: *Rei do Assobio, Pirausta, Formigosa.* Mas não deixam de existir, também, as "misses": *Miss Portugal, Miss Brasil, Miss Maruda.* E, finalmente, há as que levam nomes próprios: *Júlia Correia, Fonseca, Anita, Dona Tété, Dona Anadia...*

onde pudemos encontrar muitas informações a respeito das embarcações entradas, das cargas conduzidas e das datas de saída para os variados destinos.

Tivemos oportunidade de verificar a importância dêsse fato quando permanecemos na região de Caraparu, de onde uma dessas canoas, uma ou duas vêzes 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 dêsses típicos armazens da zona rural, que tudo vendem à população local e que compram tudo quanto ela produz. Com a viagem da sua *canoa* pode o Sr. Lino Faro reabastecer de mercadorias o seu pequeno armazem — "A Vitória" (Fotos ns. 5, 6 e 7).

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.

Procedência das vigilengas e natureza de sua carga. — 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 periodo, 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 extraordinàriamente o trajeto percorrido.



Foto n. 5 — *O interior da "Carmita".* Percebe-se perfeitamente o "baixo do tôldo", onde são alojados os "paneiros" de "farinha dágua", principal elemento da carga a ser transportada. No primeiro plano, os dois tripulantes da vigilenga, caboclos robustos do Baixo-Amazonas.



Foto n. 6 — *O pilôto da "Carmita" em seu posto.* — Ao contrário do que acontece com os tripulantes da fotografia anterior, o pilôto dessa vigilenga mostra visíveis sinais de paludismo. Êle segura o leme típico de tais embarcações.



Foto n. 7 — *A "Carmita" descendo o igarapé de Caraparú, rumo a Belém,* — Devido à falta de vento, a "canôa" navega com as velas arriadas, sendo movimentada por meio dos varejões. Observe-se a vegetação marginal.



Foto n. 8 — *Uma vigilenga à margem de um igarapé.* Os numerosos remendos, que podem ser notados em seu velame, patenteiam a pobreza regional e, por isso mesmo, o cuidado com que são tratadas as "canôas".

É o que acontece com as embarcações oriundas de Chaves ou de Afuá, cidades da "contra-costa" da ilha de Marajó, que atingem o Ver-O-Pêso após percorrerem nada menos de 500 km. Tal trajeto poderia ser reduzido se as vigilengas contornassem a ilha de Marajó pela sua porção oriental (ao contrário do que fazem, atualmente, passando pelos "furos" de Breves), itinerário repudiado por ser muito arriscado para êsse tipo de embarcação; com efeito, as condições atmosféricas reinantes naquele trecho do litoral paraense dificultam sèriamente a navegação a vela, se não a impedem quase sempre.

Examinando-se o aspecto da procedência das vigilengas, chega-se à conclusão de que, das 64 *canoas* de que conseguimos indicações completas, 11 procederam de Cametá; em segundo lugar, destaca-se Chaves com 8 embarcações, seguindo-se-lhe Afuá com 6. Vieram, depois: Soure com 5; e Breves, Bragança e Maracanã com 4 *canoas*, cada uma (3).

Isto significa que 17% das embarcações procederam de Cametá, situada no estuário do Tapajós, e que 12% vieram de Chaves, ao norte da ilha de Marajó. Reunindo-as, obtém-se um total de 29%, o que pode ser explicado pelo fato de serem essas localidades importantes centros produtores de arroz e de sementes oleaginosas, respectivamente.

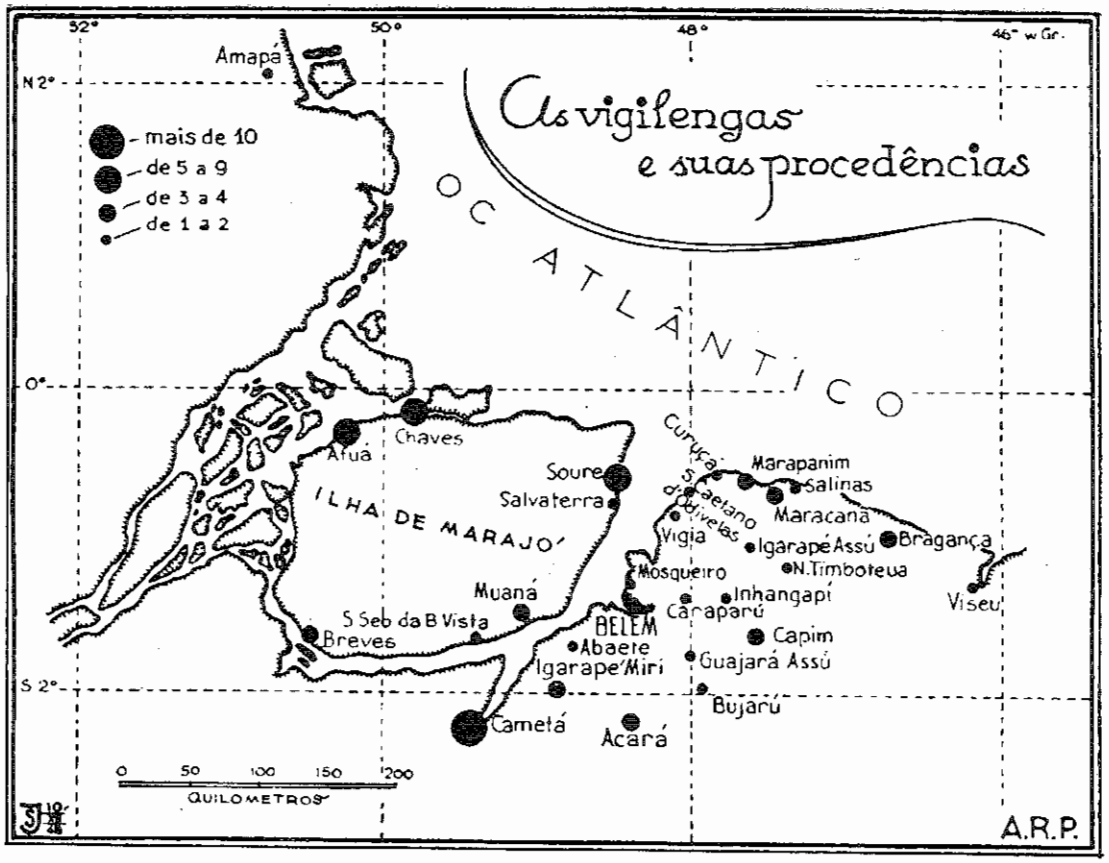
Os restantes 71% acham-se muito subdivididos, com pontos de origem que enviaram de uma a três *canoas* apenas, demonstrando, assim, como são variadas as suas procedências, conforme se pode verificar no mapa que acompanha o presente trabalho.

Isso acontece não apenas com a procedência das vigilengas, mas também em relação à carga pelas mesmas transportada. Nas 64 embarcações, que vimos analisando, nada menos de 16 tipos de carregamentos foram anotados (4), destacando-se pelo número: o arrôz, 18; as sementes oleaginosas, 16; as frutas, 12; e a borracha, 10.

Tais cifras atestam as necessidades do mercado consumidor de Belém do Pará: arroz e frutas, destinados à alimentação de seus habitantes; sementes oleaginosas e borracha, que são aproveitadas por suas pequenas indústrias.

(3) Eis o número de *canoas*, conforme suas procedências: de Cametá, 11; de Soure, 5; de Afuá, 6; de Chaves, 8; de Breves, 4; de Bragança, 4; Maracanã, 4; de Acará, 3; de Capim, 3; de Igarapé-Mirim, 3; de Marapanim, 3; de Muaná, 3; de Abaetétuba, 2; de Araticu, 2; de Bujaru, 2; de São Sebastião da Boa Vista, 2; de Vigia, 2; de Vizeu, 2; de Baixo Amazonas, Caraparu, ilha de Cotijuba, Curuçá, Guajará-Açú, Igarapé-Açú, Inhangapi, Itaguaçu, Mosqueiro, Nova Timboteúa, Salinópolis, Salvaterra, Salinas e São Caetano d'Odivelas, 1 cada.

(4) Foram os seguintes os tipos de carregamentos que pudemos anotar: 18 de arrôz, 16 de sementes oleaginosas, 12 de frutas, 10 de borracha, 5 de lenha, 6 de farinha, 3 de sêbo de ucuúba, 2 de cacáu, 2 de gado, 2 de cachaça, 1 de azeite de andiroba, de remos, de ovos, de peixe, de conchas e de fumo.



As vigilengas e suas procedências

O presente mapa, 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.

Por outro lado, de Cametá vieram 13 carregamentos, dos quais 5 eram de arroz; de Chaves vieram 11 carregamentos, dos quais 4 de sementes oleaginosas; de Afuá, 7, dos quais 5 de sementes oleaginosas. Daí decorre que existem pequenos centros especializados na produção ou na exportação de determinados produtos. É o caso do *arroz,* produzido principalmente na região de Cametá; das *sementes oleaginosas* e do *gado,* exportados por localidades marajoaras (Chaves e Afuá, notadamente); do *cacáu,* também procedente da região dominada por Cametá; da *cachaça,* proveniente de Igarapé-Mirim. Já a *borracha* e as *frutas* não possuem áreas de produção tão bem definidas, por serem exploradas em todo o Baixo-Amazonas.

É interessante notar, ainda, que tais embarcações acham-se em constante atividade, uma vez que, nos casos examinados, cêrca de 75% das vigilengas permaneceram apenas um ou dois dias junto ao Ver-O-Pêso, regressando logo a seguir a seus portos de origem. Esta observação, à primeira vista sem importância, servirá para reforçar as conclusões do presente trabalho.

Tripulação das vigilengas. — Conforme acabamos de dizer, as vigilengas acham-se em ininterrupta atividade, o que nos conduz naturalmente a examinar o elemento humano que as dirige.

Tais embarcações são de propriedade de determinadas pessoas, que quase nunca as dirigem pessoalmente; de fato, nos 64 casos analisados, em 61 encontramos simples empregados à frente das respectivas *canoas.* Assim sendo, na maioria das vêzes, há a distinguir os *patrões* e os *empregados,* cuja existência acha-se ligada à vigilengas.

Os patrões são geralmente *donos de vendas* localizadas, via de regra, à beira dos igarapés escondidos na Hiléia; possuem uma ou duas vigilengas, às vêzes mesmo três, que são encarregadas do transporte de mercadorias para suas vendas ou para suas pequenas emprêsas de vendas (2 ou 3).

Já os empregados vão constituir os chamados *pilôtos* e *tripulantes* de vigilengas, sendo, salvo pouquíssimas exceções, típicos caboclos amazônicos. Um pilôto ganha de 50 a 60 cruzeiros por três dias de viagem, ao passo que o tripulante recebe cêrca de 40 cruzeiros por uma viagem de idêntica duração. Quando em serviço, recebem o necessário sustento, que consta apenas de "farinha dágua", carne ou peixe sêco; não levam consigo nenhuma provisão de água, porque, quando têm sêde, bebem-na no próprio rio...

Muitas vêzes, a tripulação de uma *canoa,* composta de três indivíduos (um pilôto e dois tripulantes), é paga mensalmente; neste

caso, o pilôto recebe 300 ou 400 cruzeiros e, cada um dos tripulantes, 200 a 250 cruzeiros.

Vivem tais homens para suas embarcações: nelas trabalham, alimentam-se e dormem. Quando estão paradas, dedicam-lhes quase todo o tempo disponível, fazendo o serviço de descarga, a limpeza das vigilengas, o consêrto de suas velas, e, depois disso, tornam a carregá-las de mercadorias (Foto n. 8) e põem-se, novamente, a caminho.

Existe um gênero de vida típico ligado às vigilengas. — Como conclusão a essas despretenciosas observações a respeito das vigilengas do Baixo-Amazonas, resta-nos ressaltar que, em virtude da sua ininterrupta atividade e, também, ao fato de constituírem minoria os patrões que as dirigem pessoalmente, existe um verdadeiro *gênero de vida,* bastante diferente dos demais encontrados no Baixo-Amazonas, que se vê encarnado nos componentes da tripulação das vigilengas — pilôtos e tripulantes.

Realmente, enquanto a maior parte dos gêneros de vida daquela região amazônica acha-se intimamente ligada à coleta, à pesca ou criação, isto é, atividades relacionadas com a produção, o que vimos de examinar possui, além de outros característicos diferenciadores, uma estreita conexão com a circulação das riquezas.