

# Estaleiros artesanais: homens e barcos na construção de uma economia das águas

Laércio Gomes Rodrigues<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Graduado em Ciências Sociais e Especialista em Arranjos Produtivos Locais. E-mail: laerodrigues1@hotmail.com

**Resumo:** Este estudo discorre sobre o trabalho desenvolvido por mestres artesãos nos estaleiros artesanais no município de Santana-AP. Tem-se na atividade produtiva mais do que valor econômico, abarcando o espaço do simbólico. Contextualizam-se as mudanças ocorridas a partir da década de 1940 no Amapá, toma-se o município de Santana como palco dessas modificações de onde se conclui que o novo anunciado por um tempo Moderno, se encontra com um tempo Pretérito, surgindo espaços híbridos, como os estaleiros artesanais. Expõem-se os dados da pesquisa de campo: número de embarcações registradas na Capitania dos Portos do Amapá, território produtivo, perfil dos artesãos. Conclui-se que o os estaleiros artesanais e o saber dos mestres artesãos devem ser associados ao saber científico de tal maneira que uma nova realidade surja.

**Palavras-chave:** Estaleiros Artesanais; Trabalho artesanal; Embarcações artesanais; saber tradicional.

**Abstract:** This study talks about the work developed by masters artisans in the craft shipyards in the municipal district of Santana-AP. It is had in the productive activity more than economical value, embracing the space of the symbolic. Contextualizam-if the changes happened starting from the decade of 1940 in Amapá, the municipal district of Santana is taken as stage of those modifications from where is concluded that the new announced by a Modern time, he/she is with a Past time, appearing hybrid spaces, as the craft shipyards. The data of the field research are exposed: number of embarkations registered in the Captancy of Portos of Amapá, productive territory, the artisans' profile. It is ended that the the craft shipyards and the masters artisans' knowledge should be associated to the scientific knowledge in such a way that a new reality appears.

**Keywords:** Craft shipyards; I work craft; Craft embarkations; to know traditional.

*Conectivo entre o homem e a vida amazônica, as embarcações [...] representam admiravelmente a circulação integradora de bens e serviços adequados a uma terra entrecortada de rios. (Loureiro)*

## 1 Introdução

A Amazônia encerra um cenário diversificado, não somente em termos naturais, como também socioculturais.

Neste local comumente se encontram comunidades tradicionais que se caracterizam por manter uma forte relação com a natureza. É dela que estes grupos retiram seu sustento diário que se dá pelo manejo da floresta e de seus produtos, seja pela agricultura, caça, e/ou, seja pela pesca. Seus conhecimentos provêm das matas e de um saber fazer tradicional. Suas rotinas de vida são pautadas nos ritmos da natureza, que são marcados por outro tempo, não pelo tempo cronológico dos relógios e calendários, mas pelo tempo anacrônico.

Mesmo com o processo de expansão demográfica e de uma cultura urbana, eclodida no século XX, o saber desses homens e mulheres, como seringueiros, ribeirinhos, comunidades quilombolas etc, se mantém pela exploração dos recursos da floresta. Esses conhecimentos se revelam na vida diária, por meio de técnicas tradicionais que são utilizadas, para plantar, colher, pescar, construir embarcações e navegar. Muito desses atores sociais, migraram rumo às cidades em busca de melhorias e com eles seu conhecimento também partiu e podem ser notados na expressividade da vida coletiva nas cidades da Amazônia. Prova disso são as devoções e festas de santo, hábitos alimentares, e até mesmo o trabalho, como é o caso das atividades laborais desenvolvidas nos estaleiros artesanais presentes nas cidades.

O município de Santana-AP, local onde a pesquisa foi realizada, tem sua origem às margens do rio Amazonas. No mesmo rio que banha a cidade, diariamente navegam, numa ida e vinda constante, barcos que transportam cargas e passageiros. As embarcações

na Amazônia mostram-se como parte desta região. Assumem um papel singular por ser o elo interligador entre a cidade e as comunidades ribeiras.

Um número significativo de embarcações transita nos dois principais portos de embarque e desembarque: o porto de Santana e o porto do Igarapé da Fortaleza. São pequenos agricultores, atravessadores, catraieiros, pescadores dentre outros, que aportam no município e que têm os barcos como meio de transporte e de trabalho.

A beleza cênica, as cores, quantidades, tipologias foram os fatores que despertaram, inicialmente, o interesse sobre as embarcações no município. Foi pensando nessa riqueza material e de singular importância, que além do valor pitoresco, são também responsáveis por transportar economias, que passei a questionar a respeito do local, ou melhor, dos locais onde essas embarcações eram construídas. Portanto, formulou-se o questionamento: onde seria o *locus* privilegiado em que tais barcos eram concebidos no município? Esta análise pretende compreender o trabalho desenvolvido nos estaleiros artesanais e a importância destes em uma cidade tipicamente amazônica, o município de Santana-AP.

Assim, este trabalho tem como objetivo expor os resultados da pesquisa bibliográfica e de campo ocorrida no primeiro semestre de 2010. A pesquisa de campo aconteceu da seguinte maneira: inicialmente procurou-se saber a respeito dos dados de embarcações registradas na Capitania dos Portos do Amapá – visitou-se a instituição para coleta de

informações; em seguida procurou-se delinear o território produtivo, ou seja, identificar e localizar os estaleiros artesanais no município – utilizou-se de embarcação, máquina fotográfica e caderno de campo<sup>1</sup>; e, por último, levantou-se aspectos socioeconômicos de mestres artesãos e dados dos estaleiros – buscou-se identificar o perfil dos homens mestres artesãos, bem como verificar a situação do setor produtivo no município: aplicou-se formulário<sup>2</sup> a 3 (três) donos de estaleiros<sup>3</sup>.

---

<sup>1</sup> Para essa etapa utilizou-se o método censitário por ser o mais apropriado para se saber a quantidade de estaleiros artesanais e suas localizações no município. Nesta frente investigativa tentou-se abarcar todo o universo pesquisado. Vale ressaltar que para esta pesquisa (de caráter quantitativo), contou-se com o saber de um catraieiro e mestre artesão, morador do município. Seu conhecimento de causa foi imprescindível para localizar e quantificar os estaleiros.

<sup>2</sup> Conforme explica Thiollent (1987), no Brasil, convencionou-se distinguir formulário de questionário. Este é preenchido pelo próprio respondente, já aquele é aplicado pelo entrevistador.

<sup>3</sup> Esta frente de pesquisa, de viés qualitativo, é uma amostra do universo investigado. A amostragem foi ainda de duas naturezas (THIOLLENT, 1987): probabilística e por quotas. A probabilística é quando há sorteio dos indivíduos de maneira a possibilitar a todos, chance de ser escolhido. Já a por quotas há uma prévia seleção de indivíduos tendo em vista a importância destes no grupo. Escolheu-se o Distrito do Elesbão para realizar a pesquisa por amostragem por quotas. A razão da escolha é justificada pelo fato de no local haver a maior concentração de estaleiro de Santana (16, dos 35 identificados). No Elesbão foram aplicados 2 formulários. Já o terceiro formulário foi aplicado no Igarapé da Fortaleza, esta amostra enquadra-se como de natureza probabilística, ou seja, a escolha deu-se por sorteio. Uma vez eleita as duas localidades, o passo seguinte, o de escolha de estaleiro, foi realizada mediante disponibilidade dos mestres artesãos.

## **2 Rio – barco – homem: o saber tradicional de uma profissão das águas na Amazônia**

Como expõe Ravena *et al* (2005, p. 12) “é incontestável a importância dos rios, baías, furos e igarapés para o desenvolvimento da circulação e do comércio das mercadorias extraídas, produzidas e consumidas na Amazônia”. Ou seja, pode-se inferir que a relevância das águas também reside num fator econômico, uma vez que são nelas que os mercados atuam.

Para as comunidades tradicionais da Amazônia (como os ribeirinhos, extrativistas, seringueiros, pequenos agricultores, indígenas, comunidades quilombolas etc.) o rio é muito mais do que o lugar de onde se pode retirar o alimento, como o pescado e a captura de mariscos - ele possui um valor simbólico, pois o rio também que interliga os mais diferentes e longínquos povoamentos. Segundo Lima (2008, p. 108), “os rios representam a possibilidade do ir e vir, dando conexão entre essas cidades [da Amazônia] e o mundo”.

Pode-se, inclusive, usar do relativismo cultural para que se perceba sua importância para estes povos: o rio representa para os autóctones povos da floresta o que a rua representa para o homem da cidade. Em outras palavras: os rios são como às ruas e avenidas, e, as embarcações se comparam com os veículos que transitam pelas ruas da cidade. Corroborando este pensamento, Costa (2008 p. 23) afirma que as hidrovias na Amazônia são “via[s] natur[ais] para o transporte da região”.

Navegar nos rios seja para capturar o pescado, visitar outra comunidade, ir à

cidade ou, seja para festejar seus santos em outro vilarejo, ir trabalhar no roçado ou qualquer atividade que exija um maior deslocamento, uma embarcação é necessária - o certo é que se torna imprescindível o uso de embarcações no ritmo diário da vida na amazônica, especialmente para comunidades tradicionais que se organizaram as margens de rios e lagos.

Para Loureiro (1995) as embarcações – como bem acontece tanto na vida quanto na visualidade amazônica – possuem um papel elementar na vida dos homens. Elas se apresentam como elo interligador entre o homem e a vida na Amazônia. No passado elas eram o principal meio de locomoção, tanto para os amazônicos quanto por aqueles que na região chegaram com tentativa de desbravá-la.

Os barcos, das mais variadas tipologias e cores é um elemento de forte apelo na visualidade da Amazônia. Tornam-se “verdadeiros centros de convivência cultural flutuantes, servindo de espaço denso de trocas simbólicas durante as viagens diárias, instrumentos de ligação entre as cidades e as comunidades isoladas” (id., 1995).

Numa região repleta de rios, as embarcações são utilizadas das mais diferentes maneiras, como de sobrevivência, de transporte e de lazer: é o barco-casa, o barco-alcova, o barco-altar, o barco armazém, o barco-caminho (id., 1995). Os barcos, assim, fazem-se presentes nos principais ritos da vida dos homens na Amazônia: do nascimento até a morte ela está presente na vida social de comunidades ribeirinhas.

A estima pelo estético das mais variadas embarcações revelam o valor da cultura material e modos de vida própria da vida amazônica. Os barcos são “como signos-objetos boiando nos rios, rearranjando a paisagem, imprimindo na paisagem a marca da criatividade do homem” (id., 1995).

Numa região mapeada de rios, as embarcações são imprescindíveis para a manutenção de comunidades ribeiras. É neste contexto que surge o ofício dos carpinteiros navais onde mestres na arte da construção de embarcações, acumularam uma técnica tradicional, repassada de pai para filho. Estes artesãos detêm os saberes e

*os controles dos métodos tipologias, materiais empregados, as ancestrais e rigorosas técnicas, as características (medidas e proporções corretas) e a arte de entalhar madeira [...] foram aprendidas, passadas e acumuladas oralmente e sem registros, de ‘pai para filho’ até os mestres da carpintaria de nossos dias (MASCARENHAS; PEIXOTO, 2009, p. 4)*

Dada a importância das embarcações, a arte da carpintaria naval está fortemente enraizada à vida na Amazônia e seu valor não se justifica somente por ser uma atividade produtiva de onde os carpinteiros sustentam a si e suas famílias. A este respeito, ao comentar sobre as comunidades tradicionais e suas atividades laborais, Castro afirma que há uma integração entre a vida econômica e social do grupo, onde a produção faz parte da cadeia de sociabilidade e a ela é indissociavelmente ligada, facilitando encontros interfamiliares, realização de festas, perpetuação de rituais e outras

modalidades de trocas não econômicas. (1997, p. 224).

Ou seja, diferente do que se possa prevê de um olhar reducionista que não consegue abranger a complexidade que se esconde por detrás de uma atividade de trabalho laboral realizada pelas comunidades tradicionais, um olhar multidisciplinar pretende ir mais adiante, tentando perceber as coisas mais a fundo, para além das aparências, abarcando em suas análises as redes de sociabilidade que se constrói a partir de um empreendimento econômico e o valor simbólico representado no produto do trabalho.

Corroborando esta idéia, Diegues (2004) afirma que as comunidades tradicionais, fazem do espaço que lhes possibilita os meios de subsistências, espaços repletos de valor simbólico, os meios de trabalho e produção são impressos de valores subjetivos.

Ainda sobre a valoração simbólica por que são impregnados as atividades produtivas e o ambiente laboral, vividas pelos grupos em questão, Castro percebe que o trabalho:

*reúne aspectos visíveis e invisíveis, daí porque está longe de ser uma realidade simplesmente econômica. Nas sociedades ditas 'tradicionais' e no seio de certos grupos agro-extrativos, o trabalho encerra dimensões múltiplas, reunindo elementos técnicos com o mágico, o ritual, e enfim, o simbólico. (1997. p. 223).*

Neste sentido, os carpinteiros navais destacam-se por deter um conhecimento próprio da cultura ribeirinha que precisaram aprender empiricamente a técnica de confeccionar embarcações para navegar nos rios e lagos da Amazônia. A arte dos mestres artesãos configura-se como

mais uma ferramenta para se pensar o desenvolvimento local, tendo como base o próprio saber e cultura local.

A arte de confeccionar embarcações e as oficinas navais rústicas - conhecidas como estaleiros navais - pode ser percebida em toda extensão da orla do Rio Amazonas que banham os municípios de Macapá e Santana, mas possui maior expressividade na cidade santanense. Os barcos, na Amazônia, cumprem um papel elementar, como bem afirma Capiberibe:

*a rede produtiva e a vida sociocultural dependem, em grande medida, do transporte fluvial, em razão do que as populações ribeirinhas dominam e exercitam um histórico e tradicional conhecimento da construção artesanal de embarcações de transporte e pesca essenciais à sobrevivência (Projeto de Lei de 2008).*

As embarcações como catraias, lanchas, etc. facilmente são encontradas navegando nas hidrografias da Amazônia, suas confecções são quase sempre artesanais. Para se ter idéia da representatividade deste empreendimento, estudos da Capitania dos Portos apontam que cerca de 1.000.000 (um milhão) de embarcações navegam pelos rios da Amazônia, destes somente 68.000 (sessenta e oito mil) encontram-se registradas (CARTA DO AMAPÁ, 2009).

Segundo dados referentes ao registro de embarcações no Amapá de fevereiro de 2010 da Capitania dos Portos, localizada no município de Santana, há um número de 10.077 (dez mil e setenta e sete) embarcações<sup>4</sup>. O que se pode

<sup>4</sup> Dado coletado do Banco de Dados de Mapa Estatístico, da Supervisão da Divisão de Segurança do Tráfego Aquaviário, da Capitania dos Portos do Amapá, em fevereiro de 2010.

concluir é que os barcos, tão necessários para a região, mas pouco percebidos pelas esferas públicas que não conseguem regulamentar, incentivar e apoiar a navegação fluvial e o setor produtivo representado, sobretudo pelos estaleiros artesanais na região amazônica.

Em Santana, em seus dois principais portos – porto de Santana e porto do Igarapé da Fortaleza – diariamente transitam inúmeras embarcações que são responsáveis por abastecer a cidade com produtos oriundos das florestas e interligar comunidades ribeiras ao homem da cidade. A seguir faremos breve contextualização das mudanças ocorridas no espaço amapaense, destacando as ocorridas no município de Santana.

### **3 Modificações no espaço amapaense: implicações de um tempo pretérito e de um tempo moderno em Santana**

Em 1946, com a descoberta de jazidas de manganês na Serra do Navio, o novo Território Federal passou por grandes mudanças, como bem acentua Porto (2006, p. 21), depois da década de 1940, “foram criadas diretrizes políticas e administrativas [...], implantadas infra-estruturas e estimuladas atividades econômicas pelo Governo Federal, principalmente no setor de extrativismo mineral” que no Amapá aconteceu com a Companhia Auxiliadora de Empresas de Mineração – CAEMI, por meio de investimentos da Indústria e Comércio de Minérios S/A – ICOMI. A presença da CAEMI no Amapá e a variedade de atividades produtivas realizadas pelo grupo visavam “proporcionar outras opções de uso do solo regional”. O que

colaborou para as estruturas econômicas do recente território, “para a organização espacial e para a consolidação da exploração mineral do Amapá”.

Serra do Navio passa a ser o cenário de grandes modificações realizadas pelo mega empreendimento. Mas, outros locais, como o então povoado de Santana, com localização estratégica também passa a ser local de intervenção:

Assim como no resto do Estado, Santana entra numa nova época, fazendo parte de um empreendimento que possibilitou em primeira instância uma mudança radical na paisagem e no costume das populações que vivenciaram esse período. (ALMEIDA *et al*, 2009)

As ingerências que modificaram o cenário do povoado, diz respeito principalmente a construção do Porto de Santana e Linha Férrea do Amapá. Segundo Drummond e Pereira (2007), estas duas, tanto a ferrovia quanto o porto, enquadram-se como a segunda e a terceira maiores infraestruturas respectivamente construídas pela ICOMI. A primeira foi a infraestrutura criada no perímetro da mineração propriamente dito, ou seja, a projeção de uma cidade na selva, dotada de prédios residenciais e administrativos e estradas de acesso as minas.

Drummond e Pereira (2007) afirmam que a Estrada de Ferro do Amapá, que se estende de Serra do Navio à Santana é a 4ª linha férrea na Amazônia. Foi construída depois que a ICOMI tomou conhecimento das grandes dimensões de jazidas de manganês e de avaliar as inconveniências de outros meios de transporte para o local. A ferrovia

possui 193,5 km de linhas principais, além de 13 km de linhas de serviços e secundárias.

A terceira maior infraestrutura, o Porto de Santana, construído entre os anos de 1954 e 1956 estava conectado as minas de Serra do Navio. O Porto de propriedade da ICOMI foi utilizado para escoar o minério como também para receber suprimentos e equipamentos. Nas novas terras concedidas pelo Governo a ICOMI tratou de edificar a segunda vila operária: a Vila Amazonas. Para a construção do Porto de Santana contratou-se uma firma para projetar e outra para construir este empreendimento. Ele deveria ser

Um porto de grandes dimensões para embarque de minérios, na boca do rio Amazonas, teria que conviver com as grandes dimensões nos níveis das águas causadas por enchentes e vazantes anuais e por oscilações diárias das marés. Além disso o porto teria que receber navios de grande calado, para ser competitivo. (ibid., p. 158)

Assim, o porto de Santana atendia as exigências, pois sua localização fica num raro ponto “em que o litoral fluvial amapaense apresenta um gradiente mais forte permitindo que navios de grande calado pudessem flutuar mesmo durante as marés baixas” (ibid., p. 158). Como acertadamente apontam os autores, tanto a linha férrea quanto o Porto de Santana e a Vila Amazonas, contribuíram para o crescimento de uma vasta área urbana ao entorno dessas infraestruturas.

Para Almeida *et al* (2009, p. 57) a população local, nesse período, experimentou um processo de mudança. Suas vidas, antes marcadas pelo

trabalho tradicional, com o tempo passam a se modificar com “novos ritmos e estilos de vida, incorporados a uma identidade que não foi totalmente perdida, mas integrada ao novo tempo, ao mundo moderno”.

O Amapá é elevado à condição de estado federativo em 1988 e em dezembro de 1987 Santana é elevado a município amapaense. Passa a ser o segundo maior em demografia do Estado. Ocupando uma área de 1.578 Km<sup>2</sup>. Os “seus municípios limítrofes são o Rio Amazonas a leste; Mazagão ao sul; Macapá ao norte e; a oeste, Porto Grande. Sua área urbana é dividida oficialmente em 13 bairros” (PORTO *et al.* 2009, p. 10). Possui também 08 Distritos entre urbanos e rurais.

A Sede do Município localiza-se na confluência do Rio Matapí com o Rio Amazonas, distante 12 km do município de Macapá. O acesso ao município se dá por meio hidroviário e rodoviário. Segundo o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE, Santana conta uma população de 99.029 habitantes (CENSO, 2010).

O município passou por modificações sócio-espaciais iniciadas nas décadas de 1940. É neste cenário que se deve compreender a construção do Porto de Santana, da ferrovia e de toda expansão da malha urbana da cidade. A elevação de Santana em município, bem como os investimentos em estruturas para o escoamento do manganês, como também a própria criação de Estado federativo foram fatores decisivos que imprimiram na mentalidade dos amapaenses a sensação do novo advindo da Modernidade, como bem expressa Lima (2008 p. 110):

*“a importância estratégica das cidades amazônicas à época enquanto pontos onde o cotidiano parecia ser mudado, onde se tentava impor a lógica da produção, do racional do tempo essencialmente ecológico e cíclico frente ao tempo acíclico da produção, como se a Amazônia, mui especialmente as cidades, pudessem ficar mergulhadas na utopia do novo que tentava se estabelecer enquanto predominância”.*

Santana recebeu um alto contingente de pessoas que buscavam melhores condições de vida. As migrações passaram a ser constante, principalmente por ribeirinhos das ilhas vizinhas paraenses, que saíram de seu local de origem, movidos pela ideologia do progresso que a ferrovia traria. Conforme aponta Almeida *et al* (2009), com a instalação da ICOMI, Santana foi o que mais experimentou de um crescimento populacional.

O trânsito de pessoas oriundas dos mais variados lugares, do local ao internacional puderam ser percebidas especialmente no urbano<sup>5</sup>. Os costumes, hábitos, tradições, religiosidade, modos de vida passaram a interagir num mesmo espaço onde as intervenções de grandes empreendimentos também agiam. Assim tem-se o hibridismo<sup>6</sup>:

<sup>5</sup> Aqui o termo “urbano” se distingue do termo “cidade”. Utiliza-se a compreensão do filósofo Lefebvre (2001), onde o urbano compreende a realidade social dotada de relações complexas, onde estas serão criadas, estruturadas pelo pensamento, ou seja, o urbano envolve o subjetivo, compreende o domínio dos costumes. Já a cidade é a parte tangível, ou melhor, o visível, como o arquitetônico.

<sup>6</sup> O termo utilizado por Lima (2008) para designar a diversidade encontrada nos espaços urbanos na Amazônia onde o antigo e o novo, a Modernidade e o passado, encontram-se forjado num presente híbrido.

*A paisagem da cidade Amazônica guarda os tempos acumulados no espaço. Alguns tempos mais rápidos, outros mais lentos, mas sempre presentes [...] o urbano na Amazônia possui a dimensão tanto do local, do pretérito, quanto do global, do que se considera “moderno”, o que o torna “híbrido”, contudo cheio de possibilidades de criar sempre um novo urbanos, garantindo a este pedaço do país a oportunidade de auto-afirmação (ibid., p. 116)*

Moradores das ilhas vizinhas do Estado do Pará e do interior do Estado do Amapá passaram a conviver em um mesmo ambiente em Santana. Muitos destes não foram inseridos como trabalhadores braçais, nem na construção do porto, muito menos na construção da ferrovia, o que os levou a procurar outros meios de sobrevivência. É nesta conjuntura que os empreendimentos dos estaleiros artesanais surgem às margens do rio Amazonas e de seus afluentes que banham a cidade. O hibridismo possibilitou o convívio de uma prática tão antiga num mesmo espaço onde o novo surgia. Os estaleiros artesanais constituem-se como um espaço privilegiado, marcado por ser híbrido.

Apresenta-se, em seguida, o resultado da pesquisa de campo realizada no primeiro semestre de 2010 junto aos estaleiros artesanais, nele tanto dados do setor, quanto o perfil dos mestres artesãos são expostos.

#### **4 Quantificação e identificação dos estaleiros e perfil dos mestres artesãos/donos dos estaleiros**

A cidade de Santana apresenta a mais expressiva manifestação de um



território<sup>7</sup> criado em torno do empreendimento de confecção de embarcações no espaço amapaense. Em pesquisa de campo observou-se a existência de 35 estaleiros<sup>8</sup> distribuídos ao longo do rio Amazonas e seus afluentes que banham o município. São 16 no distrito do Elesbão, 05 no Igarapé da Fortaleza, 07 na Ilha de Santana e 07 na orla de Santana<sup>9</sup>.

Trabalham nos estaleiros mestres artesãos ou carpinteiros navais, calafates<sup>10</sup>, pintor, além de ajudantes que são aprendizes do ofício.

Foram sondados 03 carpinteiros navais artesanais, donos de estaleiros: 02 no Elesbão e 01 no Igarapé da Fortaleza. Todos são de origem ribeirinha, nascidos nos municípios paraense: 01 no Afuá e 02 em Breves. Migraram para o Amapá em busca de melhorias para si e para suas famílias, seja pelo estudo dos filhos e busca de emprego, seja pelas mudanças que a vida impõe aos homens, como é o caso de morte de entes queridos onde a dor parece não cessar. Angústia que se reforça quando o ambiente doméstico

trás à memória lembranças da pessoa querida, este foi motivo suficiente que levou um dos entrevistados a migrar em busca de uma nova vida.

Os dados comprovam que o ofício de carpinteiro artesanal na Amazônia é um conhecimento específico de ribeirinhos. Em Santana a pesquisa revela que os carpinteiros são oriundos das ilhas vizinhas. Essa informação reforça a idéia de que as cidades da Amazônia são marcadas pelo hibridismo onde um tempo pretérito e um tempo Moderno se encontram.

Dois dos entrevistados possui 77 anos de idade já o terceiro, 26 anos. Residem no município há 47anos, 43 anos e 25 anos. Os mais velhos nunca chegaram a estudar; já o mais novo cursou o ensino fundamental, mas não chegou a concluir. Dois tiveram sua iniciação no ofício quando criança (por volta dos 10 a 12 anos), o entrevistado mais novo começou com 19 anos.

Quando perguntado a respeito do ofício, com quem eles aprenderam, dois disseram ter aprendido com avós, tios e primos; um terceiro disse que aprendeu quando morava na casa de seus pais, era criança e havia um estaleiro próximo da casa, e curiosamente ele visitava o estaleiro e começou a aprender. Aprendeu com os antigos mestres. Tal informação revela que a profissão de carpinteiro naval tem como característica o aprendizado no âmbito familiar, ou, quando o individuo se familiariza com o ambiente.

Os três disseram que o trabalho nos estaleiros é sua única fonte de renda. E nenhum é ligado a entidades como associação ou sindicatos. No distrito do Elesbão são confeccionados, em maior número, as embarcações do tipo

<sup>7</sup> Território aqui compreende um determinado recorte espacial, caracterizado por possuir uma identidade coletiva; que detenha capacidade de promover, por meio de interações de forças, expectativas de desenvolvimento; além de apresentar possibilidades de integração econômica e social, a nível local. Para maiores esclarecimentos, consultar Morelli *et al.*, (2004).

<sup>8</sup> Para a quantificação e identificação dos estaleiros no município utilizou-se de embarcação, caderno de campo, máquina fotográfica e o conhecimento da região e da profissão de um catraieiro que também é mestre artesão.

<sup>9</sup> Orla de Santana aqui compreende a extensão que inicia no Porto de Santana e termina na entrada do Igarapé da Fortaleza.

<sup>10</sup> Calafate é o profissional responsável por calafetar o barco, isto é, vedar com estopa as fendas ou juntas de uma embarcação.

catraia<sup>11</sup>, mas também são construídos outros barcos. Já no Igarapé da Fortaleza o trabalho concentra-se em consertá-los, entretanto, faz-se também as embarcações.

Em um dos estaleiros no Elesbão, são feitos uma média de 04 catraias por mês, cada um no valor de R\$: 12.000,00, movimentando um capital de R\$: 48.000,00. O trabalho é feito por empreitada. Trabalha em média 08 pessoas, entre calafates e carpinteiros, destes, 01 trabalhador possui grau de parentesco com o dono do estaleiro. A empreitada é por embarcações prontas para “sentar o motor<sup>12</sup>”. Nesta mesma oficina a tolda<sup>13</sup> pode ser construída separadamente. Assim como uma embarcação completa, a tolda também é feita por empreitada. Um carpinteiro recebe R\$: 650,00 por uma catraia completa e R\$: 350,00 por uma tolda pronta. O carpinteiro, responsável por este estaleiro, informou que o valor da embarcação aumentou depois que os pescadores começaram ter acesso a linha de crédito do Governo Federal para obtenção de embarcação. Um funcionário do banco procura o dono do estaleiro e ambos firmam um contrato de serviço. Antes, quando os pescadores não tinham acesso ao crédito o valor de uma catraia não era mais que R\$: 7.000,00.

<sup>11</sup> Catraia – tipo de embarcação artesanal motorizada, tipicamente amazônica comumente utilizada para transportar cargas e passageiros. Diferencia-se de outros barcos por não apresentar as laterais aparelhadas em madeira, mas possui a tolda.

<sup>12</sup> “sentar o motor” - expressão utilizada pelos carpinteiros para designar o trabalho completo, em todas as suas etapas inclusive o de instalar o motor na embarcação.

<sup>13</sup> É a cobertura da embarcação composta por madeira e zinco.

Outro estaleiro localizado no Elesbão que também trabalha predominantemente com a construção de catraia faz ao mês, duas dessas embarcações. Este estaleiro é de menor porte, quando comparado ao anterior. Somente o proprietário da oficina encontra-se trabalhando. Estaleiros maiores para aumentar suas capacidades produtivas repassam aos menores serviços acordados com os bancos financiadores. Disponibilizam o material para a construção enquanto que os estaleiros menores entram com a mão-de-obra. O dono de estaleiro entrevistado, morador do Elesbão, encontra-se nessa relação de trabalho. Recebe o valor de R\$: 1.800,00 por cada catraia construída.

Pôde-se perceber que os estaleiros maiores, após entrada de um agente externo (no caso o banco financiador) passam a estabelecer com os estaleiros menores relação de dependência. Uma vez que os pequenos empreendimentos, por não possuir um aparato administrativo e financeiro, não são concorrentes no momento de escolha pela agência financiadora. Entretanto, os serviços desses pequenos empreendimentos são incluídos através da ilegalidade que se materializa no momento em que os barcos passam a ser confeccionados no pequeno estaleiro. O estaleiro maior se utiliza do menor para aumentar seu capital. Há uma clara espoliação da força produtiva dos pequenos estaleiros.

O terceiro estaleiro, localizado no Igarapé da Fortaleza, não trabalha com embarcações financiadas pelo banco. Suas atividades se concentram na recuperação de barcos e, em menor número, na construção destes. Na

oficina trabalham 03 pessoas, o dono e mais dois filhos. Há três lanchas que serão consertadas no estaleiro. O valor pago pelo serviço ainda é incerto, pois falta fazer avaliação das condições que se encontra a lancha. Os artesãos trabalham na confecção de duas montarias<sup>14</sup>, o valor de cada uma é de R\$: 600,00. Para a prestação de qualquer serviço exige-se que o interessado desembolse 1/3 do valor total cobrado para iniciar o trabalho. Os outros 2/3 são repassados no andamento do serviço e na ocasião da entrega da embarcação (1/3 no meio e outro 1/3 no final). Os que mais procuram este estaleiro são donos de empresas locais, funcionários públicos do judiciário que possuem embarcações para fins turísticos, além de órgãos públicos, como a Secretaria Estadual do Meio Ambiente do Amapá – SEMA.

Observou-se que os estaleiros encontram dificuldades em obter madeira legalizada, relatam haver excesso de fiscalização. No Igarapé da Fortaleza não há fornecimento de energia elétrica e nem de água potável. Perguntados sobre o que poderia ser feito para melhorar as condições de trabalho nos estaleiros, responderam que poderia aumentar o valor pago na confecção de embarcação. Valorização da profissão perpassa pelo reconhecimento de uma atividade importante como bem relata um dos carpinteiros:

*a profissão deveria ser mais reconhecida, porque se a gente não fizer uma embarcação bem feita ela alaga. A gente tem que fazer uma coisa*

<sup>14</sup> “montarias”- tipo de canoa não motorizada, mais rápida e de menor porte que uma canoas convencional.

*bem feita, um trabalho bem feito, ela sai daqui, vai um homem passear num barcos desses e alaga, só assim eles veriam a importância da gente (informação verbal)<sup>15</sup>.*

Percebe-se que na fala do mestre artesão, o (re)conhecimento da profissão e de sua importância poderia ser percebida diante de um acidente onde a impossibilidade de navegar e/ou a própria imperícia nas técnicas de confecção apresentada numa embarcação seriam capaz de revelar os atores sociais e sua importância neste cenário.

Além da valorização da profissão tem-se a solicitação de serviços básicos como água potável e energia elétrica. Um dos carpinteiros apontou que o reconhecimento do ofício não provém somente pelo preço pago nas embarcações, mas também pela transmissão do conhecimento aos jovens. Revelou, assim, possuir preocupação em repassar as atuais gerações o saber fazer embarcações, por isso, afirma ele “eu tenho uma área que é pra montar um estaleiro, lá eu quero ensinar os jovens, porque nós tamos indo pra um caminho que não tem (informação verbal)<sup>16</sup>”. O caminho que não tem seria o caminho da perda do saber, um caminho de extinção do conhecimento e perda das técnicas e do ofício de carpinteiro naval artesão.

## 5 Considerações finais

O trabalho desenvolvido nos estaleiros artesanais é, para além de

<sup>15</sup> Informação coletada na ocasião da pesquisa de campo realizada com donos de estaleiros em abril de 2010.

<sup>16</sup> Informação coletada na ocasião da pesquisa de campo realizada com donos de estaleiros em abril de 2010.

uma atividade meramente produtiva, a demonstração da criatividade e saber de homens que por suas ações criativas faz surgir os barcos, este por sua vez permite a manutenção e ligação entre comunidades ribeiras e as cidades na Amazônia.

Alguns lugares, na Amazônia, são privilegiados por serem híbridos, onde a Modernidade e um tempo Pretérito se encontram num Presente vivo repleto de possibilidades. Pensar em desenvolvimento local perpassa, antes de tudo, em um esforço em encontrar mecanismos que associem o saber tradicional (onde reside à riqueza e criatividade) ao saber científico de maneira que uma nova realidade se torne possível, sem olvidar os atores sociais que (sobre)vivem de práticas produtivas tradicionais, caracterizadas pelo saber do homem e a proliferação de embarcações tão necessárias para uma realidade entrecortadas por rios.

### Referências

- ALMEIDA, Mariane G.; SANTOS, Fábio J. de Souza; CARVALHO, Francisco O. Martins; OLIVEIRA, Kelly N. Cruz. **A modernidade invadindo a selva amazônica: estrada de ferro do Amapá: herança patrimonial**. UNIFAP. Macapá: 2009. (Trabalho de Conclusão de Curso).
- BRASIL. **Carta do Amapá**. Brasília, Câmara dos Deputados, 2009.
- CAPIBERIBE, Janete. **Projeto de Lei para a implantação de Centro Federal de Educação Naval Profissional Tecnológica**. 2008. Disponível em: <<http://www.camara.gov.br/sileg/integras/620216.pdf>>. Acesso em: mar. de 2009.
- CAPITANIA DOS PORTOS DO AMAPÁ. Supervisão da Divisão de Segurança do Tráfeco Aquaviário. **Banco de Dados de Mapa Estatístico**. 2010.
- CASTRO, Edna. **Território, biodiversidade e saberes de populações tradicionais**. Faces do Trópico Úmido: 1997.
- COSTA, Paulo Marcelo Cambraia da. **Nailharga da Fortaleza, logo ali na beira, lá tem o regatão: os significados dos regatões na vida do Amapá – 1945 a 1970**. Belém: Açai, 2008.
- DIEGUES, Antônio Carlos. **O mito moderno da natureza intocada**. São Paulo: Hucitec, 2004.
- DRUMMOND, José Augusto; PEREIRA, Mariângela de Araújo P. **O Amapá nos tempos do manganês: um estudo sobre o desenvolvimento de um estado amazônico – 1943-2000**. Rio de Janeiro: Garamond, 2007.
- Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Censo 2010**. Disponível em: <[http://www.censo2010.ibge.gov.br/dados\\_divulgados/index.php](http://www.censo2010.ibge.gov.br/dados_divulgados/index.php)>. Acesso em: nov. de 2010.
- LEFEBVRE, Henry. **O direito à cidade**. Tradução: Rubens Eduardo Frias. São Paulo: Centauro, 2001.
- LIMA, Marcos Castro de. A cidade, o urbano e o rio na Amazônia. **Revista ACTA Geográfica**, Ano II, n. 03, jan./jun. de 2008, p. 107-117.
- LOUREIRO, João de Jesus Paes. **Cultura amazônica: uma poética do imaginário**. Belém: Cejup, 1995.

MASCARENHAS, Cláudio de Carvalho; PEIXOTO, José Augusto Saraiva. Saveiros de Vela de Içar: 400 anos de história ameaças, potencialidades e propostas. **Revista ver a cidade** – ano IV, n. 05 – out de 2009, p. 1-21.

MORELLI, Gustavo et al. A mobilização dos territórios para o desenvolvimento – novas dinâmicas de inclusão. In: LAGES, Vinicius; BRAGA, Cristiano; MORELLI, Gustavo (Org.). **Território em movimento: cultura e identidade como estratégia de inserção competitiva**. Rio de Janeiro: Relume Dumará/Brasília: SEBRAE, 2004. p. 279-289.

PORTO, Jadson L. Rebelo; THALEZ, G. Marília; BELTRÃ, Leonardo de J. dos Santos; MACEDO, Marcela A. La Guardia. **Macapá e Santana (AP): interações espaciais de duas cidades médias na fronteira setentrional amazônica**. Trabalho apresentado no XII Encontro de Geógrafos da América Latina. Montevideu (Uruguai). 2009, p. 1-16.

PORTO, Jadson L. Rebelo. (Re)construções amapaenses: 60 anos de transformações espaciais. Macapá: 2006. **Série percepções do Amapá**. v. 4, p. 1-48.

RAVENA, Nírvia; SANTOS, Emmanuel R. Costa dos; JUNIOR, Saint-Clair C. da Trindade. A cidade e o rio: espaço e tempo na orla fluvial de Belém. In: JUNIOR, Saint Clair C. da Trindade; SILVA, Marcos A. Pimentel da (Org.). **Belém: a cidade e o rio na Amazônia**. Belém: EDUFPA, 2005. p. 12-43.

THIOLLENT, Michel. **Crítica metodológica: investigação social e**

enquete operária. 5. ed. São Paulo: Polis, 1987.

Artigo recebido em 28 de setembro de 2010.  
Aceito em 13 de outubro de 2011.