



**UFAM**

**UNIVERSIDADE FEDERAL DO AMAZONAS  
INSTITUTO DE CIÊNCIAS HUMANAS E LETRAS  
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM SOCIEDADE E CULTURA  
NA AMAZÔNIA**

## **SABERES E PRÁTICAS TRADICIONAIS:**

**AS CONDIÇÕES DO TRABALHO NOS ESTALEIROS NAVAIS À BEIRA-RIO DA  
CIDADE DE MANAUS.**

**Jefferson Gil da Rocha Silva**

**MANAUS – AMAZONAS**

**Abril /2016**



**UNIVERSIDADE FEDERAL DO AMAZONAS  
INSTITUTO DE CIÊNCIAS HUMANAS E LETRAS  
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM SOCIEDADE E CULTURA  
NA AMAZÔNIA**

## **SABERES E PRÁTICAS TRADICIONAIS:**

**AS CONDIÇÕES DO TRABALHO NOS ESTALEIROS NAVAIS À BEIRA-RIO DA  
CIDADE DE MANAUS.**

**Jefferson Gil da Rocha Silva**

Tese apresentada ao Programa de Pós-graduação em Sociedade e Cultura na Amazônia da Universidade Federal do Amazonas como exigência para fins de obtenção do título de Doutor.

Orientadora: Professora Dra. Elenise Faria Scherer

MANAUS – AMAZONAS

Abril /2016

Ficha Catalográfica elaborada automaticamente de acordo com os dados fornecidos pelo(a)  
autor(a)

<p>R672s</p> <p>Rocha Silva, Jefferson Gil da</p> <p>Saberes e práticas tradicionais: as condições do trabalho nos estaleiros navais à beira-rio da cidade de Manaus / Jefferson Gil da Rocha Silva. – Manaus: UFAM, 2016. 179 f.; il. Color; 31 cm.</p> <p>Orientadora: Elenise Faria Scherer Tese (Doutorado em Sociedade e Cultura na Amazônia) — Universidade Federal do Amazonas.</p> <p>1. Trabalho. 2. Precarização. 3. Carpinteiro Naval. I. Scherer, Elenise Faria II. Universidade Federal do Amazonas III. Título</p>
--

## AGRADECIMENTOS

Não se alcança uma vitória para se concluir o projeto de doutorado sem a colaboração pessoas do seu círculo de amizade, familiar ou profissional, ou mesmo distante. Sou grato...

A Deus pelo dom da vida.

À minha orientadora, Elenise Scherer, que me soube conduzir com enorme paciência e dedicação em momentos sofridos, sem a qual não teria como chegar ao meu objetivo.

À minha mãe, Claudemira Rocha, que sempre esteve ao meu lado, apoiando-me durante a realização deste trabalho.

Aos meus filhos, Lucas e André Jefferson.

Aos meus professores do curso de doutorado.

Ao Programa de Pós-Graduação em Sociedade e Cultura na Amazônia.

Aos meus amigos que de forma direta e indiretamente me ajudaram em conversar valiosas sobre o tema.

**A TODOS**, minha sincera e humilde admiração, respeito e carinho, que nos momentos de incertezas e de angustias vividos durante o processo que este trabalho encerra, souberam pacientemente me suportar.

## EPÍGRAFE

De tudo ficaram três coisas:  
A certeza de que estava sempre começando.  
A certeza de que era preciso continuar,  
E a certeza de que seria interrompido antes de terminar.  
Fazer da interrupção um caminho novo,  
Fazer da queda um passo da dança,  
Do medo, uma escada,  
Do sonho, uma ponte,  
Da procura, um encontro.

*(Fernando Pessoa)*

## RESUMO

À beira-rio da cidade de Manaus abrange desde a foz do rio Tarumã até o rio Puraquequara. Num percurso de 43km de extensão. Às margens esquerdas do rio Negro, encontram-se o bairro do São Raimundo que na década de 1980 recebeu vários estaleiros tradicionais vindos de outros bairros. Nesta tese, centramos nosso olhar sobre os saberes e práticas tradicionais e as condições do trabalho nos estaleiros navais à beira-rio da cidade de Manaus, no bairro do São Raimundo, zona Oeste. Os desafios postos esse estudo teve como norte as seguintes questões: Como os carpinteiros navais dos estaleiros Jaime Dias, São Raimundo e São Jorge veem a precarização do trabalho à beira-rio de Manaus? Como se deu o processo histórico e transmissão desses saberes na construção de barcos? Qual o futuro desses sujeitos na construção naval à beira-rio do São Raimundo diante da precarização? Como contextualizar, historicamente, a fabricação de embarcações na Amazônia, especificamente em Manaus? Qual o papel dos outros trabalhadores como calafates na história da construção naval de madeira? Os instrumentos metodológicos foram importantes em todas as fases desse estudo devido às questões complexas que necessariamente impõe articulações e diálogos entre os ramos da ciência que precisaram ser conectados e interligados para se chegar a uma resposta que permitisse entender essa realidade sobre o trabalho naval à beira-rio na Amazônia. Tecer uma visão articulada, interdisciplinar nos permitiram evidenciar as condições do trabalho precarizadas dos trabalhadores navais que atuam nos estaleiros tradicionais Jaime Dias, São Raimundo e São Jorge, todos localizados no bairro do São Raimundo, zona Oeste da cidade de Manaus. A construção do saber é por natureza interdisciplinar, pois mobiliza em diferentes graus de intensidade os diversos campos do conhecimento, nos permitindo, de forma mais real e dinâmica, conhecer a complexidade desse estudo. Recorremos a Thompson (1987) sobre a construção da história vista de baixo, empregamos o conceito de memória em Halbwachs (1990) e Bosi (1993), em Adorno e Horkheimer (1985) e Marcuse (1964) – exploramos o conceito de “fetiche” da autonomia, do lucro e da falsa liberdade que esconde sua identidade em relação à sua produção, em Dejours (2003) e Weil (1979) exploramos a relação sofrimento e prazer não só nas narrativas dadas pelos sujeitos, mas também na vivência cotidiana, nos mostraram algumas características do homem amazônico, além de outros autores. Por este caminho ou percurso teórico recorreu-se a abordagem qualitativa, onde os sujeitos da pesquisa foram compostos por: 04 carpinteiros navais, 04 calafates e mais 05 trabalhadores entre várias modalidades: pintor, mecânico de motor, marceneiro, eletricista, soldador, encanador e entre outros que prestam serviços aos pequenos estaleiros citados. A partir das narrativas desses trabalhadores navais pudemos conhecermos as condições do trabalho, o saber cultural sobre a atividade de produção e reparação de barcos ainda atuante à beira-rio da cidade. Percebemos a memória do lugar, sobre sua arte e ofício que nos possibilitou a compreensão de uma realidade social ainda ocultada, mas mesmo assim viva e presente. Um dos sujeitos centrais da pesquisa foi o carpinteiro naval, por proporcionar informações sobre o saber-fazer que emerge das práticas cotidianas. O homem amazônico, portador de um conhecimento tradicional se insere na história da região como construtor das águas, capaz de construir embarcações singulares. Trazem em seu interior a marca de uma tradição secular, carregam em sua história uma face do trabalho da região Amazônica. O trabalho precário é uma constante, o que faz com que possam ocorrer acidentes iminentes pela falta de infraestrutura ou pelo cansaço devido a longas jornadas de trabalho. 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), de práticas produtivas tradicionais, caracterizadas pelo saber do homem. Entender o processo de trabalho à beira-rio nos permitiu perceber a face do trabalho subjacente do homem amazônico, da reificação e do desaparecimento simbólico de indivíduos às margens à beira-rio com profissões que não exigem qualificação técnica, mas um enorme cabedal de conhecimento empírico na arte da construção naval, sendo essencial para o mundo do trabalho nos estaleiros de tradicionais à beira-rio da Amazônia.

**Palavras-Chave:** Saber tradicional, trabalho e precarização, beira-rio, carpinteiro naval e políticas públicas.

## ABSTRACT

Along the river in the city of Manaus extends from the mouth of the river to the Tarumã Puraquequara river. A distance of 43km long. The left banks of the Rio Negro, are the São Raimundo neighborhood in the 1980s received several traditional boats coming from other neighborhoods. In this thesis, we focus our attention on the traditional knowledge and practices and working conditions in shipyards along the waterfront of the city of Manaus, in the district of São Raimundo, West zone. The challenges posed this study was north the following questions: How shipwrights shipyards Jaime Dias, Sao Raimundo, and St. George see the precariousness of work by the river in Manaus? How did the historical process and transmission of knowledge in the construction of boats? What is the future of these subjects in shipbuilding along the waterfront of San Raimundo on casualization? As contextualize historically the manufacture of vessels in the Amazon, specifically in Manaus? What is the role of other workers as calkers in the history of shipbuilding wood? The methodological tools were important in all phases of this study because of the complex issues that necessarily imposes joint and dialogues between the branches of science that needed to be connected and interconnected to arrive at an answer that would allow understand this reality on the naval work to Beira river in the Amazon. Weaving an articulated, interdisciplinary approach allowed us to highlight the precarious working conditions of ship workers who work in traditional shipyards Jaime Dias, Sao Raimundo, and St. George, all located in the neighborhood of São Raimundo, West town of Manaus. The construction of knowledge is by nature interdisciplinary, since it mobilizes to varying degrees of intensity the various fields of knowledge, allowing us to more real and dynamic way, knowing the complexity of this study. We use Thompson (1987) on the construction of history from below, we use the concept of memory in Halbwachs (1990) and Bosi (1993), in Adorno and Horkheimer (1985) and Marcuse (1964) - explore the concept of "fetish "autonomy, profit and false freedom hiding his identity in relation to its production in Dejours (2003) and Weil (1979) explored the relationship suffering and pleasure not only in the narratives given by the subjects, but also in daily life, They have shown some characteristics of the Amazonian man, and other authors. By this way or theoretical route we resorted to qualitative approach, where the subjects were composed of 04 shipwrights, 04 calkers and over 05 workers between various modes: painter, motor mechanic, carpenter, electrician, welder, plumber and among others providing services to small cited yards. From the narratives of these naval workers we know the job conditions, cultural knowledge about the boat production and repair activity still active along the waterfront of the city. We realize the memory of the place, on his art and craft that enabled us to understand social reality still hidden, but still alive and present. One of the central research subject was the shipwright, for providing information about the know-how that emerges from the everyday practices. The Amazonian man carrying a traditional knowledge fits into the history of the area as a builder of water, able to build unique boats. Bring inside the mark of a secular tradition, carry in their history a face of work in the Amazon region. Precarious work is a constant, which causes them to occur imminent accident by the lack of infrastructure or by fatigue due to long working hours. Think of local development goes through, first of all, in an effort to find ways to involve traditional knowledge (where lies the richness and creativity), traditional production practices, characterized by knowledge of man. Understanding the work process by the river allowed us to see the face of the underlying work of the Amazonian man, reification and symbolic disappearance of individuals to the waterfront to the banks with professions that do not require technical skills, but a huge store of empirical knowledge in the art of shipbuilding, it is essential for the world of work in traditional sites along the river Amazon

**Key words:** traditional knowledge, work, casualization, shipwright and public policy.

## LISTA DE FIGURAS

Figura 1: Leme.....	39
Figura 2: Bússola .....	39
Figura 3: Quilha (não-corrediça) .....	39
Figura 4: Vela de pano.....	39
Figura 5: A nau .....	43
Figura 6: Galeão .....	43
Figura 7: Caravela equipada com vela latina.....	44
Figura 8: Estaleiro da Marinha: construção de embarcações .....	46
Figura 9: Delta do rio Amazonas.....	57
Figura 10: Registro fotográfico de uma ubá construída e colocada em uso.....	58
Figura 11: Imagem da confecção de uma canoa (ubá) de um só tronco .....	58
Figura 12: Embarcação típica indígena .....	60
Figura 13: Navio gaiola fundeado em frente a praça da Matriz, década de 30 .....	66
Figura 14: Olaria Provincial –Educandos .....	68
Figura 15: Antigo Instituto dos Educandos Artífices (1906), .....	69
Figura 16: Olaria Provincial .....	70
Figura 17: Grupo Escolar Machado de Assis em 1928 .....	71
Figura 18: Primeiro estaleiros no Amazonas.....	73
Figura 19: Estaleiro de reparos .....	74
Figura 20: Vaticano .....	80
Figura 21: Gaiola .....	80
Figura 22: Chata .....	81
Figura 23: Estaleiro São João .....	82
Figura 24: Estaleiro ERIN - Estaleiro Rio Negro.....	82
Figura 25: Estaleiro Eram - Estaleiro rio Amazonas Ltda.....	83
Figura 26 - Estrutura física - F. Barbosa Fonte: Lins, 2011. ....	84
Figura 27: Produção e reparação de barcos sem infraestrutura à beira-rio de Manaus/AM ....	86
Figura 28: Entrada ao terminal rodoviário .....	90

Figura 29: Obra do Prosamim .....	93
Figura 30: Vista de cima do Prosamim .....	93
Figura 31: Localização dos estaleiros.....	94
Figura 32: Estaleiro precarizado à beira-rio .....	99
Figura 33: Estaleiro sem infraestrutura .....	100
Figura 34: Entrada para o estaleiro Jaime Dias .....	104
Figura 35: Acesso a estaleiro Jaime Dias .....	105
Figura 36: Acesso aos estaleiros São Raimundo e São Jorge.....	105
Figura 37: Carreira de madeira (estaleiro Jaime Dias) .....	106
Figura 38: Sede do Estaleiro Jaime Dias .....	113
Figura 39: Descida ao Estaleiro Jaime Dias .....	113
Figura 40: Subida ao Estaleiro Jaime Dias .....	113
Figura 41: Trabalhadores do estaleiro Jaime Dias.....	114
Figura 42: Sede do Estaleiro Jaime Dias na enchente .....	115
Figura 43: Sede do Estaleiro São Raimundo .....	117
Figura 44: Carreira flutuante do estaleiro São Raimundo (vazante) .....	118
Figura 45: carreira de ferro flutuante do S. Raimundo (enchente).....	119
Figura 46: Acesso ao estaleiro São Jorge .....	120
Figura 47: Descida ao estaleiro São Jorge.....	121
Figura 48 Sede do estaleiro São Jorge.....	137
Figura 49: Antônio Santana - Carpinteiro Naval.....	137
Figura 50 Jorge Oliveira - Calafate .....	139
Figura 51: Lugar de espera dos trabalhadores .....	139
Figura 52: O local é improvisado .....	140
Figura 53: Precarização na enchente do rio Negro .....	141
Figura 54: Trabalhadores na enchente.....	145
Figura 55: Amarração do barcos na carreira submersa .....	146
Figura 56: Amarração do barco por cordas .....	147
Figura 57: Condições de trabalho na vazante .....	148

## LISTA DE QUADROS

Quadro 1: Mudança na liderança dos países na indústria de construção naval mundial – séculos XX e XXI.....	34
Quadro 2: Principais Grupos Empresariais europeu na Construção Naval e países de atuação. ....	38
Quadro 3: Evolução das estratégias dos grandes construtores navais e do Brasil (períodos selecionados). ....	48
Quadro 4: Fases da indústria naval brasileira. ....	51
Quadro 5: Evolução da indústria naval brasileira.....	54

## LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

AFRMM - Adicional sobre Frete para a Renovação da Marinha Mercante.

CERTEMB - Seminário de Certificação de Embarcações.

COGED - Coordenação-Geral de Gestão de Documentos.

CPRM - Companhia de Pesquisa de Recursos Minerais.

DPC - Departamento de Portos e Costa.

FMM - Fundo da Marinha Mercante.

IBGE- Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística.

JUCEA- Junta Comercial do Estado do Amazonas.

NORMAM - Normas da Autoridade Marítima para Tráfego e Permanência de Embarcações em águas Jurisdicionais Brasileiras.

PAC - Programa de Aceleração do Crescimento.

PDP - Política de Desenvolvimento Produtivo.

PBM - Plano Brasil Maior.

RTM - Regulamento para o Tráfego Marítimo.

SINDMETAL - Sindicato dos Metalúrgicos do Amazonas.

SINDNAVAL - Sindicato Nacional da Indústria da Construção e Reparação Naval e Offshore.

SUNAMAM - Superintendência Nacional de Marinha Mercante.

TCLE - Termo de Consentimento Livre e Esclarecido.

ULBRA – Universidade Luterana do Brasil.

UEA – Universidade do Estado do Amazonas.

**LISTA DE MAPAS**

Mapa 1: Estaleiros da cidade de Manaus/AM. Imagem cartográfica.....	78
Mapa 2: Extensão da beira-rio da cidade de Manaus. Imagem cartográfica.....	77
Mapa 3: Vista aérea dos três estaleiros no São Raimundo - Imagem cartográfica. ....	103

## SUMÁRIO

<b>INTRODUÇÃO .....</b>	<b>14</b>
<b>CAPÍTULO I: .....</b>	<b>32</b>
<b>PERCURSO DA CONSTRUÇÃO NAVAL.....</b>	<b>32</b>
1.1 A construção naval no Brasil.....	33
1.2. Construção Naval no Amazonas.....	56
<b>CAPÍTULO II:.....</b>	<b>76</b>
<b>A EXTENSÃO DA CONSTRUÇÃO NAVAL NA CIDADE DE MANAUS. ....</b>	<b>76</b>
2.1 A indústria naval à beira-rio da cidade.....	76
2.2 A dimensão da construção naval à beira-rio do São Raimundo: cenas e cenários.....	88
<b>CAPÍTULO III:.....</b>	<b>103</b>
<b>OS ESTALEIROS TRADICIONAIS: UNIDADE DE PRODUÇÃO FAMILIAR E TRABALHADORES NAVAIS .....</b>	<b>103</b>
3. 1. O Estaleiro Jaime Dias: trabalho familiar e reprodução social. ....	112
3. 2. O Estaleiro São Raimundo: entre a enchente e a vazante.....	117
3. 3. O Estaleiro São Jorge: modernidade e improvisação. ....	120
3. 4. Os trabalhadores dos estaleiros.....	122
3.5. O saber tradicional: arte e ofício.....	143
3.6. A cultura e a memória: expressão do conhecimento amazônico.....	151
3.7. Trabalho e a subjetividade.....	155
<b>CONSIDERAÇÕES FINAIS:.....</b>	<b>166</b>
<b>REFERÊNCIAS: .....</b>	<b>171</b>

## INTRODUÇÃO

A construção naval na Amazônia pertence a um segmento da economia local que contribuiu fortemente para o desenvolvimento da região. Durante muito tempo essa forma de trabalho foi sustentada por um conhecimento tradicional baseada na transmissão oral de pai para filho dos carpinteiros navais que se desenvolveu ao longo dos anos. As condições do trabalho desses trabalhadores à beira-rio dos rios Negro e Solimões na cidade de Manaus ao longo da história permaneceram ocultas diante de uma realidade muito dura. Conhecer a gênese e os caminhos percorridos pela construção naval até nosso tempo, em especial na região Amazônica é tarefa fundamental para compreensão do que se pretende estudar sobre as condições do trabalho precarizadas e os saberes e práticas tradicionais dos trabalhadores estaleiros tradicionais, especialmente o carpinteiro naval. Busca-se recuperar a importância histórica, econômica e saber cultural das atividades desenvolvidas de construção e reparação de barcos de madeira à beira-rio da cidade de Manaus.

Esse estudo tem como tese a afirmação de que o trabalho dos carpinteiros navais e outros trabalhadores à beira-rio se constituiu numa alternativa que vem existindo há muito tempo, marcando os cenários das margens dos rios das cidades da região Amazônica. Caracterizado pela falta de condições mínimas, que permitam ao ser humano ser um sujeito individualmente ativo (SÁ, 2011). Esses trabalhadores vivenciam situações desprovidas de direitos em condições de instabilidade cotidiana. Atualmente estão em uma fronteira incerta entre ocupação e não-ocupação, ou seja, do reconhecimento e identidade de sua profissão, e fazem parte hoje do resíduo da estruturação do trabalho que promove cada vez mais o abismo social e a invisibilidade desses trabalhadores.

Desde a colonização portuguesa na Amazônia (com a introdução de manuais de construção náutica), o trabalho na construção naval foi repassado de geração a geração pela oralidade e práticas cotidianas formatando um saber-fazer típico da região, o que

proporcionou uma identidade sobre essa forma de trabalho, constituindo, segundo Rodrigues (2011) uma profissão das águas na Amazônia. No entanto, muitos trabalhadores estão deixando a profissão de carpinteiro naval, seja pela idade ou porque não desejam mais continuar o ofício.

Cabem aqui inquietações sobre as condições de trabalho precarizadas dos trabalhadores navais à beira-rio da cidade de Manaus, tendo como norte as seguintes questões: Qual a importância deste trabalho no desenvolvimento da Amazônia? Como os carpinteiros navais dos estaleiros Jaime Dias, São Raimundo e São Jorge instalados no bairro do São Raimundo, zona Oeste, veem a precarização do trabalho à beira-rio de Manaus? Como se deu o processo histórico e transmissão desses saberes na construção de barcos? Qual o futuro deste ofício característico da Amazônia?

Pela experiência adquirida na Europa, os jesuítas trouxeram à região amazônica (século XVII), novas formas de navegação por meio do avanço tecnológico já alcançado na época pós-descobrimento, contribuindo para a difusão sobre a arte de construir barcos repassados aos homens pela oralidade e repetição. A criação do ofício da carpintaria naval, possibilitou um trabalho, cuja identidade no saber-fazer, é conhecida em muitos lugares na Amazônia por aqueles que conseguiram dominar e se destacar na arte da construção de barcos de madeira.

O saber-fazer do carpinteiro naval permitiu, de forma criativa, construir barcos de acordo com as peculiaridades dos rios amazônicos a serem navegados com maior segurança. Pela diversidade na fabricação proporcionaram antes da indústria automotiva, uma produção ímpar e personalizada, uma vez que os barcos saíam dos estaleiros de acordo com os objetivos para os quais foram planejados. Eram pequenos, grandes, curtos, compridos, de calado pequeno, médio ou grande, podendo possuir um ou dois compartimentos.

O homem amazônico, portador de um conhecimento tradicional se insere na história da região como construtor das águas, capaz de construir embarcações singulares. Sua arte e ofício permanecem quase inalterados, mesmo com pouco estudo formal adquirido em bancos escolares. Nos muitos caminhos pelos rios, soube de forma criativa mesclar os conhecimentos adquiridos na construção e reparação de barcos, sendo fundamental para a continuação da vida, pois proporcionou com que os transportes (barcos e canoas) fossem consertados e com isso, seguissem rio acima. Leandro Tocantins em sua obra *O rio comanda a vida: uma*

*interpretação da Amazônia* faz uma comparação entre o cavalo e canoa, tamanha importância adquirida entre as pessoas, o que conferia dignidade e *status* social. Sem esse meio de transporte seria impossível o giro mercantil e o transporte entre pontos de interesse social. A canoa criou uma figura que até hoje perdura na paisagem social amazônica, expressando o caráter da geografia, com a marca dominante da água. A comparação canoa e cavalo expõe de maneira singular a importância que esse tipo de transporte proporcionou à geografia econômica do lugar, movimentando bens e riquezas produzidas, num vaivém incessante.

Oliveira (2003) destaca que na cidade de Manaus, até os anos 40, as catraias eram o único meio de transporte coletivo para os bairros de Educandos e de São Raimundo. Mello (1984) lembra que as muitas catraias no porto de Manaus pareciam pássaros bailando serenos nas pétalas da água. Atravessavam os igarapés da cidade, avançavam pelo rio Negro, tripuladas por um só homem, o catraieiro, que remava em pé, o dorso arqueado sobre a dança das faixas compridas. O toldo de lona muito branca brilhando como um cântico de luz. Catraias de São Raimundo. O porto das catraias dos Educandos. Os operários da serraria chegavam de manhãzinha nas catraias que encostavam na beirada da Quintino Bocayuva (p. 108)

Mas nada disso teria continuidade se o homem amazônico não organizassem meios de produção, por meio de técnicas e instrumentos para construção de reparação de barcos e canoas, fundando pequenos estaleiros e assim consolidando as técnicas oralizadas de pai para filho. Instalados em diversos lugares às margens dos rios Negro e Solimões são em sua maioria de pequenos e médios portes. Trazem em seu interior a marca de uma tradição secular, carregam em sua história uma face do trabalho da região Amazônica. Cabe aqui uma reflexão mais detalhada desse segmento de trabalhadores da construção naval de muita importância não só para o homem amazônico mas também para as cidades ao permitir a circularidade de pessoas e mercadorias.

Os procedimentos metodológicos nesse estudo nos permitiram evidenciar as condições de trabalho precarizadas dos trabalhadores navais e outros trabalhadores como calafates que atuam estaleiros tradicionais Jaime Dias, São Raimundo e São Jorge, todos localizados no bairro do São Raimundo, zona Oeste da cidade de Manaus, relacionando-os ao saber-fazer, ao trabalho e cultura, possibilitando entender o processo histórico e as relações sociais da constituição e solidificação das atividades de construção naval tradicional por meio de seu ofício. A escolha desses estaleiros aconteceu por estarem em atividade mais de 40 anos no lugar, utilizarem-se do conhecimento tradicional do carpinteiro naval e outros trabalhadores

para realizar serviços, ter relações de parentesco e fazer parte da história junto às comunidades próximas aos rios de Manaus. Nesse lugar encontramos um ambiente propício que nos permitiu o desenvolvimento desta pesquisa.

A realidade social não se dá a conhecer a não ser pela reflexão demorada, desse modo, a partir das contribuições de Ianni (2011) de que a realidade, os fatos, os acontecimentos precisam ser desmascarados, desvendados daí (...) [o] percurso contínuo entre o (...) que é a aparência e a essência, entre a parte e o todo, (...) o singular e o universal (p. 399). Trata-se, segundo o autor de captar o momento atual sem perder o movimento do real. A reflexão sobre as condições atuais de exploração desse segmento naval são fortes instrumentos para se chegar a compreensão sobre sua existência, e assim poder realizar o estudo decorrente das condições de trabalho, como a intensificação da jornada, a desproteção, a redução salarial, os trabalhos temporários, a intermitência do trabalho consequência da falta de vínculos empregatícios permanentes.

Os carpinteiros navais e outros trabalhadores têm suas histórias vinculadas ao mundo. Thompson (1987) destaca que a trajetória dessa população não é empreendida apenas no sentido econômico, mas principalmente na edificação de suas vivências históricas. Surge dessa experiência, a história vista de baixo, feita por homens que têm suas histórias ignoradas. Ao olhar para trás, segundo o autor, é possível resgatar os avanços e prejuízos deste segmento, pois apenas desta forma é possível visualizar seus confrontos e as mudanças que marcam sua jornada.

Dar voz aos silenciados, como os carpinteiros, calafates entre outros trabalhadores navais por meio de suas falas, nos permitiu interpretar e, ao mesmo tempo, dialogar com outros conhecimentos interdisciplinares, que possibilitaram, com maior objetividade, apresentar focos de coesão, revelados nos discursos pelas falas dos sujeitos na pesquisa. A interpretação dos fenômenos e a atribuição de significados são básicas no desenvolvimento dessa pesquisa qualitativa, por serem estes um objeto que acontece na realidade social e seu entendimento ser passível de reflexão no decorrer do processo de investigação que ocorriam nos estaleiros tradicionais instalados à beira-rio da cidade de Manaus.

Por este caminho ou percurso teórico recorreu-se a abordagem qualitativa por considerar que há uma relação dinâmica entre o mundo real e o sujeito, isto é, um vínculo indissociável entre o mundo objetivo e a subjetividade que não pode ser traduzido em

números. Para Chizzotti (2006, p. 43) “um problema de pesquisa não pode, desse modo, ficar reduzido a uma hipótese previamente aventada, ou a algumas variáveis que serão avaliadas por um modelo teórico preconcebido”. Desta feita, as pesquisas qualitativas admitem que a realidade é fluente e contraditória e os processos de investigação dependem também da capacidade de observação do investigador, bom como sua concepção, seus valores, seus objetivos. Pela dinâmica e pelos sujeitos envolvidos nesta pesquisa, a abordagem qualitativa torna-se essencial devido “não só pelo conhecimento que produz sobre o estudado, mas também pelas novas zonas de sentido que permite descobrir em relação ao objeto” (CHIZZOTTI, 2006, p. 58).

A opção pela pesquisa qualitativa, não teve propósito de furta-se ao rigor e à objetividade, mas reconhecer no dizer de Chizzotti (2006, p. 58) "que a experiência humana não pode ser confinada aos métodos nomotéticos<sup>1</sup> de analisá-la e descrevê-la". Implica como salienta o autor “uma partilha densa com pessoas, fatos e locais que constituem objetos de pesquisa, para extrair desse convívio os significados visíveis e latentes que somente são perceptíveis a uma atenção sensível” (p. 58). Tem-se a consciência e o compromisso de que a pesquisa é uma prática válida e necessária na construção solidária da vida social.

Desde a colonização portuguesa na Amazônia nos séculos XVII e XVIII até hoje, o trabalho na construção naval foi repassado de geração a geração pela oralidade e práticas cotidianas por meio da introdução de manuais de construção náutica, construindo uma imagem sobre o trabalho amazônico que propiciou uma identidade, um ofício, um saber-fazer característico da região. As novas técnicas de construção de barcos de madeira introduzida aos habitantes locais pelos colonizadores influenciaram o mundo trabalho e a cultura na região amazônica.

Em 2011, a mudança no modo de produção de barcos teve como discurso central a segurança e condições do trabalhador nos estaleiros, com a aprovação da Norma Regulamentadora – NR 34, intitulada “Condições e Meio Ambiente de Trabalho na Indústria da Construção e Reparação Naval”, proposta pelo Ministério do Trabalho e Emprego – MTE, que tiveram por finalidade estabelecer os requisitos mínimos e as medidas de proteção à

---

<sup>1</sup> Em sociologia, explicação nomotética apresenta uma compreensão generalizada de um dado caso, ou seja, é baseada no coletivismo metodológico, e se preocupam em estabelecer leis gerais para fenômenos suscetíveis de serem reproduzidos, com o objetivo final de se conhecer o universo. É contrastada com a explicação idiográfica, que apresenta uma descrição baseada no individualismo metodológico, e se preocupa em estudar o singular, o único, as coisas que não são recorrentes. (GARNICA, 1997)

segurança, à saúde e ao meio ambiente de trabalho nas atividades da indústria de construção e reparação naval no Brasil. A legislação considera atividades da indústria da construção e reparação naval todas aquelas desenvolvidas no âmbito das instalações empregadas para este fim ou nas próprias embarcações e estruturas, tais como navios, barcos, lanchas, plataformas fixas ou flutuantes, dentre outros<sup>2</sup>. A norma regulamentadora foi elaborada por uma comissão formada por representantes do governo, empresas e trabalhadores - que por aproximadamente dois anos e meio discutiu e aprovou a NR-34.

No entanto, essa norma não atingiu aos estaleiros tradicionais na Amazônia, uma vez que essas implementações exigiam investimento alto, mão de obra especializada, treinamento permanente e infraestrutura capaz de abranger melhores condições possíveis de segurança e saúde aos trabalhadores envolvidos nessas atividades navais, realidades que passaram distantes de muitos estaleiros. O uso intenso da tecnologia por estaleiros médio e grande portes proporcionou produzir barcos maiores, mais seguros e em aço naval. Com a supremacia da técnica sobre o trabalho na construção naval nessas empresas, os carpinteiros navais, calafates e outros trabalhadores não mais fazem parte dessa nova realidade, pois a produção de barcos nesses ambientes requer um trabalhador especializado, com escolarização universitária, capaz de dominar tecnologias inovadoras e possuir um segundo idioma, saber lidar com padrões de construções de barcos internacionais.

Os estaleiros tradicionais ficaram à margem dessa transformação. Com precária infraestrutura e ainda utilizando-se de trabalhadores como carpinteiro naval, se mantém com serviços de reparação e manutenção de barcos de madeira. O rigor da legislação ambiental no uso da madeira, as constantes fiscalizações de órgãos como o Ibama, e ainda a concorrência desleal de outros estaleiros mais modernos, faz com que cada vez menos tenham oportunidade de trabalho nesse segmento naval, como consequência, corre-se o risco da perda desse ofício, do saber-fazer naval, pois a construção de barcos atualmente requer modelos padronizados e o uso cada vez mais intenso do ferro e da chapa de aço.

A consequência dessa nova diretriz na forma de fabricação de barcos afeta diretamente a permanência do conhecimento tradicional dos trabalhadores da construção naval nos estaleiros tradicionais, ambiente de trabalho ainda considerado seguro. “A modernidade, pode-se dizer, rompe o referencial protetor da pequena comunidade e da tradição,

---

<sup>2</sup> NR 34 - CONDIÇÕES E MEIO AMBIENTE DE TRABALHO NA INDÚSTRIA DA CONSTRUÇÃO E REPARAÇÃO NAVAL Publicação D.O.U. Portaria SIT n.º 200, de 20 de janeiro de 2011 21/01/2011. Alterações/Atualizações D.O.U., Portaria SIT n.º 317, de 08 de maio de 2012 09/05/12.

substituindo-as por organizações muito maiores e impessoais. O indivíduo se sente privado e só num mundo em que lhe falta o apoio psicológico e o sentido de segurança oferecido em ambientes mais tradicionais” (GIDDENS, 2002, p 38).

Considerando um dos aspectos da modernidade determinados por Giddens (1991), os estilos de vida, a pessoa detentora do saber é sábia e o repositório da tradição, cujas qualidades especiais originam-se daquele longo aprendizado que cria habilidades e estados de graça. Este é um caráter de descontinuidade da modernidade, a separação entre o que se apresenta como o novo e o que persiste como herança do velho. No entanto, essa valorização não chegou aos carpinteiros navais. Muitos daqueles que se encontram trabalhando, esperam o momento de se aposentar ou mesmo diminuir sua participação nas construções e reparações de barcos de madeira nos estaleiros tradicionais, no bairro do São Raimundo.

A pesquisa foi realizada em três estaleiros tradicionais de construção e reparos de barcos de madeira. São eles: Jaime Dias, São Raimundo e São Jorge, localizados geograficamente na zona oeste da cidade, no bairro do São Raimundo, na cidade de Manaus. Esses estaleiros fazem conserto e reparação em barcos de madeira de forma tradicional, utilizando o saber-fazer do carpinteiro naval. Possuem uma infraestrutura precária. Os contratos de trabalho entre esses estaleiros e os trabalhadores acontecem de forma verbal e por tempo determinado. Os valores pagos são irrisórios. Esses trabalhadores ficam circulando entre um e outro estaleiro em busca de serviço.

A escolha desses trabalhadores navais aconteceu porque trazem a história de uma vida trabalhando à beira-rio, além do mais, possuem o perfil para que possamos investigar as características que envolvem esse segmento naval. Muitos deles com experiência de mais de 40 anos no ofício fazendo parte do cenário do bairro do São Raimundo. Nesse contexto, buscamos saber onde nasceram e residem atualmente, sua identidade, o tempo de trabalho, a precarização no ambiente e a sociabilidade dos sujeitos que trabalham nos estaleiros tradicionais à margem do rio Negro.

Os sujeitos da pesquisa foram compostos por: 04 carpinteiros navais, 04 calafates e mais 05 trabalhadores entre várias modalidades: pintor, mecânico de motor, marceneiro, electricista, soldador, encanador e entre outros que prestam serviços aos pequenos estaleiros citados. Esses trabalhadores se revezam constantemente entre os estaleiros Jaime Dias, São Raimundo e São Jorge, trabalhando temporariamente e não possuem vínculo empregatício

com nenhum deles. São contratados por tempo determinado quando aparece trabalho, seja na enchente ou na vazante. Trabalham todos os dias da semana quando precisam entregar um serviço, às vezes até altas horas, mesmo que para isso tenham que improvisar cabos de fios e lâmpadas para iluminar o ambiente e assim poderem continuar o serviço, pois existe um prazo a cumprir. O trabalho precário é uma constante, o que faz com que possam ocorrer acidentes iminentes pela falta de infraestrutura ou pelo cansaço devido a longas jornadas de trabalho pelo prazo de entrega do serviço que deverá ser cumprido.

Araújo (2013) afirma que trabalho precário é aquele que tem pouca ou nenhuma estabilidade, antonímia de permanente, durável. É precário o trabalho que se apresenta instável, incerto, contingente, inconsistente. Precário é o trabalho parcial, temporário, sazonal, intermitente, é aquele desprovido de resistência e defesa. É também precário o trabalho que se apresenta frágil, vulnerável, desprotegido, impotente diante do capital.

A partir das narrativas desses trabalhadores navais e de um processo de observações nos estaleiros, no bairro do São Raimundo, pudemos conhecer as condições do trabalho, o saber cultural sobre a atividade de produção e reparação de barcos ainda atuante à beira-rio da cidade. Percebemos a memória do lugar, sobre sua arte e ofício que nos possibilitou a compreensão de uma realidade social ainda ocultada, mas mesmo assim viva e presente à beira-rio nos pequenos estaleiros tradicionais do São Raimundo, em Manaus. Cabe ressaltar que um dos sujeitos centrais da pesquisa foi o carpinteiro naval<sup>3</sup>, por proporcionar informações sobre o saber-fazer que emerge das práticas cotidianas, além de possibilitar compreender quais procedimentos são utilizados na organização e transmissão desses saberes, contextualizando historicamente, a fabricação de embarcações na Amazônia.

A seleção dos entrevistados foi realizada mediante ao respeito e à obediência a livre escolha da participação de cada sujeito na pesquisa. Nestas condições, se utilizou o Termo de Consentimento Livre e Esclarecido (TCLE) para garantir celeridade no transcurso da pesquisa. Seguindo os preceitos éticos de pesquisa com seres humanos, com base na Portaria/MS n.º 196/96, os termos de adesão ou recusa constarão no TCLE. Desta forma, respeitou-se o livre arbítrio dos entrevistados. Alguns instrumentos e procedimentos adotados na pesquisa foram articulados, considerando suas especificidades, mas compreendendo

---

<sup>3</sup>Sujeitos que trabalham nos estaleiros navais à beira-rio da cidade de Manaus/AM e detêm as técnicas navais tradicionais para a construção e reparação de embarcações de madeira.

também a existência de uma totalidade na coleta dos dados para análise e pela complexidade da mesma.

Selecionamos o diário de campo, instrumento que acompanhou todo o trabalho de pesquisa, desde as primeiras observações às entrevistas que se pretendia realizar. A ideia era fazer uma avaliação constante do processo investigativo, preservar as vivências e as percepções dos fatos presenciados, interpretação do que foi descrito (análise de procura de explicações), dúvidas, imprevistos e desafios. Assim, o diário serviu como o companheiro para *insights* que ocorriam durante o processo de pesquisa.

Em relação a sua aplicabilidade nesta pesquisa, o diário de campo possibilitou registrar anotações, comentários e reflexão no dia-a-dia do trabalho desenvolvido nos estaleiros tradicionais à beira-rio do bairro do São Raimundo. Anotar as impressões, o local, o ambiente, além de permitir realizar esboço teórico, observar as práticas cotidianas dos indivíduos quando se adentrou no campo de pesquisa e nas visitas que se fizeram necessárias para o cumprimento da mesma.

A observação de campo permitiu acompanhar o processo de trabalho realizado no interior dos estaleiros tradicionais, isto é, facilitou tanto assinalar certos aspectos de suas ações como descrevê-las de forma relevante para a ciência social. Além disso, nos possibilitou a apreensão dos acontecimentos no próprio momento em que se produziram, dando uma autenticidade relativa aos acontecimentos. Teve por finalidade responder algumas indagações e suposições necessárias quanto às condições precarizadas dos trabalhos executados pelos trabalhadores da construção naval, e do saber cultural dos carpinteiros navais e outros trabalhadores desse segmento, que fazem parte do cotidiano do trabalho à beira-rio, no bairro do São Raimundo. Assim, a observação nos ajudou a captar o momento em que eles se produziam.

A pesquisa documental foi importante porque se buscou em documentos institucionais conservados em arquivos, fotografias, leis, projetos, regulamentos, catálogos, peças de comunicação, jornais e instrumentos de comunicação institucionais entre outros uma história geral da construção naval na região e também na cidade de Manaus, fornecendo subsídios importantes para a compreensão histórica do que se pretendia estudar. Foram feitas visitas em bibliotecas públicas, na Secretaria de Estado de Planejamento e Desenvolvimento Econômico (Seplan), especificadamente no grupo de trabalho sobre o polo naval, além de instituição que

continham a história dos trabalhadores e da produção de barcos na Amazônia como o Sindicato da Indústria da Construção Naval de Manaus (Sindnaval), com o intuito de obter subsídios para se compreender uma linha de construção histórica dessa atividade à beira-rio.

Considere importante a inserção das entrevistas narrativas. A técnica é definida por Jovchelovitch e Bauer (2002, p. 90) como sendo uma “entrevista com perguntas abertas e uma forma de encorajar os entrevistados a se expressarem” como sujeitos de um tempo histórico. As entrevistas foram, nesta pesquisa, estruturadas com base nas orientações das autoras, constando um esquema da narração.

Iniciou-se a entrevista questionando aspectos específicos como: idade, estado civil, onde trabalha, onde estudou, etc.,. Depois sobre os aspectos físicos e econômicos. Após esse breve conhecimento partiu-se para as perguntas que foram elaboradas para desvendar as hipóteses do estudo em questão. A primeira é que o trabalho à beira-rio, notadamente os trabalhadores da construção naval tradicional, sempre foi precarizado e improvisado. Promove cada vez mais o abismo social e a invisibilidade. A segunda expõe o desaparecimento do conhecimento tradicional sobre a produção de barcos de madeira nos estaleiros tradicionais à beira-rio de Manaus por meio do uso cada vez mais da tecnologia por outros estaleiros de maior porte, endurecimento da legislação ambiental como a proibição da extração da madeira e contínuo uso do ferro na fabricação dos barcos regionais amazônicos, sendo necessário possuir uma infraestrutura adequada.

Ao contar suas experiências, os entrevistados se sentiram mais à vontade para argumentar sobre o que julga relevante acerca de determinados temas, principalmente sobre o trabalho à beira-rio. A memória individual, construída a partir das referências e lembranças próprias do grupo, refere-se, portanto, a um ponto de vista sobre a memória coletiva. Assim, recorremos a Halbwachs (1990, p. 41) acerca da memória individual, onde “haveria então, na base de toda lembrança, o chamado a um estado de consciência puramente individual que - para distingui-lo das percepções onde entram elementos do pensamento social - admitiremos que se chame intuição sensível”.

O uso das narrativas aconteceu devido aos sujeitos apresentarem vivências cheias de histórias e contam histórias dessas vidas, o que ajudou a montar as experiências humanas por eles vividas e assim constroem o sentido de sua época. O curso da vida e a identidade pessoal falada se converteram em uma perspectiva peculiar de investigação por meio desse

tipo de entrevista. Ou seja, quando e como se iniciou nas práticas da carpintaria naval e calafetagem de barcos. Foram feitas perguntas nas questões consideradas importantes para atingir o objetivo da pesquisa, permitindo coletas de dados e comparações com outras informações relacionadas ao tema pesquisado. As histórias foram gravadas em áudio. Após a exposição de suas próprias vivências, foram interpretados seus feitos e ações, à luz das histórias que os sujeitos narraram.

Nessa perspectiva, entendemos que quando eles contaram suas histórias pessoais e/ou profissionais, elas inegavelmente estão veiculadas aos grupos sociais com os quais conviveram e/ou convivem, especialmente com outros trabalhadores à beira-rio como pintores, eletricitista, marceneiros entre outros profissionais. Segundo Halbwachs (1990) as memórias são construções dos grupos sociais, são eles que determinam o que é memorável e os lugares onde essa memória será preservada. Considerando então esse recorte da memória, pretende-se oportunizar aos trabalhadores dos estaleiros tradicionais um mergulho sobre suas ações, proporcionado não apenas pela investigação da própria prática, mas, sobretudo por suas lembranças e experiências formadoras, refletindo de maneira consciente sobre os acontecimentos que realmente contribuíram para sua formação pessoal e profissional. Tornaram-se centrais para estudar como indivíduos produziram sentido sobre seu mundo e sobre si na trajetória de sua existência. De como seus relatos tiveram possibilidade de resgatar muitas práticas culturais, que de alguma forma são significativas para os entrevistados.

A entrevista de retorno do discurso (validação dos dados) com os trabalhadores navais foi utilizada com dois entrevistados dos estaleiros tradicionais localizados à beira rio, do bairro do São Raimundo, somente para verificar a consistência e veracidade das informações colhidas durante a execução da pesquisa. Essa técnica consiste em complementar informações que não ficaram claras durante as narrativas ou comparar os discursos, a fim de encontrar as contradições entre os trabalhadores. A entrevista é definida por Haguette (1997, p. 86) como um “processo de interação social entre duas pessoas na qual uma delas, o entrevistador, tem por objetivo a obtenção de informações por parte do outro, o entrevistado”. A entrevista como coleta de dados sobre um determinado tema científico é uma técnica utilizada no processo de trabalho de campo. O pesquisador pode explorar os dados verbalizados, em relação aos modelos culturais que se manifestam na vivência dos indivíduos envolvidos na situação estudada.

A construção do saber é por natureza interdisciplinar, pois mobiliza em diferentes graus de intensidade os diversos campos do conhecimento, nos permitindo, de forma mais real e dinâmica, conhecer a complexidade desse estudo. Assim, fazemos apoio das diversas ciências como a Sociologia, a Geografia a História e outras. É um desafio que colocou em confronto as ciências no século XX que precisa religar os saberes da ciência, relatado por Almeida e Carvalho (2002). Para esses autores o desafio da complexidade se intensifica no mundo contemporâneo já que nos encontramos numa época de mundialização. Os problemas mundiais agem sobre os processos locais que retroagem por sua vez sobre os processos mundiais. A atitude de contextualizar e globalizar são qualidades fundamentais do espírito humano que o ensino parcelado atrofia e que, ao contrário disso, devem ser sempre desenvolvidas.

Os instrumentos foram importantes em todas as fases desse estudo. Nessa lógica de argumentação, de que a construção interliga múltiplos olhares sobre a ciência, este estudo pretende também utilizar os conhecimentos dos diversos saberes com o objetivo de responder questões sobre o mundo do trabalho e precarização do carpinteiro naval, calafates e outros que compõem a realidade desse segmento naval, além de sua trajetória, saber cultural e seu lugar no ambiente.

São questões complexas que necessariamente impõe articulações e diálogos entre os ramos da ciência que precisam ser conectados e interligados para se chegar a uma resposta que permitisse entender essa realidade muito comum, não só em Manaus, mas em muitas outras cidades do interior da Amazônia. As contribuições da Sociologia, Geografia, História e outras ciências nos possibilitam construir respostas que não se mostram apenas com a introdução de uma metodologia, ou a visão de um ponto de vista simplista, mas numa realidade complexa e conectadas. Tecer uma visão articulada, interdisciplinar, que amplia as múltiplas relações que estão, de fato, presentes na sua constituição no mundo do trabalho dos sujeitos. Conectar as diversas visões científicas nessa pesquisa no programa da pós-graduação em Sociedade e Cultura foi um grande desafio, mas alcançável.

Por meio da análise do conteúdo (BARDIN, 2011), que é uma técnica de análise, os elementos objetivos revelados na prática da carpintaria naval puderam ser organizados em categoria e estudados. Durante a análise deixaram transparecer momentos reveladores no presente, quanto ao futuro em relação à sua profissão, apontando características singulares e princípios essenciais que denotaram o modo de ser e de viver desses trabalhadores à beira-rio,

no bairro do São Raimundo. Segunda a autora, a análise do conteúdo “é um conjunto de técnicas de análise das comunicações visando obter procedimentos sistemáticos e objetivos de descrição do conteúdo das mensagens indicadores (quantitativos ou não) que permitam a inferência de conhecimentos relativos às condições de produção/recepção (variáveis indefinidas) dessas mensagens” (p. 48). O estudo e análise das entrevistas foram indicativos dos principais aspectos estabelecadores de suas condições sociais e de trabalho nos estaleiros tradicionais do bairro do São Raimundo, à beira-rio de Manaus.

Desse modo, se objetivou descrever as condições de trabalho precarizadas dos trabalhadores nos estaleiros navais tradicionais, especialmente o carpinteiro naval, buscando refletir sobre a importância econômica, histórica e saber cultural das atividades desenvolvidas de construção e reparação de barcos de madeira à beira rio da cidade de Manaus. Isso posto nos permitiu descrever sobre o trabalho e trabalhadores navais precarizados na Amazônia, com reflexos na dimensão do trabalho à margem dos rios Negro e Solimões, além de poder refletir sobre como a atividade de produção e reparação de barcos pôde influenciar o ser e o fazer à beira-rio de Manaus.

Na tentativa de buscar resposta que não se revelaram no aparente mundo do trabalho à beira-rio, mas que se mostraram com palavras narradas uma frustração, e a busca pelo prazer na realização do seu ofício, mesmo em situação de precarização recorremos nos estudos de Dejours (2003) e Weil (1979). Desvendar essa relação sofrimento e prazer não só nas narrativas dadas pelos sujeitos, mas também na vivência cotidiana, nos mostraram algumas características do homem amazônico como a teimosia de viver, singularidade, a solidariedade, a persistência, a alegria de poder contribuir com algo que faça significado para sua existência e sua vida, mas também a angústia, a desilusão, o medo e o esquecimento.

Nesse mundo marcado pela precarização do homem, entender o processo de trabalho à beira-rio nos permitiu perceber a face do trabalho subjacente do homem amazônico, da reificação e do desaparecimento simbólico de indivíduos às margens à beira-rio com profissões que não exigem qualificação técnica, mas um enorme cabedal de conhecimento empírico na arte da construção naval, sendo essencial para o mundo do trabalho nos estaleiros de tradicionais. Com o apoio da psicodinâmica do trabalho, o espaço coletivo da fala e da escuta são considerados como vias privilegiadas para irrigar o pensamento dos trabalhadores à beira-rio, o pensamento e a ação estão interligados com a sociabilidade do lugar. Dessa forma, pretende-se abranger as dimensões da construção e reconstruções das relações entre os

sujeitos-trabalhadores e a realidade do trabalho cotidiano na reparação de barcos de madeira presente à beira-rio. Nessa visão os trabalhadores da carpintaria naval são percebidos como sujeitos ativos, com poder de resistência e voz.

Adicionamos em nosso estudo uma breve reflexão sobre a aceitação dos discursos que existiu e ainda existe sobre o desenvolvimento do homem e o trabalho na região. Para isso, nos apoiamos em Adorno e Horkheimer (1985) e Marcuse (1964). À base da Teoria Crítica da Sociedade buscou-se compreender o processo de aceitação desses discursos sobre a formação cultural tendo como foco o possível fim do ofício do carpinteiro naval e sua arte e saber-fazer como diferenciação das exigências do mundo do trabalho global contemporâneo e a submissão desses trabalhadores à forma de emprego atual, onde o “fetiche” da autonomia, do lucro e da falsa liberdade esconde sua identidade em relação à sua produção. Um ponto de apoio importante para os autores da Teoria Crítica, de forma geral, é a história – a noção de que o que existe em termos de comportamento e sociedade foi construído, ao longo dos tempos, pelo homem.

Em relação ao regaste da profissão dos carpinteiros navais e calafates pela memória, empregamos aqui o conceito estudado por Bosi (1993, p. 280), que a considera como algo criado e recriado a cada instante, assumindo um caráter ativo. A memória não é pensada como um simples repositório de lembranças, que pode ser resgatada intacta, como foi armazenada. Pelo contrário, a memória é reinterpretada e recriada de acordo com o presente do recordador, e o que ressurgue com cada recordação não é o fato puro que aconteceu há tempos, mas uma interpretação subjetiva daquele acontecimento que foi presenciado.

O estudo dessa autora, cujo tema central é a memória social, descrita em suas obras como *Memória e sociedade* (2005), *Velhos Amigos* (2005), *O tempo vivo da memória* (2004) e *A condição Operária e outros estudos sobre a opressão. Antologia de Simone Weil* (1982), levou-nos a atentar para fatores que vão muito além das palavras, buscamos analisar atentamente as diversas formas de expressão presentes nas entrevistas, por intermédio não só da fala, mas também dos silêncios, gestos e da expressão corporal como um todo. Essa tarefa foi empreendida por meio da observação atenta e sensível durante os sucessivos contatos com os sujeitos que aconteceram à beira-rio, nos interiores dos estaleiros tradicionais ou mesmo quando estavam trabalhando nas carreiras, tendo sempre em mente os conhecimentos prévios sobre as temáticas estudadas e buscando novas informações quando isso se fazia necessário.

Esta tese está assim organizada da seguinte forma: no primeiro capítulo intitulado *Percurso da construção naval*, busca-se resgatar o percurso histórico da construção naval, no qual os países da Ásia como Japão, Coreia do Sul e Japão, com investimento em infraestrutura, tecnologia e mão de obra qualificada souberam dominar o mercado mundial de construção naval. O Brasil somente irá experimentar um avanço no século XIX, quando o empresário Irineu Evangelista de Souza, o Barão de Mauá, inaugurou o primeiro estaleiro de grande porte no País, no entanto, somente a partir da segunda metade do século XX, a construção naval no Brasil contou com apoio e proteção governamental e teve um grande impulso em seu desenvolvimento, marcado pela constituição de um significativo parque industrial em determinadas regiões do litoral brasileiro. Enquanto isso, se constituiu na Amazônia um grande número de estaleiros tradicionais, utilizando técnica de construção naval apreendidas com os portugueses. Essa técnica de construção de barcos ainda pode ser presenciada em estaleiros tradicionais às margens dos rios da região.

A Amazônia no imaginário coletivo possui uma face forjada no tempo da colonização que perdurou do séc. XVI, um legado que mudou a navegação na região. As inovações trazidas pelos portugueses chegaram à Amazônia por meio das trocas de conhecimento com os indígenas e ensino dos manuais sobre a arte da fabricação de barcos por meio do ensino dos jesuítas, que de maneira singular proporcionou alternativas de trabalho para muitos habitantes locais.

A região amazônica somente irá ser contemplada nos anos de 2002 a 2014, no contexto das duas últimas políticas de incentivo ao desenvolvimento industrial brasileiro, a Política de Desenvolvimento Produtivo (PDP) e do Plano Brasil Maior (PBM), respectivamente dos governos de Luís Inácio Lula da Silva e Dilma Rousseff, no qual houve uma atenção à indústria de construção naval na região. Essas políticas permitiram uma retomada da indústria naval com a descentralização da indústria brasileira que estava concentrada no sudeste. Essa medida permitiu incentivos fiscais aos estaleiros que se instalassem no norte e principalmente no nordeste brasileiro.

No segundo capítulo *A extensão da construção naval na cidade de Manaus*, abordaremos a consolidação da construção naval na região, onde os estaleiros tradicionais instalados às margens dos rios Negro e Solimões, com pouco ou quase nenhuma estrutura física foram determinantes para o prosseguimento da história da navegação nos rios amazônicos. Organizado em dois tópicos, o primeiro trata sobre *A indústria naval à beira-rio*

*da cidade*, com a chegada de estaleiros mais modernos de médio e grande porte nas décadas a partir de 1990 à beira-rio dos bairros da Colônia Antônio Aleixo, Compensa, São Raimundo e outros, na zona oeste da capital amazonense. As antigas embarcações foram substituídas por empurradores, cargueiros, balsas de derivados de petróleo, rô-rô caboclo para o transporte de cargas, mudaram o cenário local, pois, possuíam estrutura mais qualificada em relação a outros estaleiros menores, oferecendo serviço que vai desde a construção de um pequeno barco de alumínio a grandes navios de mais de três andares, todos em aço naval e que exigem equipamentos e tecnologias de última geração automatizados, além de mão de obra altamente especializada em programa de computadores que facilitam a tomada de decisões; O segundo *A dimensão da construção naval à beira-rio do São Raimundo: cenas e cenários*, descrevemos a realidade dos estaleiros tradicionais, evidenciando uma dura realidade bem distinta daqueles estaleiros de médio e grande porte. A estagnação econômica refletiu negativamente sobre esse importante segmento naval artesanal responsável por absorver trabalhadores, permanecendo com uma infraestrutura precária e mal conservada. Esses trabalhadores são submetidos a sucessivos contratos temporários, sem estabilidade, sem registro em carteira. Ocultados em sua importância por um longo período da história, eles se mostram como uma figura ligada à cidade, mas que nunca tiveram destaque no cenário local e regional.

No terceiro capítulo *Os estaleiros tradicionais: unidade de produção familiar e trabalhadores navais*, faremos uma descrição sobre os três estaleiros tradicionais instalados no bairro do São Raimundo: o estaleiro Jaime Dias, o estaleiro São Raimundo e o estaleiro São Jorge, os quais fazem construção e reparação de barcos à beira-rio, todos na zona Oeste da cidade de Manaus. O capítulo está dividido da seguinte forma: O primeiro tópico, *O Estaleiro Jaime Dias: trabalho familiar e reprodução social*, discorremos sobre a história do estaleiro Jaime Dias, o primeiro a se instalar no bairro do São Raimundo, administrado por dona Amélia Pereira. Possui uma estrutura precária no qual contrata trabalhadores temporários para fazer consertos e reparos nos barcos de madeira; O segundo tópico, *O Estaleiro São Raimundo: entre a enchente e a vazante*, faz uso de uma boia de ferro. Permite com que na enchente possa se trabalhar sem interrupção dos serviços. O terceiro tópico, *O Estaleiro São Jorge: modernidade e improvisação*, faz uso de equipamentos de cortes de alumínio. No interior de sua sede, podemos encontrar máquinas usadas para facilitar o trabalho naval. A exemplo dos dois primeiros, contrata trabalhadores temporariamente para realizar algum serviço. O quinto tópico, *Os trabalhadores dos estaleiros*, descrevemos os

trabalhadores navais. Homens com mais de 30 anos de experiência que constituem a força do trabalho local e entendem como nunca o saber-fazer da construção e reparação de barcos. Estão há muito tempo nesse trabalho, alguns calafates aprenderam o ofício com o pai e permanecem fieis aos ensinamentos. Trabalham na empreitada, sob condições ambientais muito adversas. O quinto tópico, *O saber tradicional: arte e ofício*, discorreremos sobre o futuro e a continuidade da atividade de carpinteiro naval. Aos poucos se percebe intervenções de políticas de urbanização à beira-rio de Manaus implementadas pelo governo estadual que mostram o avesso da inclusão quando se nega o acesso ao trabalho dos trabalhadores navais como os carpinteiros navais e calafates, camuflando uma realidade que a cidade não enxerga ao retirar outros estaleiros tradicionais que se encontravam no bairro. O embelezamento do lugar, na verdade esconde uma realidade perversa, percebida pela falta de políticas de inclusão aos trabalhadores da carpintaria naval. Após, descrevemos sobre o carpinteiro naval, calafate e outros trabalhadores que por meio de suas entrevistas, denotam toda uma concepção de vida e história, que a cidade de Manaus e a sociedade não percebem. Traremos uma discussão sobre o saber tradicional na arte e ofício desses trabalhadores e como ainda produzem em meio à precarização encontrada nos estaleiros tradicionais à margem do rio Negro, no bairro do São Raimundo. O sexto tópico, *A cultura e a memória: expressão do conhecimento amazônico*, pautamos nossa discussão sobre o trabalho. Tradição e modernidade fazem parte do cotidiano de muitos trabalhadores da construção e reparação de barcos. Homens que em sua simplicidade lograram destaque ao dominar um tipo específico de trabalho que durante anos foi fundamental para fazer circular pessoas e mercadorias pela região, por intermédio de sua memória. Ao final abordaremos a produção de barcos como expressão do conhecimento singular amazônico pautada apenas na memória e experiência do cotidiano, tendo como a cultura elemento importante na transmissão de saberes. Por último tópico, *Trabalho e a subjetividade*, versa sobre a questão da atividade naval artesanal que garantiu toda uma situação favorável à forma de como o trabalho foi se desenvolvendo e se constituindo na subjetividade desses trabalhadores que passaram a depender da precária infraestrutura dos estaleiros tradicionais. A subjetividade encontra eco e se consolida nos espaços da vida social do homem, constituindo-se num processo de sujeição do sujeito humano que trabalha. Os estaleiros tradicionais ainda necessitam do conhecimento do carpinteiro naval e se apropriam desse conhecimento para execução do trabalho e assim poderem continuar existindo. Essa apropriação subjetiva desse trabalhador muitas vezes constitui-se numa ferramenta de sujeição, com reflexos em suas ações como trabalhador.

Por fim, nas Considerações Finais tecemos alguns resultados do estudo, relacionando-as seus objetivos propostos e aos conteúdos da tese sugerida, bem como se apresenta as recomendações entendidas como cabíveis. Entendemos que nossa contribuição não acaba ao término da tese, pelo contrário, uma nova batalha se inicia no campo da intelectualidade, na divulgação desses postulados que podem nos indicar mecanismo para se combater ou mesmo amenizar situações de exclusão de trabalhadores.

## **CAPÍTULO I: PERCURSO DA CONSTRUÇÃO NAVAL**

Conhecer a origem e os caminhos percorridos pela construção num contexto mundial, posteriormente no Brasil até nosso tempo, em especial na região Amazônica, é tarefa fundamental para compreensão do que se pretende estudar, visto que a carpintaria naval é fruto de desdobramentos históricos que abrangeu povos e regiões pelo mundo numa relação entre os povos do lugar e os europeus. No Brasil e posteriormente na Amazônia, pela sua geografia e muitos rios, era imperativa o desenvolvimento de um meio de transporte que pudesse dar mobilidade às pessoas que aqui habitavam. Para Benchimol (1995, p. 3) “seria impossível viver e produzir na Amazônia se a região não fosse dotada de meios de transporte e de navegação, que permitissem o tráfego de pessoas e de produtos”. A atividade de construção e reparação de barcos de madeira se consolidou, tendo como protagonista o homem amazônico, que de maneira simples e criativa produziu uma arte singular muito vista nos rios da região.

Esse trabalhador naval pouco foi contemplado com políticas de inclusão social nas décadas passadas, igualmente, a região amazônica raramente foi considerada como alternativa de desenvolvimento do poder público. Sua história é suprimida por acontecimentos que, de alguma forma, moldaram um trabalho artesanal muito peculiar na região, constituindo-se hoje numa relação de precarização com pouco ou quase inexistente infraestrutura, não só nos estaleiros à beira-rio do São Raimundo, mas em muitos outros estaleiros tradicionais. Numa tentativa de sobrevivência do seu trabalho, o carpinteiro naval por meio de sua arte e ofício, construiu um legado ainda muito vivo e presente na região, o barco típico amazônico. Esse barco, com características regionais e adaptados à região, favoreceu a mobilidade de pessoas e mercadorias nas muitas cidades próximas à cidade de Manaus, favorecendo o comércio e permitindo a troca e venda de produtos.

## 1.1 A construção naval no Brasil.

A construção naval pelo mundo está baseada na dinâmica do mercado, pautada por políticas governamentais e mão de obra barata. Essas estratégias combinadas proporcionaram pelo mundo e em vários países a hegemonia e também o declínio da construção naval. A Segunda Grande Guerra (1939 a 1945) foi determinante para alteração da ordem econômica e conseqüentemente para um novo arranjo produtivo, alterando a produção global, que em busca de mercado se deslocou para outros países com a finalidade de consolidar sua produção, concentrando em algumas regiões a liderança no segmento da construção naval mediante o uso intensivo de alta tecnologia e uso de mão de obra abundante.

Na história da indústria da construção naval, de acordo com Jesus (2013) em seus estudos, mostra que o Reino Unido (formado por quatro países: Inglaterra, Escócia, País de Gales e Irlanda do Norte) manteve a liderança mundial até a 2ª Guerra Mundial, fruto de uma estrutura deixada pela revolução industrial que possibilitou novas técnicas de produção. Com o declínio dos países europeus e asiáticos vencidos na guerra e com suas economias arrasadas ou praticamente inexistentes, os EUA assumiram a posição de liderança em decorrência do investimento bélico no setor naval. No entanto, a liderança norte americana não durou muito. Com a reconstrução dos países pós-segunda guerra e a enorme circulação de capital, com uma mão de obra abundante, rapidamente a Europa ultrapassou os EUA como a maior produtora de embarcações. Esse deslocamento fez com que o mercado fosse se constituindo por um segmento tradicional e estratégico para o mercado de trabalho.

A indústria britânica consolidou, internacionalmente, sua liderança na produção naval, especialmente devido à introdução de inovações como o aço naval (chapa grossa) em substituição a madeira e ao ferro na construção de embarcações, e o pioneirismo do uso do motor a diesel (Jesus, 2013). Isso fez com que a alta tecnologia ganhasse destaque nas empresas de grande porte, facilitando o comércio marítimo e as trocas comerciais. A Alemanha, os países escandinavos (norte da Europa e que abrange, no sentido mais estrito, a Dinamarca, a Suécia e a Noruega), a França e a Itália merecem destaque como centros de produção mundial de barcos na continente europeu. No ano de 1956, o Japão ocupou a liderança nesse segmento da construção naval. A partir de então começou a mudança do eixo da construção naval da Europa para a Ásia. A disciplina dos trabalhadores orientais, a enorme

jornada de trabalho aliada à dedicação logo alcançariam êxito facilitando a consolidação desse segmento por meio de instalações de empresas oriundas de outros países.

A partir da década de 1960, o mercado asiático de construção naval se insere nesse contexto, atraindo empresas de grande parte no ramo naval para seu território. Vale destacar que antes de 1960 o mercado asiático era constituído por empresas de pequeno e médio portes. Assim, a indústria de construção naval mundial iniciou uma mudança territorial do seu polo principal de produção naval: do continente europeu para o asiático. O Japão assumiu a liderança do ranking internacional no segmento da construção naval, seguido da Coreia do Sul e mais tarde China. Esses três países foram responsáveis pela maior parte da produção mundial nesse período. O deslocamento das indústrias ocorrido foi contextualizado pelas políticas governamentais, mão de obra abundante e a inserção de modelos de produção auxiliados à produção de navios de grande porte, favorecendo substancialmente o lucro.

O Japão permaneceu líder até fins da década de 1990, quando perdeu a posição para a Coreia do Sul. No início do século XXI, a Coreia do Sul ultrapassou o Japão em diversos segmentos da indústria de construção naval a nível mundial, com exceção do segmento de navios graneleiros (Jesus, 2013). Esse salto de qualidade aconteceu em virtude do enorme investimento em educação por mais de 30 anos, onde os sul-Coreanos proporcionaram níveis de desenvolvimento humano à população muito intensos.

**Quadro 1: Mudança na liderança dos países na indústria de construção naval mundial – séculos XX e XXI.**

	SÉCULO XX										SÉCULO XXI			
	1900	1910	1920	1930	1940	1950	1960	1970	1980	1990	2000	2009	2010	2011(*)
1º	Reino Unido	Reino Unido	Reino Unido	Reino Unido	EUA	EUA	Japão	Japão	Japão	Japão	Coreia do Sul	Coreia do Sul	China	China e Coreia do Sul
2º									Coreia do Sul	Coreia do Sul	Japão	China	Coreia do Sul	Coreia do Sul
3º									Alemanha Oriental	Alemanha	China	Japão	Japão	Japão

Fonte: Jesus (2013). (\*)China e Coreia do Sul estimado *Clarksons Research Services apud SINAVAL* (2011).

A China logo ultrapassaria a Coreia do Sul devido aos fatores econômicos e políticos, fato observado em alguns indicadores do setor como intensa mão de obra barata e mercado interno em expansão. Cabe ressaltar que a mão de obra barata da indústria é tida como um dos pilares que mantém o *status* dos estaleiros coreanos de produção de baixo custo. No que se

refere aos trabalhadores, no fim dos anos 1970, a Coreia do Sul passou a importar mão de obra europeia e japonesa para suprir a demanda por trabalhadores especializados. Durante a década de 1980, esses trabalhadores estrangeiros europeus e japoneses foram substituídos por trabalhadores coreanos pautada numa política interna, e a partir dos anos 1990 o salário destes trabalhadores começou a crescer. Contudo, ainda hoje é menor que o dos japoneses (CEGN, 2006). As políticas implementadas de substituição de mão de obra oportunizou à Coreia do Sul desfrutar da liderança nesse segmento por um bom tempo.

Na tabela 1 se tem uma evolução na produção de embarcações em vários países, o que mostra a ascensão de alguns e o declínio de outros que não acompanharam as mudanças econômicas globais e com isso perderam espaço numa área bastante concorrida do ponto de vista econômico. Resumidamente, para um estaleiro coreano produzir a baixo custo, além do alto grau de automação, segue à risca a política do *just-in-time* e possui custo baixo com mão de obra (homem-hora por tonelada muito baixa - HH/ton.).

Tabela 1 - Participação dos principais países na produção da indústria de construção naval mundial, 2001 e 2010 (em % GT\*).

<i>Países/Ano</i>	2001	2010
China	6%	37%
Coreia do Sul	34%	34%
Japão	32%	18%
Europa	22%	7%
Outros	6%	4%
	100%	100%

\*GT – Gross Tonnage (tonelada bruta).

Fonte: *Thomson Reuters Datastream*:

*Clarkson Research Services in Yokota, 2011.*

A consolidação de países asiáticas no final do século XX está baseada em conglomerados atuantes privados ou *holdings* estatais que foram utilizadas por estes países como forma de adequar a produção de insumos, navieças e tecnologia às necessidades dos estaleiros, além de proporcionar maior alavancagem financeira para suas economias. Cabe

lembrar que o desenvolvimento do setor siderúrgico também é altamente correlacionado com a construção naval e, nos países asiáticos teve importância estratégica (ABDI, UNICAMP, 2007, p.6). Essa correlação deriva do fato do uso intensivo do ferro na fabricação na produção de navios.

Nesse contexto econômico mundial, novas empresas surgem e se destacam, com capital elevado, organização vertical, empregados mais escolarizados, assumindo a hegemonia naval. Os gastos em pesquisa e desenvolvimento, chamado de P&D foram fundamentais para a permanência da liderança mundial nesses países, fomentando intensamente inovações na produção e acabamento, com altos índices de automação e utilização de modernas técnicas de gestão e produção, aliada a uma educação de qualidade.

Tabela 2 - Distribuição dos 20 maiores estaleiros do mundo por total de encomendas – 2005 e 2007

	<i>Estaleiro</i>	<i>País</i>	<i>Nº de Encomendas</i>		<i>Encomendas</i>
			<i>2005</i>	<i>2007</i>	<i>DWT* (em mil)</i>
1	Hyundai	Coreia do Sul	251	323	36.796
2	Hyundai Mipo	Coreia do Sul	201	216	8.798
3	Samsung	Coreia do Sul	135	190	19.359
4	Daewoo	Coreia do Sul	139	142	18.141
5	STX Shipbuild	Coreia do Sul	100	134	8.498
6	Oshima S.B.	Japão	100	125	8.377
7	Dayang S.B.	China	nd	114	1.944
8	Dalian New Yard	China	69	104	12.371
9	Tsuneishi Zosen	Japão	79	92	7.177
10	Hudong Zhonghua	China	47	84	5.985
11	SLS Shipbuilding	Coreia do Sul	43	83	3.722
12	Waigaoqiao	China	40	80	13.156
13	Hyundai Samho	Coreia do Sul	77	79	8.964
14	Jinling SY	China	nd	78	2.659
15	Sungdong S.B.	Coreia do Sul	nd	77	7.873
16	Shanghai Chengxi	China	nd	75	3.983
17	Damen Shipyards	Holanda	nd	69	nd
18	Shin Kurushima	Japão	nd	69	2.345
19	Guangzhou S. Y. Int.	China	nd	59	2.601
20	Hanjin H.I.	Coreia do Sul	59	59	4.051

DWT\* – *Deadweight* (ou TPB – Tonelada de Porte Bruto).

Fonte: *Clarkson Research Studies apud* ABDI-UNICAMP (2007: 07).

As constantes alterações na divisão do mercado mundial de construção naval resultam, em grande medida, da implementação de mudanças de estratégias pelos principais países construtores navais os quais favoreceram a ação para expansão da indústria naval. Essas medidas possibilitaram que algumas empresas pudessem acompanhar de forma regular as mudanças no mercado global. Porter (1993) descreve quatro categorias de estratégia competitiva presentes na indústria de construção naval mundial, oportunizando a essas empresas a consolidação da liderança na produção de embarcações com alta tecnologia: a) *estratégia de liderança global de custos baixos*: o estaleiro tem por objetivo empenhar-se para atingir o menor custo de construção de embarcações, dentre seus rivais, para atrair uma grande faixa de armadores; b) *estratégia de diferenciação global*: o estaleiro procura diferenciar a embarcação por ele construída em termos de qualidade, avanço tecnológico, preço, financiamento de custo-mínimo e pontualidade na entrega em relação à mesma embarcação construída por rivais; c) *estratégia de segmentação de mercado global*: o estaleiro concentra-se num segmento de mercado mais estreito, ou seja, numa categoria de embarcação (ou embarcações). Trata-se de embarcações altamente especializadas, que requerem um *know-how* sofisticado ou um elevado padrão de mão de obra; d) *estratégia de proteção de mercado*: o posicionamento do estaleiro no mercado naval não está baseado em suas vantagens econômicas, mas na disposição do governo local e/ou nacional em querer protegê-lo.

Esses princípios norteiam a lógica dessas empresas, o que fez com que se propagasse a ideia de que seus produtos eram melhores, frutos de um grande desenvolvimento de pesquisa, segurança e experiência na área, e assim, poderem abrir e conquistar novos mercados para a construção naval. Com a crise econômica mundial dos anos oitenta, houve a diminuição de encomendas no mercado naval, fato que, concomitante ao aumento da concorrência dos asiáticos, agravou a situação dos países europeus. Em decorrência, muitos estaleiros fecharam ou foram incorporados por meio de fusões, além de aquisições em diversos estaleiros, levando à diminuição do número de grupos atuantes. É importante ressaltar que, no período 1975-1980, além dos construtores navais europeus competirem fortemente com os construtores asiáticos, esses passaram também a sofrer duramente com os novos entrantes - países em desenvolvimento, com destaque para o Brasil e a Coreia do Sul (FADDA, 2000).

A reputação no mercado global de embarcações de alta tecnologia conquistada pela Europa e em seguida pelos asiáticos possibilitou, no século atual, a estratégia de competição calcada na formação de nichos de mercado de navios mais sofisticados, seguros e bem

acabados como os de passageiros e os de apoio à exploração *offshore*. Esse processo se consolidou e muitos estaleiros, assistindo o avanço da concorrência outros estaleiros tentaram acompanhar o movimento iniciados nos países desenvolvidos.

**Quadro 2: Principais Grupos Empresariais europeu na Construção Naval e países de atuação.**

Grupo Empresarial	Países de Atuação
<i>Aker</i>	Finlândia, Noruega, Alemanha e Romênia
<i>Kvaerner</i>	Finlândia, Alemanha e EUA.
<i>Damen</i>	Holanda, Romênia, Ucrânia, Reino Unido, Suécia, Cingapura, China e Cuba
<i>HDW</i>	Alemanha e Suécia
<i>Odense/AP Moller</i>	Dinamarca, Alemanha, Lituânia & Estônia
<i>ThyssenKrupp</i>	Alemanha
<i>GEC</i>	França e Reino Unido
<i>Izar</i>	Espanha (empresa estatal com estaleiros, construindo para a marinha mercante e militar)
<i>Fincantieri</i>	Itália (empresa estatal construindo para a marinha mercante e militar)

Fonte: NEIT-IE-Unicamp *et. al.* (2002), Barboza (2004).

A diminuição gradativa da importância dos países europeus na indústria da construção naval pode ser refletida no seu mercado de trabalho, os estaleiros na Europa empregavam 430 mil pessoas em 1975 e apenas 130 mil em 2001. E a *terceirização* representa cerca de 200 mil empregos. Ocorreu a perda de 100 mil postos de trabalho no período. Toda essa transformação foi fruto da mudança mundial sobre o trabalho, onde essas empresas adotaram postura de terceirização, flexibilização e outros mecanismos como alternativas para exploração de mão de obra frente ao encolhimento do mercado global.

No Brasil, a construção naval está intensamente ligada à colonização portuguesa. O historiador Ferreira (2001) destaca que o primeiro estaleiro estabelecido foi o da Ribeira das Naus, ao final do século XVI, na Bahia, durante o governo de D. Francisco de Souza. Desenvolveu-se rapidamente e teve longa vida. Foi o maior estaleiro construtor na primeira metade do Século XIX. Segundo Telles (2004) foi fundado por Thomé de Souza, construindo dezenas de navios, inclusive grandes naus, que eram os maiores navios de guerra do seu tempo.

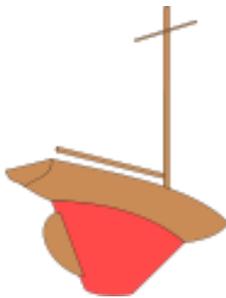
A construção naval no Brasil beneficiou-se consideravelmente pela padronização estabelecida pela Junta das Fábricas da Ribeira de Lisboa, que estabelecia proporções e regras simples facilitando o projeto de peças dos mais variados tipos de embarcação. Essas padronizações, hoje Normas Técnicas, vigoraram até fins do século XVII e chegaram mesmo a ser empregadas no Brasil até meados do século XIX, e foram fundamentais para a permanência da consolidação do conhecimento sobre a construção de barcos nos estaleiros existentes na região. Esses avanços na construção naval foram intensos no final da Idade Média, no qual inventos significativos surgiram, contribuindo fortemente para a expansão marítima (figuras 01, 02, 03 e 04). O objetivo era ultrapassar os limites impostos pela natureza e pelo tempo. Isso, porque, as distâncias navegadas ficaram mais longas.



**Figura 1: Leme**



**Figura 2: Bússola**



**Figura 3: Quilha (não-corrediça)**



**Figura 4: Vela de pano**

Fonte: <http://www.brasilecola.com/historiag/idade-media.htm>

Essa efervescência da sociedade medieval, com as invenções tecnológicas podia ser constatada nos estaleiros navais na cidade do Porto, em Portugal, nos finais da Idade Média, onde a expansão marítima estava em pleno vapor, tendo a concorrência de outros países

ibéricos. Abaixo podemos comprovar por meio de uma transcrição da época quão intensa era a produção de barcos, e a necessidade da conquista por meio da navegação.

“E como quer que el Rey dō Manuel assi como succedeo nos reynos a el Rey dō João, assi tãbẽ lhe succedeo nos desejos q tinha de descobrir a India: logo aos dous annos de seu reynado entendeo no seu descobrimẽto, pera que lhe aproueitou muyto as instruções q lhe ficarão del Rey dō João, & seus regimẽtos pera esta nauegação: & mãdou fazer dous nauios da madeira q el Rey dō João mandara cortar. E hũ q era de cẽto & vite toneladas ouve nome sam Gabriel: & outro de cento sam Rafael: & comprou pera ir coestes nauios hũa carauela de cincoenta toneladas a hũ piloto chamado Birrio de q a carauela tomou ho nome. [...] E por quanto nos nauios da armada não podião ir mantimẽtos q abastassem á gẽte dela ate tres annos, cõprou el Rey hũa nao a hũ Ayres correa de Lisboa q era de duzentos toneis, pera q fosse carregada de mãtimẽtos ate a agoada de sam Bras, & ali se despejaria & a queymarião” (CASTANHEDA. 1979, p. 10-11).

A construção de barcos no país ibérico português estava em pleno vapor. Domingues (1985, p. 5) destaca que a construção naval, em Portugal, assumiu uma importância clara, por motivos facilmente discerníveis. Por motivos territoriais e prossegue o autor, sobre a importância de “tomar nota do que se faz noutros lugares (sobre construção naval) para confrontar com as práticas conhecidas, e logo acertar sobre a forma mais correcta de fazer as coisas” (p. 14). Dominar a tecnologia da navegação era a certeza de que o país iria determinar os rumos e trajetórias sobre as conquistas de povos e territórios. Portugal por meio de suas cidades litorâneas largou na frente. Os padres jesuítas assinalaram os avanços nas construções de barcos e registraram em manuais a arte da carpintaria naval. Esses manuais ganharam o mundo e se tornaram clássicos, verdadeiros compêndio sobre o ofício da construção de barcos de madeira.

Na arte da construção naval na época de 1540 a 1580 em Portugal destacamos os tratados de Fernando de Oliveira<sup>4</sup> que escreveu obras importantíssimas para a continuidade e aperfeiçoamento da construção naval, o que permitiu a Portugal experimentar antes de todos os outros países a supremacia sobre as águas longínquas. Ao falar sobre o conhecimento do frade dominicano na construção naval, relata Domingues (1985, p. 13) que “é na prática constante do ofício de nauta, e da experiência aí ganha, que ele fundamenta o seu saber”.

---

<sup>4</sup> Fernando Oliveira, frade dominicano, nasceu em 1507 na cidade de Aveiro - cidade costeira de Portugal - com uma formação erudita profunda (resultante em parte da educação religiosa) começou por escrever uma gramática da Língua Portuguesa, depois, com uma prática de vida aventureira, que o levou a correr algumas das partidas do mundo escreveu um tratado de guerra no mar, duas obras de construção naval, uma história de Portugal, e um outro texto inacabado sobre a mesma matéria. Foi o primeiro a tratar entre nós (ou em português) assuntos em relação à construção naval e de guerra naval (DOMINGUES, 1955).

Os conhecimentos adquiridos em diversos países e culturas diferentes das técnicas sobre construção naval podem ser verificados nos escritos *Ars Náutica (1570)* e no *Livro da Fábrica das Naus (1580)*, obras importantes que foram fundamentais nas missões jesuítas espalhadas pelo mundo. A primeira obra, o jesuíta faz referência sobre 48 experiências do ensino das matérias relativas à construção náutica, isto é, acerca da especialização das práticas e dos saberes, do ensino das matérias relativas à náutica, onde o valor da experiência, ganha certeza na prática quotidiana pelos homens de ação, como ressalta Domingues (1985, p14) "experiência aqui entendida como prática vivencial, que é sempre o sentido dominante em todo o seu discurso". O segundo livro trata de 15 experiências sobre percepção da realidade física e da resolução dos problemas práticos nos moldes aristotélicos, exaltando a natureza, arte e experiência. Nesse livro encontramos os primeiros textos escritos em português sobre arquitetura naval.

Mateus (2012, p. 01-02) destaca que por volta 1616 surge, em Portugal, outro tratado sobre construção naval escrito por Manoel Fernandez<sup>5</sup>. *O Livro de Traças de Carpintaria*, este tratado é considerado um importante documento para o estudo da construção naval dos finais do século XVI e inícios do século XVII. Para o autor "é o primeiro que conhecemos que abordou o regimento da construção dos mastros e o único que trata dos apetrechos do navio: guindaste, envazadura, grade, estrinca e cabrestante" (p. 02). É um avanço na arte da construção naval para a época. O que nos leva a afirmar que era grande a corrida pelo domínio dos mares por esses países

A construção naval portuguesa progrediu com a inserção dos novos sistemas e pranchas em substituição do método romano de caixa e espiga, bem como a introdução da vela latina e do leme de proa, que possibilitaram um aumento significativo da velocidade de navegação. Novos modelos de barcos de madeira possibilitaram ir mais além com maior segurança, a navegar em lugares ainda desconhecidos com a finalidade de expandir os domínios até então desconhecidos, o que nos leva a recordar uma das maiores conquistas portuguesa que foi a navegação em alto mar.

Lins *et al.* (2011, p.04) destacam que "nos tempos da navegação à vela, a transposição do Cabo Branco, na África, era praticamente impossível e perigoso" pois as águas eram muito traiçoeiras. Argumentam os autores, que os barcos que vinham do Atlântico Norte, pelas rotas

---

<sup>5</sup> O Livro de Traças de Carpintaria é assinado por um Manoel Fernandez, é datado de 1616. Muitos estudiosos suspeitam que ele era um carpinteiro naval Português com muito prática experiência no estaleiro (MATEUS, 2012).

mais propícias das correntes eram as que levavam diretamente ao Atlântico Sul e ao litoral do Brasil, facilitando em muito a viagem. Também existia outra rota que levavam os barcos ao Caribe e ao estuário do rio Amazonas, esses dois destinos influenciaram consideravelmente o desenvolvimento do Brasil, contribuindo para o estímulo da navegação na região norte do Brasil.

Percebemos que a *expertise* de confeccionar barcos de acordo com a finalidade figurou simultaneidade em relação àquelas civilizações ibéricas que procuravam manter ou dominar o comércio marítimo intenso e àquela que conservava um domínio bélico sob a benção da igreja católica, mantendo sua supremacia sobre a outra civilização. Observa-se que nos documentos coloniais desse período (1640 – 1700), a Coroa portuguesa, na pessoa do rei ou do príncipe, justificava o descobrimento, a exploração, e a colonização do Novo Mundo, dizendo que o que os movia era a possibilidade da catequese como motivo único da colonização.

Uma das razões para a colonização, nos escritos de Souza, governador do Brasil em 1.548 pode se vista abaixo.

“(…) a principal coisa que me moveu a mandar povoar as ditas terras do Brasil foi para que a gente dela se convertesse à nossa Santa Fé Católica, vos encomendo muito para isso se pode ter, e de minha parte lhes direi que lhes agradecerei muito terem especial cuidado de provocá-los a serem cristão, e para eles mais folgarem de o ser, tratem bem todos os que forem de paz, e os favoreçam sempre, e não consintam que lhes seja feita opressão nem agravo algum, e fazendo-se façam corrigir e emendar de maneira que fiquem satisfeitos e as pessoas que lhes fizerem sejam castigadas com justiça” (SOUSA – 17/12/1548).

As grandes viagens marítimas dos portugueses implicaram todo um desenvolvimento tecnológico e prático no domínio da construção de caravelas, naus (Figura 05) e galeões (Figura 06), esses barcos eram fáceis de construir devido ao domínio da técnica. Eram visto constantemente navegando ou ancorados nos portos ao redor do mundo. Barros (2006) argumenta que ao longo do século XV dominam as caravelas de dois mastros latinos (Figura 07) com cerca de quinze metros de quilha e cinquenta e sete toneladas. Na amazônia, esses navios fizeram parte da paisagem natural, sendo visto constantemente subindo ou descendo os rios da região.



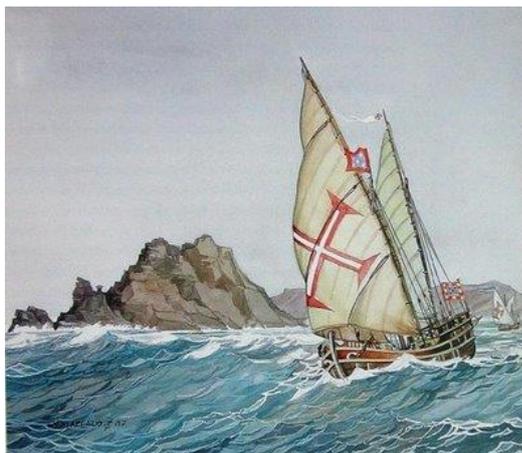
**Figura 5: A nau**  
Fonte: Barros, 2006



**Figura 6: Galeão<sup>6</sup>**  
Fonte: Barros, 2006

---

<sup>6</sup> O galeão é um navio de quatro mastros, de alto bordo, armado em guerra, frequentemente utilizado no transporte de cargas de alto valor na navegação oceânica entre os séculos XVI e XVIII. Alguns chegavam às mil e duzentas toneladas e quarenta bocas de fogo.



**Figura 7: Caravela equipada com vela latina**

Fonte: Barros, 2006

A posição estratégica do Brasil para Ferreira (2001) em relação à rota da Índia e a abundância de madeira de boa qualidade fez com que, nos primeiros tempos, se estabelecessem estaleiros ao longo das cidades e dos cursos dos rios na amazônia, não só para reparos nas embarcações, mas também para a construção de novas. Essa atividade naval, conforme o autor, passou a ser incentivada pelo governo com isenção de impostos para os estaleiros que se instalassem, além de preferência de carga para embarcações aqui construídas.

O historiador acima citado relata que Tomé de Souza, ao instalar o Governo Geral em 1549, trouxe um grupo de artífices especializados que incluía um mestre de construção, carpinteiros, calafates (calafetadores) e um ferreiro. Esse cenário, como vemos, possibilitou mesclar os conhecimentos dos índios da região com as técnicas portuguesas de construção de barcos. Estava feito o cenário para o que vinha a ser a um das maiores heranças imaterial<sup>7</sup> na região Amazônica, pois de acordo com Ximenes (1992, p. 20) essas "sociedades acumularam durante milênios de interação energética entre si e com o meio, um saber, um pensar e um fazer que se constituem em patrimônio da cultura e da sociedade da região".

---

<sup>7</sup> A Constituição Federal de 1988, em seus artigos 215 e 216, ampliou a noção de patrimônio cultural ao reconhecer a existência de bens culturais de natureza material e imaterial e, também, ao estabelecer outras formas de preservação – como o Registro e o Inventário – além do Tombamento, instituído pelo Decreto-Lei nº. 25, de 30/11/1937, que é adequado, principalmente, à proteção de edificações, paisagens e conjuntos históricos urbanos. Os Bens Culturais de Natureza Imaterial dizem respeito àquelas práticas e domínios da vida social que se manifestam em saberes, ofícios e modos de fazer; celebrações; formas de expressão cênicas, plásticas, musicais ou lúdicas; e nos lugares (como mercados, feiras e santuários que abrigam práticas culturais coletivas) (Disponível em <http://portal.iphan.gov.br>).

No *Tratado Descritivo do Brasil*, Ferreira (2001) salienta a existência de 40 carpinteiros na Bahia. Eram portugueses e mestiços que se ocupavam de fazer navios. Salienta-se que em Portugal os jesuítas já possuíam o domínio de várias técnicas de construção de navio, fruto de estudos do jesuíta Fernando de Oliveira e Manoel Fernandez que revolucionaram o modo de fazer navios.

Em 1663, Lins *et al.* (2011) assinalam que na época em que a capital do Brasil era no Rio de Janeiro, criou-se o Arsenal da Marinha, sendo construído nesse estaleiro o primeiro navio de grande porte, chamado de São Sebastião, lançado ao mar em 1767. Era o primeiro passo para a inserção de estaleiros em todas as regiões do país, facilitada pela consolidação dos territórios nas regiões Norte e Nordeste da nação e a fixação do homem nas cidades com potencial de desenvolvimento econômico.

Na região litoral do Rio de Janeiro, houve também importantes estabelecimentos. Em 1666, surge na Ilha do Governador uma Fábrica de Fragatas, situada na ponta do Galeão. Salienta Ferreira (2001) que outros arsenais da Marinha foram organizados pelo governo português em Recife e Belém, o segundo devido à abundância de madeiras de qualidade. Belém tornou-se logo importante centro construtor disseminando o conhecimento às outras regiões do norte. A fomentação no fabrico de barcos nos Estados do país Goularti Filho (2011, p. 312) afirma que:

A construção de embarcações de porte um pouco maior começou a ser realizada com a fundação dos Arsenais da Marinha, que também produziam munições e armamentos e realizavam obras civis e hidráulicas. Em 1761, foi fundado o Arsenal do Pará, localizado no sul da cidade de Belém. Em 1763, foi fundado o Arsenal do Rio de Janeiro, localizado em frente ao Morro de São Bento. Em 1770, foi a vez do Arsenal da Bahia, localizado na cidade baixa de Salvador, o mais importante da Colônia até 1822. Em 1789, foi construído o Arsenal de Pernambuco, situado no centro da cidade de Recife. Por volta de 1820, foi fundado o Arsenal de Santos, no litoral paulista, e, por último, o Arsenal de Mato Grosso, que existia, desde 1827, em Cuiabá, como trem naval, transformado em arsenal em 1860, e transferido para Ladário em 1873. Ao longo do século XIX, esses arsenais passaram ora por momentos de intensas atividades, ora por completo abandono.

No arquivo nacional<sup>8</sup>, o Arsenal Real da Marinha foi criado no Brasil em 1763 pelo vice-rei Antônio Álvares da Cunha (Figura 08), o conde da Cunha, e foi situado na praia de São Bento, na cidade do Rio de Janeiro.

---

<sup>8</sup> Texto disponível em: <http://linux.an.gov.br/mapa/?p=3353>



**Figura 8: Estaleiro da Marinha: construção de embarcações**

Fonte: Caged

De acordo com a Coordenação-Geral de Gestão de Documentos - Coged, a fundação de um arsenal para reparo e construção de navios de guerra foi resultado de uma conjuntura de fatores, como a descoberta de ouro e prata na região das Minas Gerais no final do século XVII e a transferência da sede de governo português de Salvador para o Rio de Janeiro, o que deslocou o eixo econômico da colônia para a região Centro-Sul e exigiu uma maior preocupação com a defesa militar. Além disso, destaca Greenhalgh (1951, p. 17-22), "os frequentes conflitos com a Espanha reforçaram a necessidade de aumentar a capacidade bélica do Brasil, já que a região platina tornara-se foco de disputa entre as duas coroas".

Até o século XVIII a atividade de construção e reparo de embarcações na América portuguesa era “realizada por particulares e em estaleiros artesanais que atendiam às necessidades do transporte de cabotagem e das embarcações que atracavam no litoral após cruzar o Atlântico” (GOULARTI FILHO, 2011, 313). Esses estaleiros estavam localizados nas cidades litorâneas de maior importância econômica da época, como São Paulo, Rio de Janeiro, Salvador e outras cidades litorâneas que ficavam nas rotas dos barcos e navios e que possibilitassem a circulação de mercadorias no comércio entre as cidades das regiões do país, levando assim produtos e pessoas, favorecendo a circularidade da economia com fortes reflexos aos negócios.

Além dos estabelecimentos oficiais nas cidades citadas, havia outros estaleiros particulares no Maranhão, Pernambuco, Alagoas, Bahia, Pará, Santa Catarina e São Paulo. Este último, na cidade de Cananéia (1711), litoral sul da Capitania de Itanhaém, na região

litorânea chegou a ser construída uma grande nau, batizada com o nome da vila e que depois foi empregada na navegação transoceânica. Goularti Filho (2011) afirma que nesses lugares a construção e reparação de barcos foram fundamentais para que se continuasse a expandir as fronteiras da nação e assim permitisse um maior domínio sobre o território. Ao longo da costa brasileira, especificadamente na região sudeste, surgiu inúmeros estaleiros particulares como uma boa infraestrutura, como o que existia em 1711 em Cananéia.

O surgimento da indústria de construção naval de grande porte no Brasil ocorreu no século XIX, quando o empresário Irineu Evangelista de Souza (1813-1889), o Barão de Mauá inaugurou o primeiro estaleiro do País, na localidade de Ponta da Areia, na cidade de Niterói, estado do Rio de Janeiro. Dentre as indústrias classificadas de metal-mecânica, a maior delas era a Fundação e Estaleiros da Ponta da Areia (1847). O estaleiro, em meados da década de 1850, empregava 350 operários (85 escravos) e produzia barcos à vela e a vapor, bem como máquinas e equipamentos para barcos (JESUS, 2013, p. 62).

Ao longo dos cinquenta anos, entre 1880 e 1930, que marcaram um ciclo continuado de desenvolvimento da nação, a implantação e a exploração das infraestruturas atendiam às necessidades de uma economia exportadora de produtos primários tendo como alternativa o investimento em instalações portuárias e estaleiros com a finalidade de atender às necessidades de exportação do país. O fato se deve porque o Brasil era um país exportador de algumas *commodities*, com uma forte concentração na comercialização do café.

No entanto, só a partir da segunda metade do século XX, a construção naval no Brasil contou com apoio e proteção governamental e teve um grande impulso em seu desenvolvimento, marcado pela constituição de um significativo parque industrial em determinadas regiões do litoral brasileiro. No período de cinquenta anos seguintes (1930-1980), o país fez a transição de uma economia aberta – voltada ao exterior – para uma economia fechada para o que viria a se constituir gradualmente em um importante mercado interno. O Brasil entrou, assim, no ciclo da industrialização intensiva baseado na substituição de importações (NETO E POMPERMAYER, 2014).

A implantação da construção naval brasileira, em larga escala, teve origem nos anos seguintes ao fim da Segunda Guerra Mundial (1939 a 1945). Esse período de estruturação da economia teve uma forte expansão no segmento naval e alcançou o auge da indústria de construção nacional, que ocorreu entre os anos 1950 até início de 1980.

No decorrer da segunda metade do século XX, os principais países que possuíam uma indústria forte na construção naval como China, Coreia do Sul, Japão, Europa Ocidental e Reino Unido, incluindo o Brasil, implementaram diferentes estratégias, que possibilitaram a supremacia e o domínio de fabricação de determinados tipos de embarcação. Sem essa reestruturação (Quadro 3), não seria possível chegar em muitos mercados nos países da América do Sul e no restante da Europa, visto que o acirramento econômico era muito forte entre as indústrias desses países.

**Quadro 3: Evolução das estratégias dos grandes construtores navais e do Brasil (períodos selecionados).**

Período	REINO UNIDO	EUROPA OCIDENTAL	JAPÃO	BRASIL	COREIA DO SUL	CHINA
Antes 1945	Líder Custo Baixo					
1945-1955	Diferenciação Global	Líder Custo Baixo	Mercado Protegido			
1956-1973	Mercado Protegido	Segmentação Global	Líder Custo Baixo	Mercado Protegido		
		<i>Importação de M-O Barata</i>				
1974-1984	<i>Nacionalização De Estaleiros</i>	Mercado Protegido	Diferenciação Global	Mercado Protegido	Líder Custo Baixo	
	<i>Subsídios</i>	<i>Colaboração com países em Desenvolvimento</i>	<i>Diversificação</i>			
1985-1989	<i>Fechamento Estaleiros</i>	Segmentação Global	Diferenciação Global	Mercado Protegido	Líder Custo Baixo	
		<i>Fechamento de Estaleiros</i>	<i>Mercado Protegido</i>		Segmentação Global	
1990-2000	Segmentação Global	Segmentação Global	Diferenciação Global	<i>Abertura da Navegação</i>	Líder Custo Baixo	Líder Custo Baixo
	Diferenciação Global	Mercado Protegido	Mercado Protegido	<i>Fechamento De Estaleiros</i>	Segmentação Global	<i>Estruturação do setor naval</i>

Fonte: Fadda (2000:12).

No governo de Juscelino Kubitschek (1956-1961): utilizou-se da estratégia de proteção de mercado, desde o início de sua consolidação com o Plano de Metas, até a década de 1980. Havia uma trajetória de aprendizado acumulado no aglomerado interrelacionado de estaleiros navais, localizados no Rio de Janeiro, o que favoreceu a implementação da indústria da construção naval pesada no sistema nacional brasileiro. Afirma Goularti Filho (2011, p. 332) que “o Plano de Metas de Juscelino Kubitschek (1956-1961), por meio da Meta 28, não repôs as condições herdadas do passado, mas sim fez rupturas e avançou, iniciando um novo

processo para a indústria da construção naval e a Marinha Mercante Brasileira". A Meta 28 criou oligopólios competitivos como a Ishibrás e Verolme localizados no Rio de Janeiro. Esses estaleiros eram formados por capital externo recém-instalados no Brasil, juntamente com os estaleiros Caneco e o Mauá também do Rio de Janeiro, passaram a exercer o comando de "indústrias motrizes" no país, segundo o autor, criando uma performance inovativa que expandiu significativamente a industrial naval brasileira e significou um marco para o desenvolvimento dessa indústria que almejava estar entre os grandes países da época.

Jesus (2013) afirma que foi a partir desse momento que a indústria passou por transformações estruturais decisivas no país, com a criação o Fundo de Marinha Mercante (FMM) e do Adicional sobre Frete para a Renovação da Marinha Mercante (AFRMM), com o intuito principal de financiar a produção e a comercialização dos navios construídos nos estaleiros no Brasil. Até o ano de 1955, toda a indústria de construção naval se resumia a alguns estaleiros capazes de produzir apenas pequenas embarcações e realizar reparos, utilizando-se de uma tecnologia pouco produtiva e sem uma mão de obra especializada com o mercado, ficando distante de outros países que obtinham sucesso no segmento da construção naval, mediante algumas estratégias mercadológicas.

Cabe salienta que o Japão utilizou como estratégia principal o mercado protegido entre 1945 e 1955, depois passou para liderança em custo baixo, mudando para segmentação de mercado e voltando ao mercado protegido. A Europa, depois de perder para Ásia, utiliza a segmentação de mercado, com o nicho na produção específica de navios de passageiros e especiais. Estas estratégias mercadológicas visavam proteger o capital e as empresas, visto que para o trabalhador não se tinha perspectiva com todas essas reestruturação. Destacamos que o fato da automação permitir que um operário possa movimentar sozinho, uma chapa ou um bloco, e possa também montar, soldar e transportar. O operário multifunção contribuiu para a redução do tempo de construção e do custo da mão de obra.

O Brasil já ocupou a posição de segundo maior produtor naval do mundo, em 1979, atrás apenas do Japão, e continuou importante no princípio da década de oitenta. Contudo, a construção naval brasileira entrou em crise e ainda não conseguiu recuperar totalmente a posição internacional. Em 2011, a construção naval mundial teve sua distribuição estimada da seguinte forma: China 35%, Coreia 35%, Japão 12%, Europa 3% e outros países 15% (*Clarksons Research Services apud SINAVAL, 2011*).

O declínio do setor naval brasileiro ocorreu devido aos subsídios e as facilidades governamentais que foram desperdiçados por armadores e estaleiros, com a complacência da Superintendência Nacional de Marinha Mercante - Sunamam. De acordo com Neto e Pompermayer (2014) os estaleiros não investiram na sua modernização, e os armadores não souberam reagir às mudanças externas, desprezando a revolução tecnológica que ocorreu no setor. Além disso, diferentemente de outros países concorrentes no segmento naval, governo e armadores não souberam definir as mudanças que seriam necessárias para manter a frota competitiva no longo curso e, no caso da cabotagem, uma eficiente relação com os demais modais de transporte. No caso da cabotagem, inclusive, a baixa eficiência dos portos – mal administrados, sem equipamentos adequados e sujeitos a injunções políticas – contribuiu significativamente para seu declínio e a estagnação do setor naval nacional.

O modelo de organização da produção naval empregado no Brasil, segundo Neto e Pompermayer (2014) no início da década de 1960, se caracterizava pela fabricação e montagem de peça por peça na carreira ou no dique do estaleiro. Esse modelo, que se aproxima de um canteiro de obras, requer pouco investimento, baixa capacidade de movimentação de carga e nível baixo de mecanização, o que fez com que logo fosse ultrapassado pelas tecnologias de fabricação existentes já em uso e outros países. Os custos da fabricação de navios logo se elevaram fazendo com que a capacidade de produção não acompanhassem os preços, ou seja, era muito dispendioso produzir em determinados estaleiros devido ao seu alto custo operacional e a demora nas entregas dos navios.

A situação da indústria naval brasileira transformou-se a partir dos anos 1980, iniciou uma gradativa diminuição da produção e conseqüentemente do investimento. Jesus (2013) afirma que o setor, em nível mundial, passou por uma fase difícil, fomentada pelas crises internacionais do petróleo da década anterior. Esta crise motivou o estabelecimento de novas rotas e caminhos, estabelecidas com a entrada no mercado dos produtores do Mar do Norte e a concorrência emergente dos estaleiros asiáticos, com custos de produção altamente subsidiados pelos respectivos governos, tornando preços muito mais atraentes aos armadores que desejassem aumentar seus lucros.

Os anos 1990 assistiram à decadência desta indústria, motivada pela queda da economia global e forte concorrência com os países asiáticos. Soma-se a isso, a liberalização do transporte aquaviário de longo curso que significou a exposição dos armadores brasileiros à concorrência internacional. Em pouco tempo, as empresas domésticas não tinham porte para

enfrentar um mercado caracterizado pela presença de grandes empresas navais de escala operacional mundial, com um padrão tecnológico muito forte e concentradas em nichos de mercados altamente fechados.

De forma resumida, podemos marcar fases na indústria brasileira em erros e acertos de políticas que tentaram fortalecer a indústria naval brasileira (Quadro 4). São eles:

**Quadro 4: Fases da indústria naval brasileira.**

FASE	ANO	CARACTERÍSTICAS
1ª.	1961-1965.	Caracterizada pelo baixo índice de nacionalização (não existia uma indústria de navieças), sem seriação de tipos e usando projetos importados.
2ª.	1966-1969.	Acontece o amadurecimento da construção naval no Brasil e da consolidação do início da efetiva participação da bandeira brasileira no tráfego internacional
3ª.	1970-1973	Ampliação da frota mercante nacional, incentivada pelo lançamento do primeiro Programa de Construção Naval (PCN).
4ª.	1974-1979	O Brasil torna-se mundialmente respeitado como um dos mais capacitados construtores de navios, mas esta é uma fase se caracterizou pelo agravamento da crise fiscal e, em seguida, pela grave crise nas contas externas, o que reduziu significativamente a capacidade de investimento público.
5ª.	1980-1982	Caracterizou-se pelo agravamento da crise fiscal e, em seguida, pela grave crise nas contas externas, o que reduziu significativamente a capacidade de investimento público. Estas crises afetaram a indústria naval. Mas os fatores que arrefeceram o ímpeto do setor decorreram, também, da inadequada condução das políticas públicas e da defasagem da indústria naval brasileira no contexto mundial.

6ª.	1983-1984	Caracterizado pela iniciativa por parte do governo por meio de algumas medidas administrativas no intuito de minimizar a crise no setor naval. Assim, foi criado o Conselho Diretor do Fundo de Marinha Mercante (CDFMM). A responsabilidade financeira pelo fundo passou da Sunamam para o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES).
7ª.	1985-1989	Fase crítica no setor naval, queda acentuada da participação do Brasil a produção de navios no cenário mundial.
8ª.	1990-1997	Caracterizado pelo fechamento da Sunamam, fim de uma época em que os estaleiros produziam os navios que sabiam produzir, de forma totalmente independente das necessidades das empresas de navegação, ou seja, fora dos padrões de navegação.
9ª.	1998-2003	Abertura do mercado brasileiro, maior participação de embarcações estrangeiras, afretadas por empresas brasileiras. Nesse período foi criada a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ).
10ª.	2004-2006	Intensificação, pelo governo federal, de novas políticas que buscaram principalmente dar um maior estímulo à participação da indústria brasileira de bens e serviços e às embarcações fabricadas nos estaleiros brasileiros.
11ª.	2007-atual	Retomada do planejamento de longo prazo da infraestrutura de transportes, com um plano multimodal que envolve toda a cadeia logística associada aos transportes e a construção naval. Com a retomada do crescimento da economia e do planejamento do setor de transportes, duas políticas públicas se destacam. Criação em 2007, do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) e em 2010 do PAC2 que buscaram incentivar o investimento privado, aumentaram o investimento público nas infraestruturas e removeram obstáculos burocráticos, administrativos, normativos, jurídicos e legislativos ao crescimento.

Atualmente, a produção de um navio de grande porte não é realizada propriamente em uma linha de produção. A produção naval utiliza o conceito de Tecnologia de Grupo onde a sequência de trabalho é realizada em oficinas com máquinas e pessoal específicos. Neto e Pompermayer (2014) afirma que essa indústria requer rigorosos controles de qualidade que são regulados por organismos internacionais de certificação (entidades ou sociedades classificadas), bem como os regulamentos internacionais estabelecidas em matéria de segurança dos transportes marítimos.

A partir da perspectiva da “cadeia produtiva setorial”, devemos ressaltar que cada vez mais os estaleiros estão exercendo o papel de montadores de embarcações, ocupando a posição de elo central da cadeia, dependendo muito, à montante, dos fornecedores, em especial indústria siderúrgica, indústria de navieças e escritórios de projetos; e, à jusante, dos armadores e das sociedades certificadoras e classificadoras. Nesse sentido, Baginski (2012) destaca que a construção naval possui algumas características peculiares, como: indústria de mão de obra intensiva; alto grau de complexidade; envolve um volume elevado de recursos financeiros; produz bens de capital de alto valor, fabricados sob encomenda e que apresentam longos ciclos de uso.

A indústria naval fica sujeita ao comportamento cíclico dos preços dos insumos necessários em seu processo produtivo (especialmente o aço), dos fretes e do câmbio, todos fortemente influenciados pelos rumos da economia e comércio internacionais e de uma mão de obra cada vez mais especializada que faz jus de uma tecnologia de ponta de uso intenso nesse segmento industrial. O investimento aos trabalhadores navais não fica atrás, pois o uso de novas tecnologias requer um trabalhador preparado, proativo, capaz de tomar decisões para diminuir e também ampliar significativamente os custos de produção durante o processo de fabricação.

Em resumo, Jesus (2013) descreve a evolução da indústria naval brasileira, grosso modo dividida em quatro períodos, surgimento (século XIX), consolidação, expansão e auge (décadas de 1950, 1960 e 1970), crise (décadas de 1980 e 1990) e retomada (a partir de 1997). Essa evolução leva em conta as estruturas globais sofridas pelos países ao longo do período de mais de 100 anos. Durante em tempo listam-se os principais acontecimentos na indústria, políticas, produtos, estrutura e estratégias das empresas e número de trabalhadores (Quadro 5).

**Quadro 5: Evolução da indústria naval brasileira.**

	SURGIMENTO	CONSOLIDAÇÃO, EXPANSÃO E AUGE	CRISE	RETOMADA
<i>PERÍODO</i>	Século XIX	Décadas de 1950, 1960, 1970 e princípio de 1980	Décadas de 1980 e 1990	A partir de 1997
<i>EVENTOS RELEVANTES</i>	1847: 1º Estaleiro brasileiro _ Fundação e Estaleiros da Ponta da Areia' (Niterói/RJ) _ Capital Privado	_ Abertura de novos e reaparelhamento de Estaleiros _ 1970: Brasil 2º Maior Parque Industrial Naval do Mundo	_ Crise econômica da dec. 80 inviabilizou as encomendas (em larga escala) dos maiores armadores estatais (Petrobrás e Vale do Rio Doce) _ Sobrecarga do sistema de financiamento	_ Novo quadro devido à exploração de petróleo <i>offshore</i> _ Aumento de contratações de serviços de embarcações de apoio marítimo
<i>POLÍTICAS</i>		_ Dec. 50: Lei do Fundo de Marinha Mercante (FMM); Adicional de Frete para Renovação da Marinha Mercante (AFRMM); Grupo Executivo da Indústria de Construção Naval (Geicon); Comissão de Marinha Mercante (CMMM) _ Dec. 60: o Plano de Emergência de Construção Naval (PECN: 1969) e Programas de Construção Naval (I PCN: 1971; II PCN: 1975)	_ Dec. 90: a abertura do mercado de navegação/concorrência internacional	_ 1997: Lei do Petróleo _ 1999: Programa de Apoio Marítimo - PROREFAM _ 2000: Programa Navega Brasil _ 2003: Programa de Mobilização da Indústria Nacional de Petróleo e Gás Natural - PROMINP _ Programa de índices de nacionalização pela ANP _ 2004: Programa de Modernização e Expansão da Frota - PROMEF _ 2010: Programa de Empresa Brasileira de Navegação - EBN
<i>PRODUTOS</i>	_ Barcos à vela e a vapor (pequenas embarcações) _ Máquinas e equipamentos para barcos	_ Até 1955: pequenas embarcações e realização de reparos _ Grandes embarcações	_ Grandes embarcações	_ Plataformas (ex: P-51 e 52) _ Projeto de <i>Floating, Production, Storage and Offloading System</i> (FPSO) Sistema Flutuante de Produção, Armazenamento e Descarregamento de Petróleo.
<i>ESTRUTURA DA INDÚSTRIA EMPRESAS</i>	_ empresas pequenas e nacionais	_ número reduzido de grandes empresas nacionais e estrangeiras	_ número reduzido de grandes empresas nacionais e estrangeiras	_ Internacionalização/entrada de grandes construtores navais como sócios nos estaleiros brasileiros _ Início do processo de reestruturação produtiva nos estaleiros _ Início de terceirização de parte do processo produtivo
<i>TRABALHADORES</i>	_ 1850: 350 operários e 85 escravos	_ 1970: aproximadamente 39 mil	_ Década de 1990: menos de 2 mil	_ 2005: aproximadamente 25 mil _ 2009: 46,5 mil postos de trabalho (Valor setorial)

Fonte: JESUS (2013)

No contexto das duas últimas políticas de incentivo ao desenvolvimento industrial brasileiro, a Política de Desenvolvimento Produtivo (PDP) e do Plano Brasil Maior (PBM), respectivamente dos governos de Luís Inácio Lula da Silva e Dilma Rousseff, houve uma atenção à indústria de construção naval. Essas políticas nos anos de 2002 a 2014 permitiram uma retomada da indústria naval com a descentralização da indústria que estava concentrada no sudeste, ou seja, os incentivos fiscais abrangiam grandes estaleiros que se instalassem no norte e principalmente no nordeste brasileiro. Políticas como o Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) permitiram a consolidação do projeto.

Assim, existe competição regional e uma mobilização dos estados e municípios para atrair estaleiros para seu território, estimulados pelo emprego gerado e a expansão dos negócios criados na rede de suprimentos de produtos e serviços na economia. Tanto a região Nordeste quanto a Norte contava, até o início da retomada das atividades da indústria, apenas com pequenos/médios estaleiros, muitos desses estaleiros possuindo pouca infraestrutura. No caso da primeira região, focada basicamente na produção de barcos de pesca, e no caso do

Norte, na produção de embarcações para o transporte fluvial de passageiros. E, notadamente, não possuíam disponibilidade de mão de obra especializada (JESUS, 2013). O que se denota uma forte presença de trabalhadores que usavam o conhecimento tradicional para fabricação e consertos de barcos de madeira.

Como se verifica no quadro 05, várias políticas foram implementadas com a finalidade de estruturação e fortalecimento da indústria naval brasileira, tentando criar mecanismo para que as mesmas pudessem ter condições para concorrer com as indústrias europeias e asiáticas, e assim poder constituir uma forte indústria naval nacional. Mas como se nota, nenhuma dessas políticas abarcou o trabalhador. Na verdade, somente em 1963, se convencionou chamar de época dos operários navais (PESSANHA e MOREL, 1991), os trabalhadores tiveram oportunidade de elevar seus ganhos mediante às seguidas negociações com os donos dos grades estaleiros. Compreendeu um período de conquistas sociais para estes trabalhadores navais, em virtude não só da importância política, mas também por causa das mobilizações organizadas. Pessanha e Morel (1991) afirmam que nesse período os operários desenvolveram formas de organização extremamente eficazes, com uma atuação que lhes garantiu conquistas salariais e não salariais sem precedentes no plano sindical. Ampliaram suas bases, conquistaram isonomia salarial entre estaleiros privados e autárquicos e chegaram a firmar, em 1963, um contrato coletivo de trabalho que lhes garantia: o quadro de carreiras (indicando as etapas da hierarquia profissional e o salário-base correspondente), a elevação da taxa de insalubridade a 35% do salário-base, o pagamento da hora-extra com acréscimo de 100% em relação à hora normal, a limitação da jornada de trabalho a oito horas nos domingos e feriados, a abolição do trabalho normal aos sábados, a fixação da jornada de trabalho semanal em quarenta horas e férias de 30 dias.

Após esse período e à margem das soluções encontradas pelos governantes do país, o trabalhador desse segmento naval foi se submetendo à perdas salariais contínuas, onde as conquistas adquiridas foram desfeitas pelos sucessivos governos militares que deixaram à mercê dos patrões os reajustes salariais. Tal negligência é lamentável uma vez que o a construção naval no Brasil deixou um importante legado não só nas cidades litorâneas como na Amazônia, onde o homem com sua criatividade na realização do trabalho inovou e criou novas técnicas por meio das instruções portuguesas que permitiram a consolidação da indústria na região. Nota-se também que as políticas não alcançaram o pequeno estaleiro tradicional e seu trabalhador, largados à sorte ainda persistem à beira-rio com seu trabalho artesanal.

## 1.2. Construção Naval no Amazonas.

A história da construção naval na região amazônica aos poucos se insere num contexto da economia nacional consequência de ações políticas, projetos e mecanismo que viam a região como um imenso território a ser constituído. Ressalta-se que na história da construção naval na Amazônia se observam os reflexos sobre a região frutos de desdobramentos importantes que mudaram significativamente o tempo e o modo de vida desse lugar. O primeiro por reduzir o tempo de deslocamento entre as cidades e o segundo, por oferecer oportunidade de trabalho e favorecer as trocas de mercadorias. Os personagens principais como o carpinteiro naval, calafates entre outros são os habitantes da região que de maneira criativa puderam transpor os limites da natureza e das águas num processo artístico singular, aprendendo e consolidando um conhecimento importante para a permanência e reprodução da vida dos demais habitantes da região.

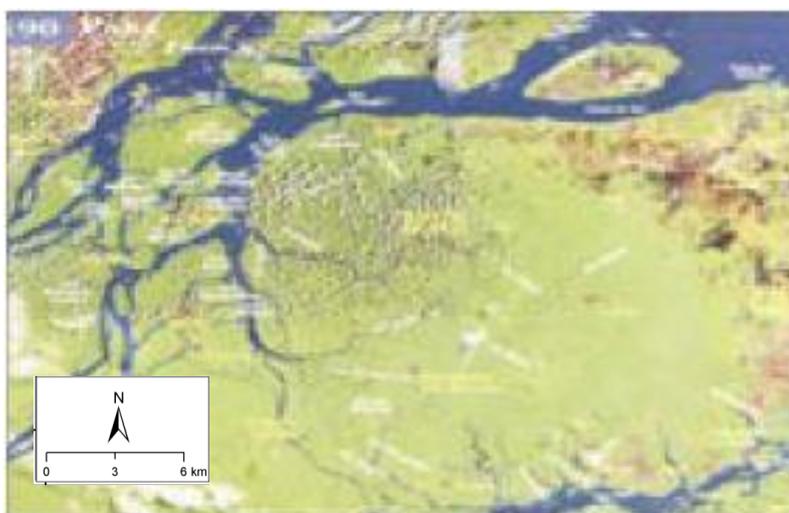
A Amazônia no imaginário coletivo (CASTRO, 1998) possui uma face forjada no tempo da colonização que perdurou do séc. XVI (com o navegador espanhol Francisco de Orellana) até meados do séc XVIII com as consolidações da reforma de Marquês de Pombal, passando pelos ensinamentos dos jesuítas (Batista, 2007; Benchimol, 2009). Nesse imaginário, a relação homem e natureza foram fundamentais para a permanência da cultura e do conhecimento que hoje pode ser vista, destaque para a produção artesanal do barco e seus trabalhadores, com características típicas dos rios por onde navegam. Ou seja, cada barco foi concebido conforme os rios por onde deveria navegar bem como sua finalidade.

Foucault (2008, p. 10) sustenta que a história global remete à história em seu formato tradicional cujo escopo é o que “[...]procura reconstituir a forma de conjunto de uma civilização, o princípio - material ou espiritual - de uma sociedade, a significação comum a todos os fenômenos de um período, a lei que explica sua coesão - o que se chama metaforicamente o ‘rostos’ de uma época”. Esse rosto transforma Amazônia, apesar de sua geografia gigantesca com seus rios enormes, os habitantes dos diversos lugares souberam permanecer com uma identidade reconhecida por meio da carpintaria naval. Quando se fala numa característica marcante da região, dentre várias, surge a singularidade da construção de barcos ainda artesanal sobressaindo uma criatividade incomum.

Essas marcas permanecem até hoje nos trabalhos de seus habitantes, na feitoria dos barcos, na organização social, no modo de vida e na permanência no lugar. Com contribuição

forte dos europeus por meio da colonização se pode perceber a importância da construção das ações dos homens, deixando marcas indeléveis aos lugares e aos habitantes dessa região, notadas nos estaleiros tradicionais ainda existentes à beira-rio das cidades amazônicas. Constituindo-se numa relação de unidade que deu uma face e identidade a região. Hoje podem ser vistos trafegando na região embarcações construídas com características e técnicas do início da colonização da Amazônia. Afirma Oliveira (2013) que isso é herança do português: a técnica de construção, inegavelmente uma técnica extremamente ainda utilizada nos dias atuais, que conseguiu resistir e que ainda pode ser vista em estaleiros tradicionais às margens dos rios da região.

Vale ressaltar que antes da instalação de estaleiros tradicionais Amazônia, já havia uma forte tradição de construção de barcos fundamentada na tradição dos povos indígenas. Assim, antes da chegada dos portugueses na região amazônica (Figura 09), o lugar já era habitado por indígenas, como os Tupinambás que foram encontrados no norte do Brasil a partir do século XVII. Afirma Lins (2011) que esses povos nativos se concentravam na foz do rio Amazonas, do rio Pará e parte do nordeste do atual Estado do Pará, onde se situam algumas cidades na atualidade, como Colares e Vigia. Essa geografia banhado por rios favorecia a construção de barcos e a navegação pelos rios.



**Figura 9: Delta do rio Amazonas**

*Fonte: Google Earth*

O delta do rio Amazonas faz parte de uma grande bacia hidrográfica e é encoberta por uma vasta vegetação. É possuidora de uma diversidade de tipos de árvores, peixes e animais que compõe a fauna e a flora da região em grande abundância. Para Gualberto (2012), essa magnitude natural e riqueza de floresta propiciou aos povos nativos a utilização dos recursos da natureza para seu usufruto, transformando grandes árvores em ubá ou igarité. As ubás e igarité eram embarcações feitas de um tronco inteiriço de árvore. Houve o desenvolvimento nessa região da cultura da pesca, como também do transporte fluvial que facilitava seu deslocamento para áreas afins, sobretudo as interiores, seja na resistência à colonização ou a própria garantia alimentar à sobrevivência dos povos (Figuras 10 e 11).



**Figura 10: Registro fotográfico de uma ubá construída e colocada em uso**  
Fonte: Coudreau, 1980.



**Figura 11: Imagem da confecção de uma canoa (ubá) de um só tronco**  
Fonte: Bridgeman, 2009

Os índios e os caboclos que habitam a região do delta do Amazonas deram início a um desenvolvimento da navegação que começa a alcançar povos cada vez mais distantes. Para Domingues (1985, p. 25) os povos antigos localizados em litorais ou cercados por rios já produziam e navegavam naturalmente, e acrescenta o autor "afinal, o modelo básico a imitar é o mesmo para todos — a Natureza". Os habitantes souberam muito bem usar sua criatividade para inovar na arte da construção de barcos, ainda hoje, podemos comprovar essa diversidade na grande diversidade de barcos que singram os rios.

A dinâmica da construção de barcos tem forte influência na sociedade indígena na Amazônia, pois de acordo com Ximenes (1992, p. 22) "os índios constroem e utilizam suas embarcações na pesca, na caça, em pequenas e longas viagens e na guerra", portanto, a construção de barcos é cercada de um processo de planejamento e execução com finalidade definida. Essa finalidade vai determinar as variedades de embarcações produzidas na Amazônia, oferecendo uma construção singular e rica em vários aspectos arquitetônicos na hora da construção da embarcação.

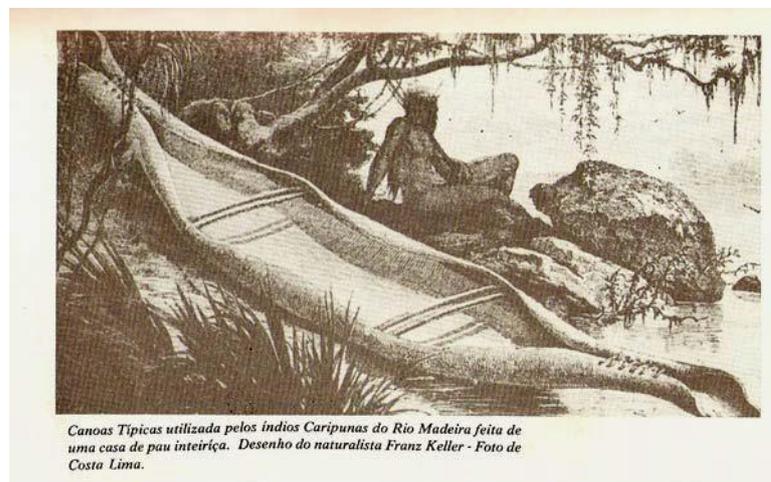
A arte da construção de barcos e sua diversidade são registradas por Benchimol (2009) como heranças indígenas, contribuição ao legado no processo histórico da Amazônia, dentre essas contribuições destaca o autor "a construção de montarias, igaratés, jacumãs, remos, balsas e jangadas para dominar o transporte sobre os rios e vencer os estirões da distância" (p. 26). Essa diversidade e variações nas características dos barcos e dos remos tem a finalidade de transpor com mais facilidade as correntezas das águas, diminuindo assim, o esforço de remar horas de um lugar a outro.

As construções criativas e simples de barcos pelos indígenas ainda podem ser vista atualmente num vaivém constante nos rios da região amazônica. Salorte (2010) salienta que esse modelo náutico forjado em toras de madeira leve, hoje em dia é encontrado também na região Nordeste do Brasil e atende à atividade pesqueira artesanal. O legado referente ao conhecimento da técnica artesanal da construção desse tipo de embarcação provavelmente atravessou épocas e, apesar de ajustes na forma de construção, conservou-se na memória de seus habitantes que foi transmitindo por meio da oralidade de pai para filho, sendo difundido e consolidado no interior das cidades amazônicas, oportunizando aos moradores uma alternativa de trabalho muito peculiar na região.

A importância dos conhecimentos trocados entre as culturas que vinham à região, de um lado os indígenas e caboclos e do outro os portugueses, modificaram as relações dos habitantes locais e até mesmo de outros chegavam para fixar residência na Amazônia. As reciprocidades entre os saberes constituíram-se numa cultura de carpintaria naval que marcou o homem da região. Ou seja, as trocas de conhecimento sobre a navegação pelos e entre os rios favoreceram a permanência do homem nesse ambiente. Benchimol (2009, p. 17) destaca que

O complexo cultural amazônico compreende um conjunto tradicional de valores, crenças, atitudes e modo de vida que delinearão a organização social e o sistema de conhecimentos, práticas e usos dos recursos naturais extraídos da floresta, rios, lados, várzeas e terra firme, responsáveis pelas formas de economia de subsistência e de mercado. Dentro desse contexto, desenvolveram-se o homem e a sociedade, ao longo de um secular processo histórico e institucional.

Nas observações de Lins (2011) os troncos que caíam nos rios e boiavam conforme as correntezas foram à inspiração das primeiras embarcações elaboradas pelos índios. O casco era uma embarcação feita do tronco (Figura 12), moldada com as amarrações de cipó. Os barcos poderiam também ser construídos com um único tronco de árvore cavado a fogo ou machado. A correnteza, o remo e a força dos índios eram os recursos utilizados. Além disso, possuíam grande habilidade na navegação, pois conheciam bem esses caminhos.



**Figura 12: Embarcação típica indígena**

Fonte: Tipos e Utilidades dos Veículos de Transportes Fluviais do Amazonas – (Moacir de Andrade - 1957).

A construção de embarcações indígenas instrumentalizam as relações sociais dos povos na Amazônia. Os estudos de Ximenes *Embarcações, homens e rios na Amazônia* (1992) indicam que o fluxo de conhecimento foi objetivado em tecnologia, balizado no *ethos* cultural, assim, se pode fazer a inferência de que a produção de barcos envolvia relações familiares e de parentesco nas sociedades indígenas. Favorecendo as relações interfamiliares e a harmonia interna que fortaleciam os costumes, hábitos e crenças daqueles que se envolviam na tarefa, constituindo e solidificando espaços ordenados pelo homem segundo sua razão e valores.

Os primeiros construtores navais da Amazônia foram os índios que de forma singular ajudaram a constituir uma identidade social no que se refere à feitura de barcos e canoa por toda a região amazônica. Bittencourt (1957) salienta que nos primórdios, a canoa era o principal meio de transporte dos indígenas na Amazônia, nas quais as longas distâncias eram vencidas a remo. Dessa forma, é notória de que a construção naval é um capítulo da história da região amazônica, permitindo ao homem a conquista, cada vez mais distante dos territórios ainda desconhecidos ou pouco explorados. Diminuindo o espaço e o tempo, cada vez mais surge a necessidade do homem avançar rio acima, buscando novas terras e interligando cidades, proporcionando uma nova forma de permanências nas cidades e vilas que se encontram ao longo das margens dos rios.

Os índios Mura recebem destaque especial nesse capítulo sobre a construção naval na região amazônica visto que em muitos relatos dos navegantes são percebidos como possuidores dos intrincados caminhos fluviais e das artes de subsistência nos rios e lagos. Em relação aos Mura, Souza (2009, p. 138) afirma que esses índios "eram exímios remadores e possuíam enorme capacidade de deslocamento". Eram vistos em muitos rios da bacia amazônica como nos rios Madeira, Purus, Solimões e Negro em pequenos barcos preparados para a guerra. Contudo, afirma Lins (2011) que era muito dispendioso construir uma *ubá* ou *igarité* inteiriça, pois os indígenas e os mestiços ao utilizarem uma única árvore para o fabrico de uma única embarcação perdiam muito tempo nesse processo. Daniel (2004, p. 509) comenta que apesar "do belo feitio que lhes foram dando, também foram escolhendo madeira a mais durável para maior duração das canoas". Embora as *ubás* e *igarités* fossem embarcações confiáveis para navegação, seu tamanho e espaço interno não permitia grande movimento de pessoas e de cargas entre os lugares, o que facilitou a busca de novas técnicas pelos padres que permitissem ir aos lugares mais distantes com maior capacidade possível.

O trabalho de catequese desenvolvido no século XVIII pelos jesuítas e notadamente pelo padre João Daniel<sup>9</sup>, contribuiu junto aos colonizadores, aos habitantes locais e aos indígenas convertidos ao cristianismo, para utilização de uma nova forma de construir embarcações, que obedecesse a construção de barcos aos moldes do velho mundo, melhores, mais velozes e fáceis de manusear. Ou seja, lidando com tábuas na confecção de um barco ao invés de apenas troncos inteiros das árvores, isto é, em vez de utilizar o “modo antigo”<sup>10</sup> de fazer barco. A partir daí, tem-se uma transposição qualitativa no que se refere a forma de feitura dos barcos na Amazônia.

As técnicas de construção de embarcações advindas de Belém chegaram ao interior da Amazônia por meio da educação jesuíta por intermédio da catequese e a conversão dos índios como cristãos novos, que eram índios convertidos ao catolicismo nas missões, no século XVI em diante. Ressalta-se que um dos objetivos desse ensino é se tornar fundamental para o próprio lugar onde se instalou missão jesuítica na Amazônia colonial e seus moradores. Nesse contexto, e facilitada pela grande riqueza florestal, não foi difícil lograr êxito ao desafio de construir maiores, melhores e mais velozes embarcações com a finalidade de catequisar no interior dos inúmeros rios amazônicos. Apesar das distâncias entre as vilas e cidades da região, já se percebia uma enormidade de embarcações que subiam e desciam os rios, ora transportando pessoas e mercadorias, ou servindo como desbravador de novos territórios.

Daniel (2004) em seus estudos comenta a admiração das riquezas do rio Amazonas, suas variedades e preciosidade dos paus que por todo o vasto, e dilatado distrito das suas matas se criam, e se perdem. Entre as madeiras bem utilizadas pelos colonizadores e indígenas na construção de embarcações destacavam-se: *tabajuba*, *angelim*, *itaíba* por serem resistentes; a *maçaranduba*, de grande utilidade para a calafetagem dos barcos, por possuir uma resina de colagem; o *bacuri*, apreciada por melhor ser curvar ao fogo e a *copaíba*, por ser

---

<sup>9</sup> Padre João Daniel, jesuíta português nascido em 1722, em Travassos - diocese de Viseu, na Província de Beira Alta - em 24 de julho de 1722 (SANTOS, 2005).

<sup>10</sup> A vantagem se consiste em: “1º É que do mesmo pau de que antes só fabricava um casco para uma canoa, feito em tábuas, se podem fazer sete ou mais do mesmo tamanho, ou maiores, que o dito casco, e do mesmo comprimento. [...] Bastam quatro tabulões destes para fazerem uma embarcação de 30 e tantos para 40 palmos em roda [...]; 2º É os menos operários de sorte que se para a fatura da canoa ao modo antigo, e para a construção do seu madeireiro são necessários 20 até 30 operários, para serrar, e fazer em tábuas bastarão 10 ou 12 pessoas. 3ª conveniência é no tempo, porque se para a praxe antiga são necessários dois meses, para a nova fábrica bastarão 15 dias até 20 para fazer; [...] 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).

uma árvore oleosa de muita resistência, sobretudo para áreas onde existe o bicho *turu*<sup>11</sup>. Ora, todo esse conhecimento da natureza e sobre as árvores foram exploradas dos índios e facilitou em muito o aperfeiçoamento das técnicas e da construção de barcos na região.

O salto qualitativo no processo de fabricação de barcos também foi fundamental para a economia local, pois no período seguinte da história da Amazônia, durante a exploração da borracha, no século XIX, a navegação fluvial foi fundamental para a expansão do ciclo do ouro-negro, proporcionando movimentação da riqueza. A era de renovação técnica na feitura dos barcos, e até de acesso estético, nas simbolizações românticas da época lograram e possibilitaram com que os barcos pudessem navegar por rios de difícil acesso expressando o caráter da geografia, delineando uma marca dominante até hoje presente nas águas dos rios da região. Destaca-se que os recursos econômicos oriundos da exploração da borracha alavancou de forma extraordinária a produção de barcos na região.

A necessidade de mais e melhores embarcações estava associada não só à dimensão territorial da Amazônia, mas também ao tempo de deslocamento. Com maior quantidade de embarcações, além de intensificarem as missões nos lugares mais distantes, melhorava o escoamento das produções agrícolas e de drogas do sertão entre os domínios jesuítas. Isso favoreceu a fixação de pequenos estaleiros nos beiradões dos rios Solimões e Amazonas e também em outras regiões onde as condições ambientais eram favoráveis para construção de barcos.

A construção de barcos também visava racionalizar o tempo gasto na feitura de um barco, como também em melhor aproveitamento da madeira, dada a escassez de embarcações para utilização nas ações missionárias, comerciais e militares, ainda limitada na região amazônica. Gualberto (2009, p.6) relata a vinda de diversas categorias de profissionais da Europa até Belém e posteriormente a Manaus, ligados à "carpintaria naval somada aos trabalhadores indígenas e mestiços, fez de Belém um polo convergente e irradiador de saberes na fabricação de embarcações, que gradativamente foram sendo memorizados, oralizados e transmitidos de geração em geração entre os amazônidas, que levaram esses conhecimentos para suas cidades". Esses profissionais em conjunto com os habitantes locais deram novos arranjos às construções das embarcações feitas na região Norte.

---

<sup>11</sup> O *turu* é um molusco que vive em árvores em estado de putrefação, ou podres, em locais como a Amazônia e a Ilha de Marajó. São como os caranguejos dos mangues de Pernambuco: vivem apenas em troncos apodrecidos. ENCICLOPÉDIA AGRÍCOLA BRASILEIRA, 2009.

Os conhecimentos indígenas e a criatividade dos habitantes da região somados às técnicas de construção dos portugueses propiciaram um novo ciclo para a construção naval também em Manaus. Silva (2004, p. 22) ressalta que "apossar-se sem conhecer não faz conquista. Esta implica apropriação. Política colonial, mercantilismo, absolutismo monárquico, articulados e/ou combinados, realizaram a posse e conduzem o processo de conquista e colonização da Amazônia". Nesses termos os europeus, representados pelos portugueses lograram êxito no processo de conquista sobre o território amazônico por meio de apreensão dos conhecimentos indígenas, como a construção de barcos e a navegação dos rios, consolidando sua permanência em locais distantes chamados de Amazônia Portuguesa<sup>12</sup>.

Daniel (2004, p. 341-343) descreve que o sucesso na construção de barcos estava na qualidade e na "habilidade e aptidão dos índios" aldeados. Some-se a isto a educação jesuítica que transformava os indígenas em grandes magistrados no ofício da carpintaria naval, entre outros ofícios. Outro fator que merece ser destacado é a "cultura de conversa"<sup>13</sup> como formadora dessa tessitura cultural observada dentro dos estaleiros tradicionais fixados nas margens dos rios, constituídos ao longo da história da região amazônica. Na aprendizagem do dia a dia, no manuseio dos instrumentos, no diálogo com outros trabalhadores e na necessidade da sobrevivência, o saber oral da construção naval foi se consolidando. O saber da carpintaria naval também é consequência da circulação de saberes oralizados dos mais antigos direcionados aos mais novos, isto é, entre as pessoas que estão envolvidas na feitura de uma embarcação. Esse aprendizado começa ainda criança, que cedo estão envolvidos na produção de barcos como aprendizes dos mestres carpinteiros navais.

Numa época marcada pela difusão do conhecimento pela oralidade, é possível prever que a circularidade entre as culturas das classes dominantes europeias e dos povos indígenas na Amazônia proporcionou influências recíprocas que se moveram de baixo para cima, bem como de cima para baixo. Ou seja, as ideias originais não foram apenas consideradas produto das classes superiores, e sua difusão entre os habitantes da região um fato meramente mecânico ou mesmo de nenhum interesse. Pelo contrário, a cultura popular original e autônomos dos indígenas e moradores foram permeados por valores religiosos e de pertencimento ao lugar, o que favoreceu e nos deu a indicação precisa da dinâmica e criatividade amazônica na criação de barcos, desembocando o postulado da criatividade

---

<sup>12</sup> A Amazônia portuguesa nasce perseguida por vários dilemas. Reforma e revolução, mercantilismo e capitalismo, absolutismo e república, trabalho escravo e trabalho livre (SILVA, 2004).

<sup>13</sup> Transmissão oral de saberes a partir do acúmulo das experiências sociais construídas historicamente, dentro de uma relação de solidariedade entre os membros da comunidade ribeirinha envolvida (Oliveira e Santos, 2007).

popular, própria de uma tradição oral de construção naval que deixou vestígios. Surge daí uma cultura de construção de barcos típicos da amazônia com novos conhecimentos alicerçados na região.

Oliveira e Santos (2007, p. 01) destacam que nas comunidades ribeirinhas a cultura amazônica é expressa na “oralidade dos mais antigos que se utilizam dos espaços comunitários e religiosos para a transmissão dos saberes, dos valores e da tradição social das populações locais, configurando uma prática na qual a cultura é fundamental no processo de formação social dessas comunidades”. Ou seja, o ato de conversar também é o de educar, e se há educação, há circulação de saberes entre as pessoas que estão envolvidas no ofício do saber fazer uma embarcação, no modo e maneira de lidar com as ferramentas, no tratamento da madeira e no tempo do fabrico. A palavra de ensino dos mais velhos possui respaldo prático entre aqueles que participam no dia a dia na produção de barcos, estabelecendo um saber construído no cotidiano social.

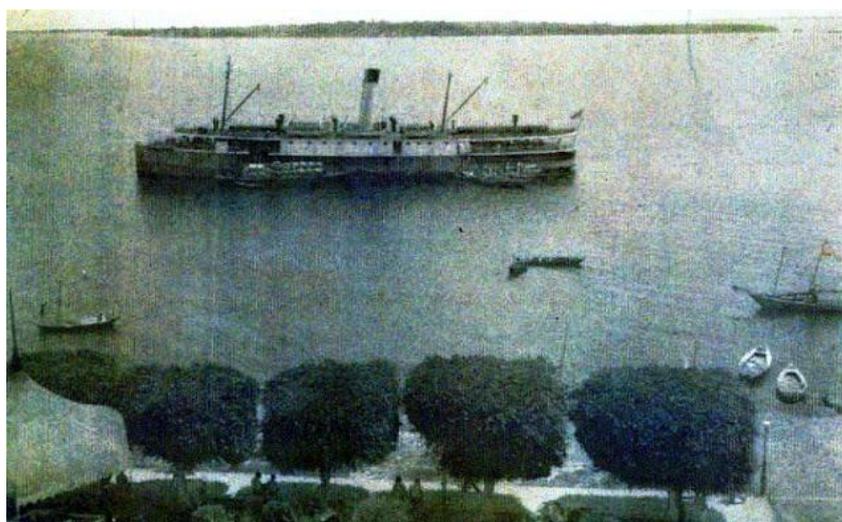
A consolidação do conhecimento sobre a carpintaria naval de madeira nos leva ao entendimento de que os habitantes possuíam segurança no que faziam em relação à construção e reparação de barcos, não apenas na prática da elaboração dos mesmos mas no sentido de compreensão e para o desenvolvimento de uma 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, chamamos aqui de cultura de conversa.

A cultura de conversa foi muito rica na Amazônia permitindo a seus habitantes, a livre circulação do conhecimento mesmo sem a educação formal escolar. A transposição da oralidade para a praticidade no trabalho da feitoria do barco no dia a dia na região foi fundamental para que se estabelecesse um elo entre a cultura e o conhecimento tradicional dos construtores navais. Souza (2009) em seus estudos relata que a peculiaridade do olhar de um índio e de um morador dos rios em relação à floresta é diferente do estrangeiro, pois os ambos têm a percepção sobre seu passado e do uso de conhecimentos acumulados em experiência empírica, das águas e rotas navegáveis.

O barco regional, muito comum de ser encontrado nos rios amazônicos, é fruto dessa miscigenação do conhecimento, criador (homem) e criatura (barco) possuem expressões singulares, o primeiro proporcionou conhecimentos sobre a carpintaria naval tendo como

consequência a criação de barcos típicos e variados na Amazônia, e o segundo por possibilitar meios de navegação entre os diversos rios. Consideramos que essas relações educacionais, embasadas na oralidade e transmitida de pai para filho, se transformaram e ainda se transformam constantemente em oportunidade de aprendizagens para ambos, onde o observar e o escutar se constitui como a primeira fase do aprendizado, a segunda acontece no dia a dia, na composição das etapas de produção de uma embarcação.

Benchimol (1995), em seu trabalho “Navegação e Transporte da Amazônia”, relata a influência do transporte fluvial no desenvolvimento do Amazonas, reforçando que a exploração da borracha foi fundamental para os investimentos na construção de infraestrutura de portos e na compra de embarcações que partindo de Belém e Manaus, percorriam quase todos os rios da região, viabilizando a produção de regional. Cabe salientar que os barcos dominantes para o transporte de pessoas, borracha e mercadorias na Amazônia e que percorriam no início do século XX eram os navios gaiolas. Esses barcos foram um dos símbolos mais fortes e insinuantes da região, comum de serem vistos num vaivém incessante entre as cidades (Figura 13).



**Figura 13: Navio gaiola fundeado em frente a praça da Matriz, década de 30**

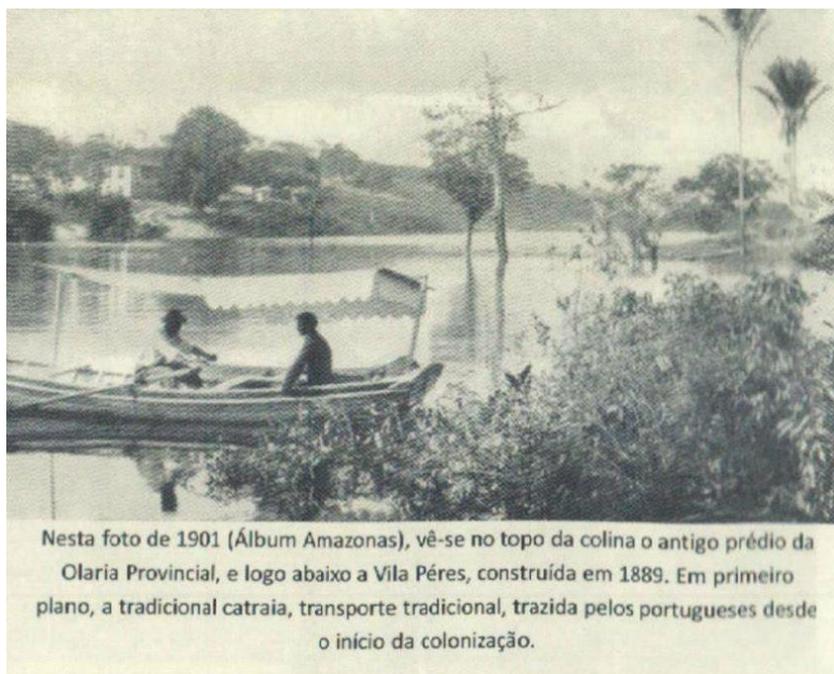
Fonte: Fotografia veiculada no álbum Amazonas: Manaus 1901 – 1902.

Photographia de F . A . Findanza

Em seu estudo sobre “O Valle do Amazonas” (1866), Tavares Bastos sintetiza a efervescência que já era notada no final do século XIX e início do XX nos portos de Belém e Manaus. Barcos de bandeira estrangeiros eram vistos descendo ou subindo o rio Amazonas trazendo grande quantidade de mercadorias e pessoas, oriundas de vários países. O entusiasmo e o desenvolvimento da navegação fizeram com que defendesse a navegação internacional pelo rio Amazonas. Vislumbrava o progresso da região pela riqueza que se encontrava no lugar, tendo a navegação um papel importante nesse processo. Gondim (2007, p. 26) salienta que em 1857, quando o rio Amazonas foi aberto à navegação dos países vizinhos "linhas de navios a vapor, confortavelmente, servem o rio desde sua embocadura até Manaus; outras sobem até as cidades peruanas e Iquitos, e algumas navegavam pelo rio Tapajós, rio Madeira, o rio Negro e Purus, penetravam até o coração da Bolívia e do Peru". O comércio se beneficiou da navegação, reduzindo os espaços e integrando territórios distantes, favorecendo a comunicação entre as cidades distantes.

Embora a província do Amazonas tivesse uma grande quantidade de barcos circulando em seus rios, a região não possuía em 1889 nenhum estaleiro constituído como empresa, Fonseca (2011, p. 13), salienta que “muitas dessas embarcações pequenas, batelões, canoas e igités, eram construídas”, nas margens dos rios das cidades amazônicas por carpinteiro navais locais ou vinham de outras regiões distantes do Amazonas como do estado do Pará.

Desse modo a cidade de Manaus recebeu, fruto de uma política educacional nacional, um estabelecimento de ensino. Foi em 1856 quando o presidente da província do Amazonas, João Pedro Dias Vieira, “através da Lei nº 60, de 21 de agosto desse ano, criou o estabelecimento dos Educandos Artífices, na época um modelo avançado de educação profissionalizante, que estava sendo fundando em todo o Brasil” (Souza, 2009, p. 169). A Casa de Educandos Artífices, possuía uma organização militarista, baseada nos padrões de hierarquia e disciplina, para desenvolver um modelo de aprendizagem dos ofícios de tipografia, encadernação, alfaiataria, tornearia, carpintaria e sapataria. Recebiam, também, instrução primária, no âmbito da escrita, da aritmética, da álgebra elementar, da escultura, do desenho, geometria e outros (CUNHA, 2000). O aprendizado nas oficinas dos estabelecimentos começava cedo, normalmente aos doze anos, idade em que o jovem rapaz era considerado apto a assumir atividades mais complexas ou que exigissem maior esforço (Figura 14).



**Figura 14: Olaria Provincial –Educandos**  
 Fonte: Álbum Amazonas de antigamente, 2010.

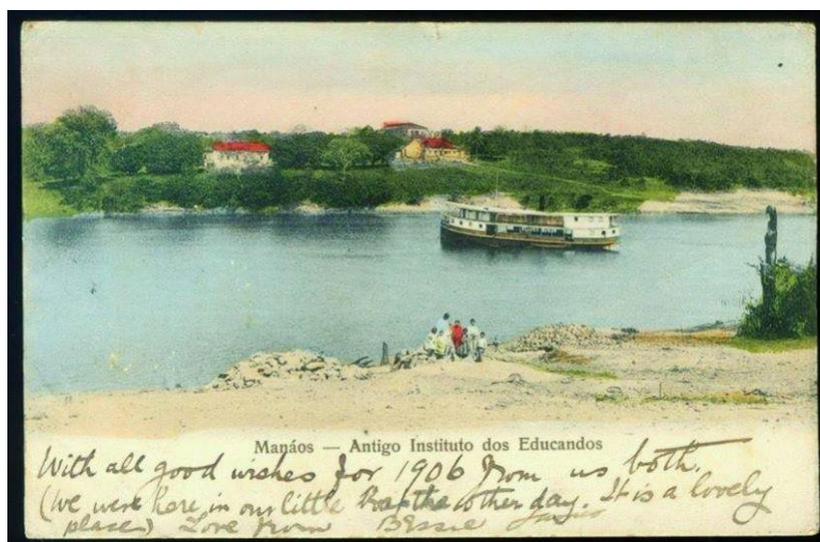
As Casas dos Educandos Artífices de acordo com Silva (2010) tinham em seus quadros estudantis compostos por índios e negros, ou por órfãos e desvalidos da sorte com a finalidade de serem educados. Isto é, em seres úteis para a sociedade e habilitados para um mercado de trabalho sedento de mão de obra, consequência da criação da Companhia de Navegação e Comércio da Amazônia, em 1853, do Barão de Mauá e também em 1866, com a abertura do rio Amazonas à navegação internacional (BASTOS, 1866).

Empresas estrangeiras, principalmente inglesas, investiam capital na região. Ou seja, uma proposta educativa comprometida com um segmento econômico da região que permitiu não só transpor as limitações da tradição artesanal pelo domínio da máquina e do trabalho industrial, mas também, à época, manter um controle político, social e econômico financiados pelos altos preços da borracha e assim poder garantir a hegemonia do lugar.

Nos registros sobre implantação da casa dos artífices de Manaus, Silva (2010) observou que foi o mestre Celestino Pereira da Silva o primeiro Mestre de Carpina (denominação dada ao mestre da carpintaria), a iniciar os alunos na arte da carpintaria na escola recém fundada (RELATÓRIO, 1858, p. 12). Nela o ensino era baseado numa

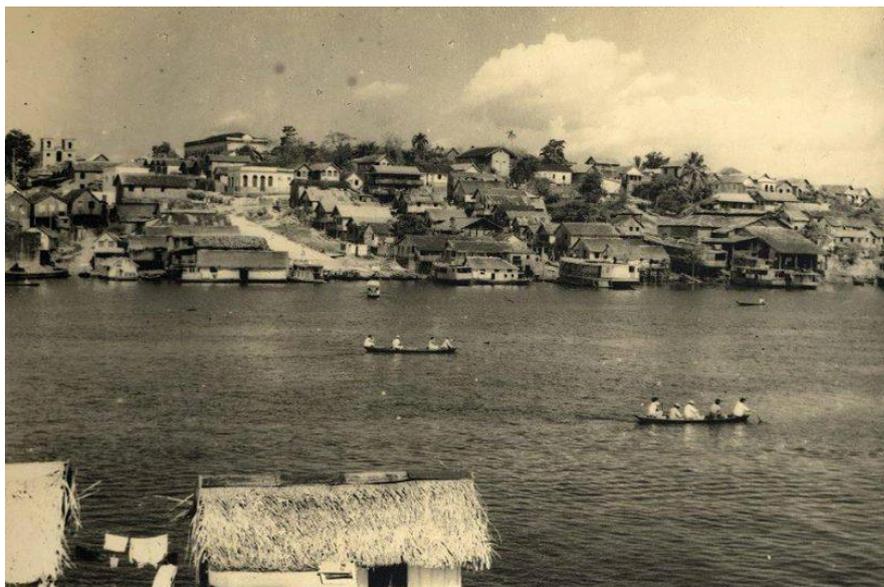
organização originária da *Ratio Studiorum*, o primeiro sistema educacional unificado que o mundo conheceu.

A escola dos artificies funcionou até 20 de junho de 1877, quando teve sua atividade finalizada. A população da cidade de Manaus não era superior a 400 habitantes e o local escolhido para funcionar a nova escola foi o prédio da Olaria Provincial, que havia acabado de ser concluído, localizado numa ilha na outra margem do igarapé da Cachoeirinha, como era conhecido o igarapé do Educandos (Figuras 15 e 16). Atualmente o lugar onde foi implantada a escola de artificies é conhecido com o bairro de Educandos na cidade de Manaus.



**Figura 15: Antigo Instituto dos Educandos Artífices (1906),  
hoje bairro de Educandos.**

*Antigo Alto da Bela Vista, Constantinópolis.  
Postal com data de 1906, mas é provável que a foto tenha sido apanhada alguns anos antes.  
Fonte: Huebner e Amaral, 2008.*



**Figura 16: Olaria Provincial**

Obs.: Transformada em escola de Educandos Artífices, daí a origem do EDUCANDOS.

Fonte: Silvino Simões Santos Silva, 2009.

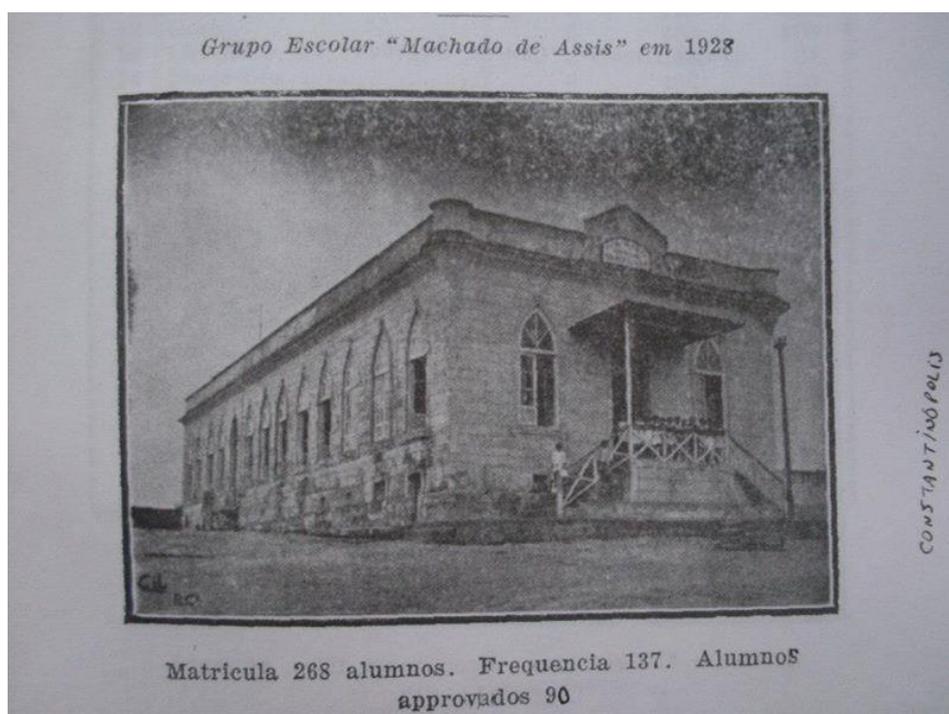
Essa iniciativa permitiu com que se pudessem formar indivíduos para o trabalho e assim servir à sociedade. O ensino dos jesuítas serviu como motivador num momento em que era preciso ter na cidade pessoas que pudessem exercer alguma atividade profissional importante para a época. Podemos inferir que o preparo para o ensino na escola de artificies contribuiu para que se formassem carpinteiros, fortalecendo ainda mais o segmento naval que nessa época necessitava de mão de obra especializada local devido ao movimento de barcos que movimentava a cidade de Manaus vindos de muitos lugares da região. Com certeza a formação iniciada na escola de artificies no Educandos influenciou consideravelmente as gerações seguintes de carpinteiros navais no Amazonas.

Silva (2010) afirma que a lucratividade da borracha criou fortunas, financiou o crescimento de Manaus e atraiu imigrantes que vieram com o propósito de trabalhar ou fundar seu próprio negócio até 1913, quando o preço do produto no mercado internacional sofreu forte baixa por causa da concorrência da Malásia (para onde foram contrabandeadas sementes de seringueiras anos antes) e com a produção de borracha sintética. Em 1929, a quebra da Bolsa Valores de Nova Iorque causou estragos nas economias globais e também alcançou a região.

Na cidade de Manaus, o bairro do Educandos refletiu a grande depressão econômica que atingiu o mundo todo e serviu de golpe mortal à já combalida economia local, devido ao

declínio do período áureo da borracha. A letargia econômica e social pendurou na região até o advento da Zona Franca de Manaus (GARCIA, 2014).

A escassez da mão de obra em Manaus para esse tipo de trabalho de construção e reparação de barcos, somados aos quadros atuais da economia e os contextos sociais da época, foram importantes para o início da inauguração de uma escola de artífices localizado no bairro de Educandos, onde funcionou na escola Machado de Assis, rua Amâncio de Miranda (Figura 17).



**Figura 17: Grupo Escolar Machado de Assis em 1928**

Fonte: Álbum Amazonas de antigamente, 2010.

Pela necessidade e juntamente com a criatividade dos carpinteiros navais surgiram embarcações menores e variadas inspirados nos navios estrangeiros, mas com dimensões reduzidas e características singulares, muitas vezes, copiando os estilos e modelos de barcos vistos constantemente pelos rios. Essas inovações estrangeiras vistas nos rios pelos carpinteiros navais serviram de base para engenhosidade naval local. Marcaram e deram identidade à região amazônica pela singularidade. Esses barcos de feitio mais simples,

movidos a remo e à vela, eram as igarités, galeotas e batelões de construção simples e que possuíam características únicas encontradas nessa região.

Tocantins (2000) em seus estudos afirma que o barco gaiola foi o resultado da simbiose do tradicional e do moderno, um navio regional com os confortos do motor e pequeno calado. Pondo em comunicação as cidades, as vilas, os povoados e os barracões situados à margem dos rios, o gaiola foi um dos fatores de maior influência política, social e econômica na vida das cidades de Manaus e Belém, bem como em todo o interior da Amazônia. Essa criatividade local no fabrico permitiu com que os barcos fabricados localmente pudessem adentrar em furos e igarapés estreitos e distantes, favorecendo o comércio em lugares afastados, chegando em vilas e povoados longínquos na Amazônia. O barco amazônico passa a ser fabricado em meados do século XX em estaleiros improvisados às margens dos rios de Manaus segundo sua finalidade, destino e rio a ser navegado.

A capacidade inventiva dos carpinteiros navais locais possibilitou aos barcos regionais a navegação em rios mais estreitos durante a vazante, pois possuía menor capacidade de carga e, portanto, calado. Garcia (2014) relata que a construção naval representava um nicho de negócio local ainda não explorada apesar de a economia regional permanecer estagnada pela forte depressão nos preços do látex causada pela entrada da borracha malasiana. Por um longo período na história a cidade de Manaus oferecia escassas oportunidades de empreendimento ou algo novo que trouxesse benefícios econômicos e sociais para a economia local. Assim, num dos poucos momentos existentes de negócio local surgiu a oficina do senhor Guidt, transformada depois em Amazonas Engineering e posteriormente mudaria de nome para Estaleiros Amazonas, e a oficina do Progredidor do senhor Antônio Dias dos Santos responsável pela fabricação de moldes, construção e reparos de motores e equipamentos náuticos de diferentes portes (Figura 18).



**Figura 18: Primeiro estaleiros no Amazonas**

Fonte: Garcia, 2014

No meados do século XX com o aumento das transações comerciais e da navegação, houve o estímulo ao crescimento da construção naval regional. Em 1937, Garcia (2014) destaca o registro do primeiro estaleiro na cidade de Manaus, o São João Ltda., localizado na rua Nelson Rodrigues, 178, a Antiga Estrada do Bombeamento na Vila Marinho, zona oeste da cidade de Manaus. Depois, em 1940, Raimundo Marques e Sebastião Fulton Prestes Amazonas instalam pequenos empreendimentos no setor naval no bairro de Educandos, no centro da cidade. Ambos destacavam-se por sua capacidade e habilidade de inovar mediante às demandas do setor naval. Assim, começaram a aparecer formalmente alguns estaleiros e casas de fundição que dinamizaram o mundo do trabalho da carpintaria naval local (Figura 19).



**Figura 19: Estaleiro de reparos**  
(Fonte: Centro Cultural povos da Amazônia, 2011)

Lins *et al.* (2011) comentam a despeito que por meio subsídios do governo federal brasileiro a partir da metade do século XX, muitas embarcações foram compradas nos estaleiros da Inglaterra, Alemanha, França, Holanda, Dinamarca e Estados Unidos e as menores lanchas, batelões e alvarengas, eram montados e construídos nos estaleiros de Belém, Manaus, Santarém e outras cidades do interior, onde havia artesãos e carpinteiros navais de excelente habilidade para construir os chamados “barcos regionais” ou “motores de linha e recreio”.

O barco a vapor oriundo dos países desenvolvidos, inegavelmente revolucionou à época os conceitos de distâncias e a dinâmica da vida na Amazônia reduzindo o tempo que antes era em meses e agora passa a ser contados em dias, colocando-a muito mais rapidamente em articulação com o mundo. As viagens às cidades ribeirinhas antes um fardo torna-se menos cansativo também devido a rapidez do deslocamento proporcionados pelos barcos amazônicos adaptados e motorizados. Batista (2007, p. 310) afirma que próximo de 1870, depois do uso intenso dos barcos a vapor nos rios da Amazônia, "por iniciativa de visconde de Mauá e do comendador Alexandre Amorim, surgiram nos altos rios, e foram totalmente aprovados, os motores de popa ou de centro, especialmente os de rabeta".

Tocantins (2000) em seus estudos reforça a ideia de que era preciso tomar posse cada vez mais dos rios e da Amazônia cobiçada por países desenvolvidos como os Estados Unidos da América. De maneira a influir poderosamente na evolução histórica, social, política e econômica da Amazônia. Prossegue o estudioso: expressão geográfica - raiz-mestra dos projetos para regularizar o transporte fluvial. Justifica-se a organização de empresas para explorá-lo. Começa-se, então, a pensar no navio a vapor. Os navios a vapor eram maiores e mais confortáveis, podiam carregar com maior eficiência pessoas e mercadorias em menos tempo pois eram mais ágeis nas águas.

Como se percebe, na Amazônia é fato que os barcos construídos na região sejam figuras permanentes no imaginário local. Nogueira (1999, p. 50), relata que "remos e velas dominavam por muito tempo a navegação na Amazônia, desde as primeiras expedições até praticamente a metade do século XIX, quando algumas companhias de navegação investiram em vapores para fazer o transporte na Amazônia". Neste cenário amazônico, se vislumbrava todo tipo de barcos, dos mais variados tamanhos e largura, num denso movimento de ir e vir nas margens dos rios, possibilitando contemplar o intenso fluxo que se formavam à beira-rio das cidades ribeirinhas. Com cores diversas e formas diferenciadas, emolduravam a paisagem viva do lugar. Representam a maior expressão do contato direto das pessoas com o rio e as cidades. Eles são o elo entre as inúmeras vilas, povoados e comunidades às margens dos rios e a cidade de Manaus. Alguns se diferenciam pela potência dos motores de força que empurram o barco e pelo tamanho do calado. Possuem nomes que personificam seus donos, sua religiosidade ou fazem homenagem a alguém, geralmente pessoas com um grande valor sentimental, fazendo uma homenagem especial para alguém que simbolizava respeito e devoção.

## **CAPÍTULO II:**

### **A EXTENSÃO DA CONSTRUÇÃO NAVAL NA CIDADE DE MANAUS.**

#### **2.1 A indústria naval à beira-rio da cidade.**

A construção naval na região amazônica se constituiu numa dimensão do trabalho que perpassa a história do lugar. O barco passa a ser não só uma simples criação, mas carrega toda uma simbologia cheia de significados. Para Benchimol (1995, p 10), o barco “É como gente. Tem nome, número e domicílio. Sendo como gente (...), tem também vida, com direito a batismo, padrinho, enredo, romance e drama”, com o objetivo de singrar as águas e dar vivacidade e produtividade ao rio. Percebe-se o barco ganha vida, recebe uma personificação, é tratado na linguagem regional como uma pessoa, atribuem-se características humanas, personificando assim a coisa inanimada. Além de significarem a personificação de seus donos, representam ou são elos entre as temporalidades presentes e as sociabilidades diversas nos portos da cidade.

Os estaleiros tradicionais instalados às margens dos rios Negro e Solimões, com pouco ou quase nenhuma estrutura física foram determinantes para o prosseguimento da história da navegação na região. Empregavam mestres carpinteiros e aprendizes que se iniciavam na arte da construção de barco, muitos oriundos do interior do Estado e das cidades próximas à capital do Amazonas.

Com a criação da Zona Franca de Manaus, em 1967, a economia novamente tem o impulso necessário para se desenvolver, pois o modelo possuía um projeto com a finalidade de impulsionar a economia amazônica no segmento da construção naval. De acordo com Garcia (2014), totalizando seis subprojetos, com investimento, à época, de 50 milhões de cruzeiros, gerando 1.333 empregos. Infelizmente, segundo a autora, os projetos não lograram êxito devido a inúmeros fatores, dentre o quais se destaca a falta de mão de obra especializada local. Em 1970, com a instalação de estaleiros navais na Amazônia no bairro de Educandos,

começaram a construir em Manaus balsas utilizadas para transporte de cargas e pessoas. De acordo com Lins *et al.* (2011, p. 06) “tais embarcações, totalmente construídas em ferro e divididas em compartimentos estanques dificultavam os frequentes afundamentos por furos, provocados por abalroamentos em pedras submersas ou troncos”. O surgimento dos estaleiros à beira-rio de Manaus está relacionado diretamente ao fluxo de embarcações existentes e que diariamente se deslocavam pelos rios da região amazônica. Salienta-se que muitos estaleiros existentes hoje foram se fixando nas margens dos rios Negro e Solimões, ocupando parte da cidade que permitissem o desenvolvimento da atividade de construção naval.

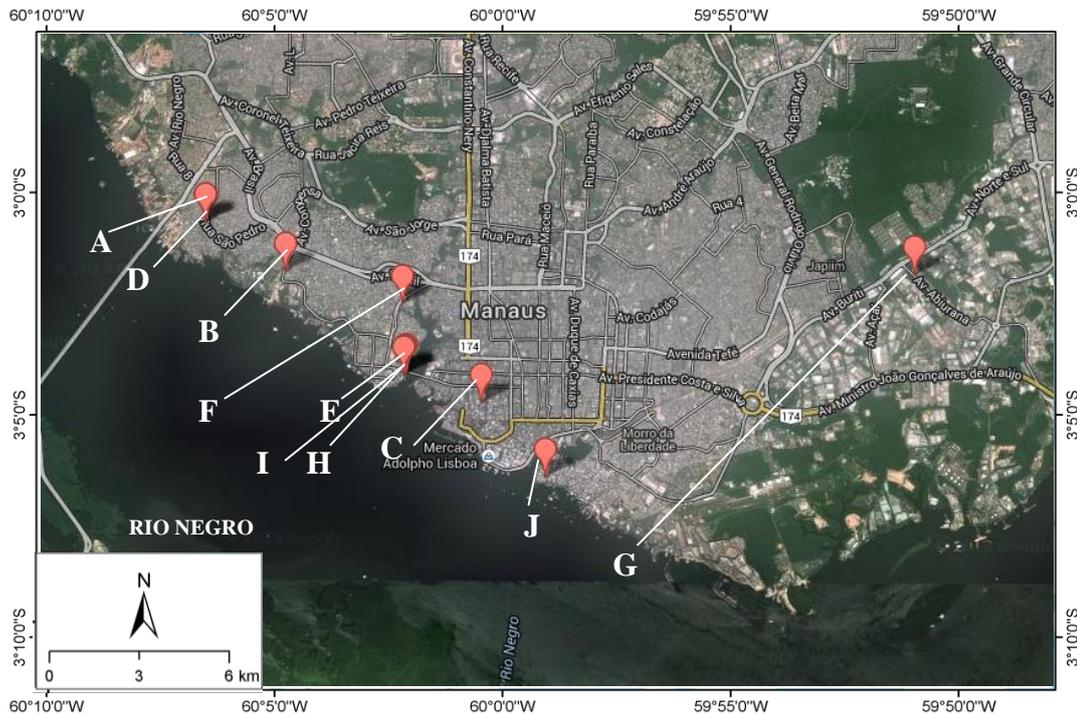
Após 1970 e 80, empresas de construção e reparação de barcos foram constituídas ao longo da história da cidade de Manaus. Espalhados pelos diversos bairros como Glória, São Raimundo, Compensa, Vila Marinho, Colônia Oliveira Machado, Educandos, Mauazinho, Colônia Antônio Aleixo e além de outros bairros que compõem à beira-rio da cidade, nas zonas Oeste e Leste da capital amazonense (Mapa 02). Dentre os mais antigos o estaleiro São João, Erin e Eran. Essas áreas possibilitam fácil acesso às águas e à mão de obra barata. A apropriação de lugares públicos, de contato com a margem do rio se tornou objeto de cobiça de estaleiros que tornaram esses espaços privados.



**Mapa 1: Extensão da beira-rio da cidade de Manaus. Imagem cartográfica.**  
 Fonte: Laboratório de Cartografia/Departamento de Geografia/UFAM/2014.

A instalação, à beira-rio da cidade, tanto de estaleiros de médio e grande porte, quanto tradicionais empregava grande número de trabalhadores, nessa extensão fluvial encontramos o Estaleiro Jaime Dias, Estaleiro Rio Amazonas, Estaleiro Ponta Branca e o Estaleiro Naval São José Ltda., e muitos outros espalhados nos diversos bairros do entorno da capital e zonas da cidade<sup>14</sup>.

### Localização dos Estaleiros na cidade de Manaus



**Mapa 2: Estaleiros da cidade de Manaus/AM. Imagem cartográfica.**

*Fonte: Laboratório de Cartografia/Departamento de Geografia/UFAM/2014*

<sup>14</sup> 1. Erin Estaleiros Rio Negro; 2. Estaleiro Rio Amazonas Ltda; 3. Erin Estaleiros Rio Negro; 4. Estaleiro São João; 5. Estaleiro Jaime Dias; 6. Estaleiro Santo Antônio Ltda; 7. Ventura Mar; 8. Estaleiro Santo Antônio 2; 9. Enchova Reparos Navais; 10. Estaleiro Ponta Branca; 11. Alcimar da Silva Mota – Estaleiro do Bibi; 12. Alegria Indústria e Comércio Ltda; 13. Barbosa Reparos Navais Ltda; 14. Bertolini Construção Naval da Amazônia Ltda. – Beconal; 15. Braccon Engenharia e Consultoria Ltda; 16. Catarina da Silva Oliveira – Estaleiro Marçilon; 17. Comercial Ciborg Ltda; 18. Concretiza Construções e Comércio Ltda; 19. Consnal Construções e Reparos Navais Ltda; 20. Enchova reparos navais; 21. Estaleiro Yeshua Reparos Navais Ltda; 22. W. Pereira Navegação; 23. Estaleiro do norte; 24. Estaleiro F Barbosa; 25. Estaleiro Jaime Dias; 26. Estaleiro Palmeira Ltda; 27. Estaleiro Ponta Branca; 28. Estaleiro Rio Amazonas; 29. Navegação Juruá; 30. Estaleiro Santa Rosa Ltda; 31. Estaleiro Santo Antonio; 32. Estaleiro São João; 33. Estaleiro Zeni Ltda; 34. Estaman Estaleiro Manaus S/A.; 35. F Barbosa reparos navais; 36. F.H. Navegação Ltda; 37. J F dias e Cia Ltda; 38. Janio de o. Araujo reparo naval – enchova.; 39. Matheus de Oliveira Araújo; 40. Náutica Dantas; 41. Náutica Salvador; 42. Náutica Velho Arthur e Serviços Ltda; 43. Nilo Tavares Coutinho; 44. Olavo Loureiro de Souza; 45. P. M. Comércio e navegação Ltda; 46. Estaleiro Monteiro; 47. Petro Amazon; 48. R M de Oliveira Cia; 49. R. M. de Oliveira & Cia. Ltda.; 50. Raimundo S. Elgaly Ltda; 51. Navegação Rio Negro S/A; 52. Comara – Manaus; 53. Erin Estaleiros Rio Negro; 54. Estaleiro Ponta Branca; 55. Amazônia Boat Ltda; 56. Estaleiro São Jorge - São Raimundo; 57. Estaman- Manaus S/A; 58. Reconave Reparo e Construções Naval; 59. Fundação e Estaleiro São Ramiro; 60. Estaleiro e Madeireira Arca, Estaleiros 61 Bertolini Construção Naval da Amazônia Ltda. – Beconal., 62. Raimundo S. Elgaly Ltda.

*Legenda:*

- A. Erin Estaleiros Rio Negro / Est Bombeamento, 100, Manaus – AM.
- B. Estaleiro Rio Amazonas Ltda / Estrada Padre Agostinho Caballero Martin, 350 - Compensa, Manaus – AM.
- C. Erin Estaleiros Rio Negro / Rua Joaquim Sarmento, 265 - Centro, Manaus – AM.
- D. Estaleiro São João / Rua Nelson Rodrigues, 178, Manaus – AM.
- E. Estaleiro Jaime Dias / Rua Beira Mar, 33 - São Raimundo, Manaus – AM.
- F. Estaleiro Santo Antônio Ltda / Rua Presidente Dutra, 708 - São Raimundo, Manaus – AM.
- G. Ventura Mar / Avenida Abiurana, 244 - Distrito Industrial, Manaus – AM.
- H. Estaleiro Santo Antônio Ltda / Rua Beira Mar, 23 - São Raimundo, Manaus – AM.
- I. Enchova Reparos Navais / Rua Beira Mar, 68 - Educandos, Manaus – AM.
- J. Estaleiro Ponta Branca / Alameda dos Passos, 37 - Educandos, Manaus – AM.

Nesses estaleiros, o segmento de trabalhadores da construção e reparação de barcos de madeira é importante na divisão do trabalho à beira-rio. É comum eles sejam gerenciados por parentes, onde filhos e primos trabalham numa produção familiar. Para Nogueira (1999, p. 4) eles "aparecem como responsáveis pela mobilidade das mercadorias para a produção e para consumo, ou para o consumo produtivo, e da força de trabalho". Numa região onde o deslocamento é realizado quase exclusivamente por intermédio dos rios, seja na enchente ou na vazante, é fácil compreender porque a produção de barco nesses estaleiros torna-se essencial.

Com a chegada de estaleiros mais modernos de médio e grande porte nas à beira-rio da Colônia Antônio Aleixo, São Raimundo, Compensa e outros bairros, na zona oeste da capital amazonense, as antigas embarcações foram substituídas, de acordo com Lins *et al.* (2011), por empurradores, cargueiros, balsas de derivados de petróleo, rô-rô caboclo para o transporte de cargas (isto é, balsa que transporta carreta e o container nos transportes rodo-fluvial). A inserção de novas tecnologias foi inevitável. Para o deslocamento dos passageiros continuaram as lanchas, motores de recreio e barcos regionais e, em alguns trechos, as balsas. Esses barcos de recreios pertenciam aos pequenos comerciantes que realizam comércio em cidades próximas a Manaus, fazendo o transporte de pessoas e mercadorias pelos rios da região amazônica.

Benchimol (1995) destaca que nesse no final do século XX houve uma mudança na tecnologia da construção naval fluvial, para o autor, os barcos vaticano<sup>15</sup>, gaiola<sup>16</sup> e a chata<sup>17</sup>

---

<sup>15</sup> Eram barcos de maior porte, com mais capacidade de carga, maior calado, destinado a viagens ao longo da colcha central do rio Amazonas/Solimões, ou durante as cheias e enchentes dos rios. Seu nome é derivado porque apresentavam porte nobre, linhas senhoriais, lembrando a grandiosidade da residência papal. (BENCHIMOL, 1995, P. 12).

(Figuras 20, 21 e 22) foram substituídos pelas balsas e empurrares mais velozes e potentes. Descobriu-se que um motor é mais eficiente, econômico e veloz quando empurra do que puxa a embarcação, diminuindo o tempo de chegada e conseqüentemente a saída de mercadorias nos portos.



**Figura 20: Vaticano**  
Fonte: Sindnaval, 2010.



**Figura 21: Gaiola**  
Fonte: Sindnaval, 2010.

---

<sup>16</sup> Eram vapores menores, destinados a viajar em rios menos profundos e que não necessitavam de grande capacidade de carga. Eram assim chamados por serem menores mais baratos e bem fechados, e por isso, eram preferidos pelos armadores particulares, que não dispunham de subsídios e subsídios governamentais. (BENCHIMOL, 1995, P. 12).

<sup>17</sup> São barcos de fundo chato, calado 3 a 5 pés, são capazes de vencer as corredeiras e os meandros, furos e paranás: esses navios foram apelidados pelo povo marinho e ribeirinho de "chatas" e "chatinhas", porque eram capazes de navegar em situações difíceis e perigosas.



**Figura 22: Chata**  
Fonte: Sindnaval, 2010.

Entre as décadas de 70 e 90 existiam mais de duas mil embarcações na região nos rios da Amazônia realizando serviço de navegação em barcos, canoas, galeotas (Nogueira, 1991). Esses barcos constituíam o movimento nos rios, um vaivém constante. É salientar que pelo número de embarcações em circulação, era necessária mão de obra que pudesse consertar defeitos e fazer manutenção nos barcos, o que nos leva a afirmar que os estaleiros existentes à beira-rio, foram fundamentais para a continuidade da atividade de comércio e mobilidade das pessoas nos rios, sem eles, como continuar a navegar, como completar a jornada, como permanecer em lugares distantes?

Nos estudos sobre a construção naval na Amazônia entre os quais a de Lins *et al.* (2011) destacam alguns estaleiros, que se desenvolveram ao longo dos anos na capital amazonense tanto em infraestrutura como em capacidade de construção com uso cada vez mais intenso da tecnologia. Alcançaram êxito na fabricação e reparação de barcos de todos os tipos e tamanhos pela infraestrutura diferenciada e robusta em contrastes com outros menores encontrados no bairro do São Raimundo como o Jaime Dias ou São Jorge. A infraestrutura indicada pelos estudiosos é um diferencial muito grande, pois permite a esses estaleiros mais estruturados fabricarem em aço naval diversas embarcações e assim expandirem sua produção para outros segmentos navais como balsas e empurradores construídos totalmente em aço como o estaleiro São João, Rio Negro e Rio Amazonas.

O estaleiro São João, localizado na Vila Marinho, é atualmente o mais antigo em atividade na Amazonas. Fundado em 1937, no bairro da Compensa na zona Oeste de Manaus, na estrada do Bombeamento. Sua produção consiste em fabricar rebocadores, balsas e

extração de material para construção como fragmentos de tochas, seixo e areia diretamente do rio. Possui uma razoável infraestrutura em relação a outros estaleiros encontrados à beira-rio de Manaus (Figura 23).



**Figura 23: Estaleiro São João**

Fonte: <http://www.estaleirosaojoao.com/>

O estaleiro Rio Negro, mais conhecido como ERIN, fundado em 1971, fabrica embarcações em aço, alumínio e executa obras de caldearia e estruturas para setor industrial. Atualmente está instalado na rua do Ouvidor, no bairro da Compensa III, zona Oeste da cidade. Possui uma das maiores capacidades produtiva e pessoal contratado na Amazônia (Figura 24).



**Figura 24: Estaleiro ERIN - Estaleiro Rio Negro.**

Fonte: <http://www.erin.com.br/>

O terceiro estaleiro é o Rio Amazonas, conhecido como ERAM, O estaleiro ERAM foi instalado em 1992 e iniciou suas atividades com manutenção e construção de barcos de madeira, no bairro de São Raimundo, zona Oeste da cidade. A produção é bastante flexível no que tange ao fabrico de embarcações, embora tenha iniciado somente realizando reparos e manutenção. Hoje, está habilitado também à construção de barcos e terminais de grande porte após um investimento em sua infraestrutura o que possibilitou com que pudesse manusear grandes chapas de ferro dentro de sua estrutura física. Dessa forma, atua na construção e reparo de balsas graneleiras, petroleiras e cargas gerais, empurradores, ferry-boats, terminais flutuante. Este estaleiro (Figura 25) compõe um parque fabril de quatro unidades de produção, sendo três instaladas em Manaus e uma no município de Itacoatiara.

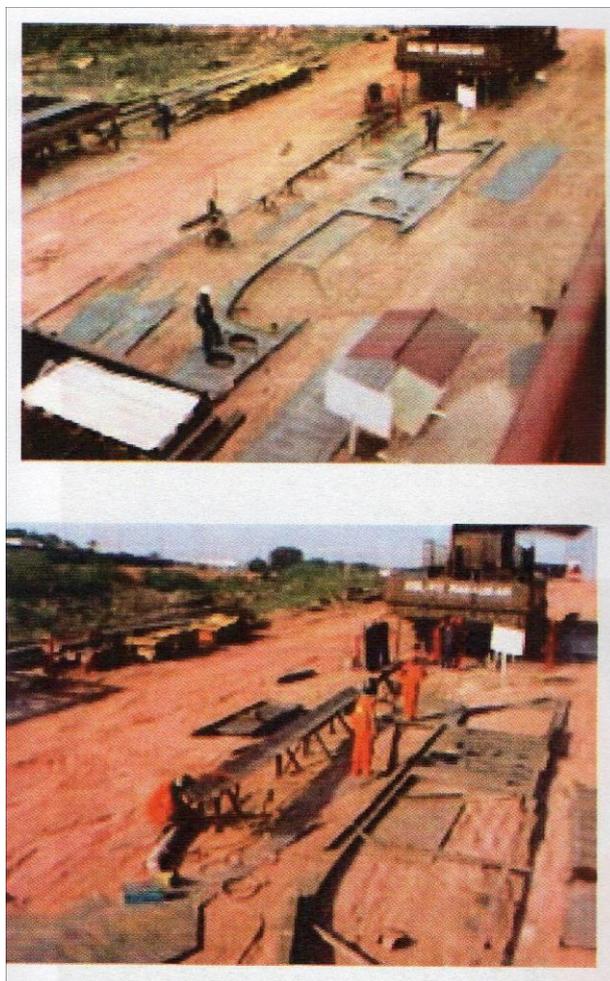


**Figura 25: Estaleiro Eram - Estaleiro rio Amazonas Ltda.**

Fonte: <http://www.eram.com.br>

O estaleiro F. Barbos está situado na rua Raimundo Nonato Castro, no bairro de Santo Agostinho, também na zona Oeste da capital. Fundado no ano de 1999, suas instalações possuem equipamentos modernos e que possibilitam trabalhar com estruturas de ferro mais elaborada e com melhor qualidade nos cortes das chapas de aço. O uso de tecnologia é intenso exigindo cada vez maior qualificação por parte dos funcionários. A sua estrutura física garante maior automação do processo produtivo, pois desde o projeto até o corte das chapas de aço, possui controle nas atividades, tendo como diferencial mão de obra especializada e entrega em menor prazo. Este estaleiro presta serviço a grandes empresas como Vale do Rio

Doce, Construtora OAS, Alunorte e empresas de navegação. Todas são empresas de grande porte e que utilizam a estrutura desse estaleiro para produção de seus navios (Figura 26).



**Figura 26 - Estrutura física - F. Barbosa**  
**Fonte: Lins, 2011.**

Nos estudos elaborados por Trindade JR. e Tavares (2008) em relação à ocupação da orla de Belém por empresas privadas, os autores destacam que o espaço de circulação das pessoas à beira-rio da cidade foi limitado, ou seja, muitas dessas empresas transformaram o contato com rio em simples contemplação para seus moradores. Em Manaus não foi diferente. Os espaços de circulação com os rios Negro e Solimões foram transformados em um reino de fluxos para as empresas privadas instaladas à beira-rio da cidade. Emoldurando as paisagens

dos quintais de tais empresas, o rio ganhou utilidade capitalista, entrou na dinâmica de reprodução do capital enquanto meio de exploração dos estaleiros privados.

Nessa relação entre capital e trabalho à beira-rio encontramos os carpinteiros navais e outros trabalhadores como calafate que são os principais sujeitos dessa relação entre estaleiros tradicionais e o rio. Permanecem invisíveis e sem voz. Pela posse do território pelas empresas navais são explorados pelo capitalismo, impondo restrição à livre circulação em busca de trabalho. Não podem circular às margens dos rios, a não ser com autorização para executar algum tipo de trabalho. À beira-rio da cidade de Manaus, percebemos que as empresas de construção e reparação de barcos além de tornarem o lugar privado, não permitem aos moradores a interação com o rio. A importância do rio nesses espaços aos trabalhadores navais aparece em seu sentido mais amplo, como meio de sobrevivência, como elemento simbólico e até mesmo lúdico de uma relação que sempre existiu.

Os estaleiros Jaime Dias, São Jorge e São Raimundo localizados à beira-rio do bairro do São Raimundo, zona Oeste da cidade de Manaus são tradicionais. Ou seja, empresas familiares que trabalham artesanalmente construindo barcos utilizando-se dos conhecimentos tradicionais do carpinteiro naval. Possuem pouca infraestrutura e atendem às demandas locais ou municípios próximos à cidade de Manaus. Outros estaleiros são médios e grandes portes, têm uma boa infraestrutura física como o Eram, Erin e F. Barbosa que prestam serviços para as grandes empresas e fazem uso de tecnologia intensa por meio de máquinas automatizadas, atendem às empresas globais de grande capital. De acordo com a análise de Lins *et al.* (2011) na atualidade, a construção naval na Amazônia se configura em dois setores bem distintos, o formal e o informal. Os estaleiros formais constroem quase que exclusivamente em aço, alumínio e fibra, de todos os portes, com o diferencial na infraestrutura que possuem.

Já os estaleiros informais que constroem barcos e faz consertos artesanalmente em madeira. Porém seus trabalhadores possuem especial habilidade na construção das embarcações artesanais com notório reconhecimento nacional (Figura 27).



**Figura 27: Produção e reparação de barcos sem infraestrutura à beira-rio de Manaus/AM**  
*Fonte: Ivanise Braga (2012)*

Os grandes estaleiros possuem uma diversidade nos serviços que são proporcionados aos clientes. Oferecem desde a construção de um pequeno barco de alumínio a grandes navios de mais de três andares, todos em aço naval e que exigem equipamentos e tecnologias de última geração automatizados, além de mão de obra altamente especializada em programa de computadores que facilitam a tomada de decisões. Em contraste com os estaleiros tradicionais, com infraestrutura precária, improvisada e mão de obra artesanal: trabalhadores com pouca escolaridade, precarizados sem vínculos formais.

A produção e reparação de barcos nesses estaleiros tradicionais atende quase que exclusivamente ao mercado local, ou seja, funciona se houver um pedido para construção de um barco de madeira, ou se há algum reparo a ser feito. O trabalho de construção ou reparação do barco é realizado com muita dificuldade devido à quase inexistente infraestrutura. A construção da embarcação no interior desses territórios de trabalho é importante na Amazônia, de acordo com Ximenes (1992, p. 33), para "aqueles que estão envolvidos na organização do trabalho porque é permeada predominantemente por relações de parentesco, compadrio e vizinhança", fazendo com que essa atividade seja pautada na confiabilidade de quem é responsável, o carpinteiro naval. Destaca-se que o contrato de trabalho acontece de forma verbal, na palavra empenhada e no nome que tem perante a praça, pois um nome de respeito atrai clientes. O carpinteiro naval tem a consciência de que o não cumprimento da sua palavra leva ao descredito e a desonra, reduzindo futuros clientes.

Esses trabalhadores se sujeitam a exploração da força de trabalho pelos estaleiros tradicionais. Possuem uma vida de trabalho bem diferente dos trabalhadores dos médios e grandes estaleiros. Sem estrutura adequada precisam realizar o serviço, pois está em jogo não apenas o dinheiro envolvido no serviço, mas seu nome e sua garantia de que o trabalho seria realizado em determinado tempo com superação da expectativa por parte do cliente. Ademais, sem registro em carteira, esses trabalhadores não possuem direitos trabalhistas assegurados pelo Estado caso aconteça algum acidente durante o trabalho precário. Aliás, no âmbito da investigação sociológica, Sá (2010) afirma que o termo precário aparece, no final dos anos 70, associado à sociologia da família e da pobreza.

A precariedade econômica e social vai fazer parte do cotidiano de certas famílias no Brasil e conseqüentemente na Amazônia, nas quais pelo menos um elemento (o pai ou a mãe) tem um trabalho regular. Estas famílias não fazem parte do grupo dos “excluídos” que constitui os usuários da assistência social. Mas, no final dos anos 80, a precariedade aparece já expressamente ligada ao trabalho, associada a um tipo de contrato de trabalho que a autora denomina empregos sem estatuto. Apesar da dificuldade em encontrar uma definição comum e rigorosa de “trabalho precário”, Sá (2010) associa-o a quatro características: a) Insegurança no emprego; b) Perda de regalias sociais; c) Salários baixos; d) Descontinuidade nos tempos de trabalho.

Nessa mesma linha, Rosa (2003) destaca as formas de trabalho associadas ao trabalho precário e que são susceptíveis de conduzir à precariedade. São as seguintes: trabalho a tempo parcial involuntário, contratos a termo (certo ou incerto), trabalho temporário, “falsos trabalhadores por conta própria”, trabalho sazonal, trabalho ocasional/pontual, trabalho ao domicílio e trabalho em regime de subcontratação/ subempreitada. Os elementos elencando pelas autoras fazem parte da dura realidade do trabalho à beira-rio, dos carpinteiros navais, calafates e outros trabalhadores que diariamente pode ser encontrado no interior dos estaleiros tradicionais. O que é preocupante sobre vários aspectos, como: i) a perda da identidade e a diminuição de profissionais com domínio sobre a carpintaria naval tradicional; ii) a negligência dessa categoria de trabalhadores pela falta de políticas públicas e pelo fato de serem precários; iii) não há, em médio ou longo prazo uma política pública para abranger esses trabalhadores quanto aos direitos sociais trabalhistas. Ressalta-se que o processo produtivo das práticas desses pequenos estaleiros atuais não difere de oito ou dez décadas atrás. Ou seja, o dono do barco imagina o tamanho, a forma, os espaços de uso, a cores e o fim para qual se destina de acordo com sua experiência no ramo. Não há projetista ou

engenheiro naval. O dono do estaleiro, que às vezes também é carpinteiro naval idealiza o novo barco pela sua experiência empírica. Após a determinação do uso se inicia todo o desenho do barco.

Andrade (1983) descreve que já ouviu muitas vezes de quem vem de fora da região de que um índio ou mestiço são carpinteiros e armadores por excelência. São bons construtores de embarcações. São capazes de construir, mediante intuição uma excelente embarcação. Declaração que valida a cultura naval do caboclo e a enorme capacidade de aprendizagem de outros conhecimentos. Destaca-se que mesmo durante a reparação ou conserto de um barco não utilizam o projeto ou mesma a planta da embarcação, pois muitos não possuem ou não foram construídos a partir de um, assim, o carpinteiro tem que se utilizar de toda a sua experiência e senso de observação para que o trabalho possa alcançar êxito, afim de evitar mais problemas na hora da reparação de um barco.

O trabalho precário constitui forte componente na relação de trabalho existente no interior dos estaleiros tradicionais, configurando e moldando paisagem e território de trabalho à beira-rio do bairro do São Raimundo. Esses estaleiros tradicionais se instalaram vindos de outros bairros da cidade de Manaus. A geografia do lugar e a mão de obra encontrada favoreceram a permanência de alguns estaleiros tradicionais ainda em atividade, consolidando cena e cenário que veremos a seguir.

## **2.2 A dimensão da construção naval à beira-rio do São Raimundo: cenas e cenários.**

O bairro de São Raimundo está localizado na zona oeste da cidade de Manaus, capital do estado do Amazonas. De acordo com o censo do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), sua população era de 25 395 habitantes em 2014. Tem como início de seu perímetro urbano o igarapé homônimo com o rio Negro, seguindo à margem esquerda até o ponto final da rua São José até a avenida Presidente Dutra, passando pela 5 de Setembro. O início da ocupação deste bairro aconteceu a partir de 1849. O bairro passou no século XX, por um processo de urbanização, com abertura de novas ruas. Casas foram sendo construídas por moradores, em sua maioria, vindos do interior ou de outros estados brasileiros.

Em 1951, registra-se a primeira urbanização do bairro, com obras iniciadas pela construção da primeira ponte de São Raimundo, que liga o bairro ao centro pela Avenida Leopoldo Neves (atual Kako Caminha). As poucas obras davam ares de desenvolvimento ao lugar. A ponte, denominada Presidente Dutra, foi planejada no governo de Leopoldo Neves, mas inaugurada por Álvaro Maia, em 1951, além de abertura de ruas e construção de prédios públicos (SOUZA, 2010).

Os investimentos que vieram ao Estado por intermédio dos projetos da Zona Franca do governo federal não atingiram o setor de polo naval tradicional, isto é, os pequenos estaleiros. À margem dos financiamentos econômicos se desenvolveram e se consolidaram à beira-rio dos rio Negro e Solimões. Um dos entraves ao acesso aos recursos federais está no fato de muitas possuírem gestão familiar. Ou seja, a falta de organização empresarial impossibilitou o acesso aos recursos e com isso, investir em uma infraestrutura mais moderna.

Durante muitos anos, o bairro do São Raimundo representava o elo entre a cidade e interior do Estado, pois o acesso ao lugar possibilitava realizar a travessia para outros municípios próximos de Manaus, como o Cacaú Pirera, ou mesmo o Iranduba. Além de abrigar inúmeros estaleiros de pequeno porte tradicional que na década de 80 e 90, vieram do Educando e se fixaram mesmo com pouca infraestrutura que permitiram por longos períodos a circulação de trabalhadores da construção naval. Esse período foi presenciado por outros trabalhadores como o carpinteiro naval Antônio Santana *Antigamente no final de ano, no mês de dezembro era o período de mais fluxo para embarcação. Os meses de maio e junho também devido ao festival de Parintins, da festa do boi, mas hoje, está muito difícil.* (62 anos, entrevista, 2014).

A estagnação econômica ou Era do Ajustamento (1981 a 2004) como salienta Dathein (2005, p. 04) foi o período em que o Brasil “apresentou desempenho relativamente inferior em sua economia, ocorreu uma virtual estagnação econômica”. Esse cenário econômico nacional refletiu negativamente sobre as perspectivas de crescimento desse importante segmento naval regional responsável por absorver trabalhadores, permanecendo por anos com uma infraestrutura precária e mal conservada. A sra. Amélia Pereira, proprietária do estaleiro Jaime Dias durante entrevista comentou que *nunca havia recebido uma proposta de ninguém para melhorar a estrutura do estaleiro* (84 anos, entrevista, 2014).

Em 2010, o bairro do São Raimundo passou por uma intervenção com a inauguração do Terminal Hidroviário Manaus-Iranduba, passando a dispor de um prédio administrativo, com 800 metros quadrados, distribuídos em três andares. Toda essa infraestrutura do porto deu ares de modernidade ao bairro e à beira-rio, transformado em um terminal de passageiros, com estacionamento, área para recepção e atendimento, uma passarela de 120 metros, construída em estrutura metálica e madeira naval, em forma de escadaria, com 14 quiosques numerados, distribuídos entre lanches e restaurantes, boxes para comercialização de artesanato e comidas regionais (Figura 28).



**Figura 28: Entrada ao terminal rodoviário**

Fonte: do autor, 2014

A construção do Terminal Hidroviário Manaus-Iranduba não trouxe melhoria para os moradores do bairro ou seus trabalhadores locais, pelo contrário, acirraram-se as divisões territoriais pelo trabalho e espaço, visto que os maiores beneficiados com a obra foram pessoas que não pertenciam ao lugar, agraciados pelo poder público com barracas de vendas de alimentos. As intervenções realizadas foram provocadas pelo poder estadual e federal que giraram mais em torno do embelezamento estético do que sua funcionalidade, ignorando ou desconsiderando os trabalhadores que há anos atuaram no porto, ou seja, camuflando ou tentando ocultar uma realidade presente na vida da cidade. Oliveira (2003) assinala que se produz o espaço em função das novas necessidades de expansão das relações capitalistas e por

isso um urbanismo pretensamente moderno aparece como o elemento privilegiado, revelador do papel imanente do Estado, assinalado pelo signo da violência contra a cultura e especialmente contra a natureza. Para este autor em sua obra *Manaus de 1920-1967 – a cidade dura e doce em excesso* (2003) comenta que processo de produção da paisagem urbana é contínuo e descontínuo no espaço e no tempo e afetam as relações sociais que se concretizam na espacialidade. A paisagem está para além da aparência e por isso sua condição enquanto urbano tem que ser vista a partir do encadeamento das ações sociais que resultaram em espacialidades.

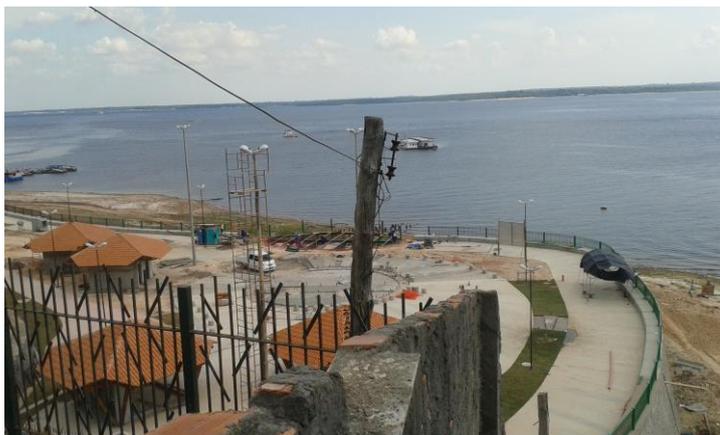
A cidade de Manaus apresenta diversos segmentos sociais, ou seja, composta por muitas partes em que convivem de um lado segmentos mais abastardos e do outro, segmentos mais pauperizados em territórios e espaços geográficos distintos, como se esses fossem independentes e superpostos (SCHERER, 2009). E mais, como se as ações e os homens não fossem interligados e conectados, não ocorresse uma interação e sociabilidades entre os lugares. A propósito, na cidade de Manaus existe uma ilusão de que todos os seus habitantes estão sendo alcançados pela economia proporcionada pelo Modelo Zona Franca e por outros projetos implantados na cidade e no Estado. Mas, a realidade é que houve o avesso do progresso de maneira bem presente e materializada pelo desemprego, pobreza, miséria de segmentos expressivos da população que vive em situações de vulnerabilidades sociais, associado à precariedade do trabalho e a fragilidade dos vínculos sociais afirma (SCHERER, 2009). Enquanto no Polo Industrial de Manaus (PIN) se observa fábricas imponentes com estética diferenciada, à beira-rio, presenciam-se empresas como os estaleiros tradicionais, que utilizam mão de obra informal com estrutura desgastada pela ação do tempo. São faces do trabalho amazonense. No cerne encontramos o carpinteiro naval cujo trabalho se realiza no interior desses estaleiros e em contato com às margens dos rios, que por questões históricas e geográficas desenvolveu uma cultura sobre a construção de barcos à beira-rio.

Alguns lugares de contanto com a margem do rio Negro, antes ocupados pela comunidade, agora servem aos interesses do capital, aos moradores coube apenas à contemplação da paisagem, como se aquilo não lhe pertencessem. Nesse contexto, por sua geografia local, o bairro do São Raimundo, durante muito tempo, representou uma expressão do cotidiano do trabalho manauense, fruto de uma constante interação com o rio Negro, favorecendo de maneira singular o trabalho dos estaleiros que se instalaram no local, proporcionando alternativa para muitos trabalhadores que permaneciam nesses locais em busca de trabalho.

Marques (2011) destaca que à beira-rio da cidade do bairro do São Raimundo sempre foi palco de atividades laborais dos mais variados segmentos da sociedade, uma vez que oportunizava condições de circularidade de pessoas e facilita a entrada e saída de mercadorias. A autora salienta que durante longo tempo, o território do porto do São Raimundo, expressão do cotidiano manauense, foi negligenciado pelos inúmeros governos, anos após anos, pode-se comprovar que o local não foi beneficiado por melhorias estruturais que amenizassem os problemas enfrentados pelo grande fluxo de pessoas que se deslocavam ao lugar ou para travessia ou para realizar atividades laborais. A ilusão dessa modernidade trouxe muitas consequências para a maioria dos trabalhadores do lugar, fruto da negligência do poder público, que produz e deixa florescer uma informalidade que avilta um homem e sua dignidade.

As construções feitas pelo governo do Estado na orla do São Raimundo tiveram como objetivo a requalificação urbanisticamente da cidade, tornando-a uma área de lazer e contemplação, além de facilitar a mobilidade urbana e acessibilidade. Conforme o relatório Brasil (2011) a área de construção no bairro, abrange aproximadamente 530 ha, situa-se ao longo do Igarapé São Raimundo, com cerca de 2km de extensão, posicionando-se entre as avenidas Kako Caminha e a Ponte Fábio Lucena.

A intervenção urbanística na bacia do São Raimundo realizada pelo governo estadual retirou oficinas navais, inclusive pequenos estaleiros tradicionais, restringindo o território de trabalho (Figuras 29 e 30). O lugar era dividido entre serrarias, indústrias de bebidas, balsas e outras empresas privadas. A redução do espaço de trabalho à margem do rio Negro esconde uma realidade perversa para os trabalhadores da construção naval tradicional percebida pela falta de políticas de inclusão a esses trabalhadores e redução da oportunidade de trabalho. Assim, a ornamentação do ambiente à beira-rio por área de lazer, mirantes e pistas para caminhada ao invés de reorganizar o espaço para o trabalho diminui o sentimento de pertença desses trabalhadores aos seus respectivos espaços e à compreensão da redefinição de uma nova imagem da cidade a partir de espaços não considerados esteticamente e funcionalmente desejáveis por parte de determinados agentes produtores do espaço urbano (TRINDADE JR, 2011).



**Figura 29: Obra do Prosamim**

Fonte: autor / 2014



**Figura 30: Vista de cima do Prosamim**

Fonte: autor / 2014

As ações de urbanização realizadas no São Raimundo, como o Prosamim mostram resultados insatisfatórios quando se percebe a negação o acesso ao trabalho aos trabalhadores da carpintaria naval, camuflando uma realidade desses trabalhadores que a cidade negligencia. Nesse território à beira-rio os pequenos estaleiros tradicionais que ainda permanecem funcionam com pouco ou quase inexistente infraestrutura, encaixados num perímetro compreendendo pouco mais de 800 metros à beira-rio do São Raimundo (Figura 31).



**Figura 31: Localização dos estaleiros**  
 Fonte: Imagem de satélite /Google Earth 2015

Essa face da ocupação à beira-rio é compreendida pela lógica de acumulação capitalista, que causa reflexos aos trabalhadores que continuamente circulam pelo lugar e que se expressam em distintas manifestações de sociabilidade e também pela configuração do trabalho amazônico constituído, marca os cenários das margens dos rios das cidades. A permanência dessa morfologia de trabalho informal se constituiu numa alternativa que vem existindo há muito tempo. Estudos feitos por Nogueira (1999), Pinheiro (2003), Scherer (2005), Oliveira (2007), Valle (2007), Sampaio (2009) e outros sobre o mundo do trabalho no Amazonas têm demonstrado a presença de um trabalhador moderno nas indústrias do Polo Industrial de Manaus – PIM, ao lado de um trabalhador de pouca instrução formal encontrado nas feiras e portos da cidade, à margem do trabalho formal e das políticas públicas.

Muitos desses trabalhadores são submetidos a sucessivos contratos temporários, sem estabilidade, sem registro em carteira, trabalhando dentro ou fora dos estaleiros de pequeno porte. Outros são ambulantes, vendedores e carregadores de bagagem que diariamente estão à beira-rio realizando algum serviço. Estão cada vez mais presente nos trabalhos executados nos estaleiros não só do bairro do São Raimundo, mas também em muitos outros fixados nos 43 km de extensão fluvial da cidade. Os estaleiros tradicionais Jaime Dias, São Raimundo e São Jorge localizados à beira-rio do bairro do São Raimundo, possibilitam com que trabalhadores possam exercer sua atividade laboral, sem esses estaleiros, não existiria trabalho e

consequentemente não existiria negociação. Esses estaleiros são precarizados e precarizam seus trabalhadores, numa relação desigual e num processo contínuo.

Partindo da análise de Marx (2006) sobre o trabalho e o ser social, no qual evidencia que o trabalho é a condição de existência dos homens, portanto, pressuposto para a existência humana. Decorre da relação que os homens estabelecem com a natureza - intercâmbio este determinante para gênese e desenvolvimento do ser social na medida em que é a partir desta mediação que os homens desenvolvem historicamente as condições de produção e reprodução social com a objetivação de suas necessidades.

Nesse contexto, a forma como a região foi concebida e maneira como aconteceram as políticas de ocupação da amazônica marcaram e definiram a intensificação das desigualdades sociais na região. Assinalou também uma divisão entre os trabalhadores. De um lado, observamos aqueles que exercem atividade na empresa, com carteira assinada, férias e outros benefícios garantidos em lei, onde se nota um trabalhador escolarizado, capaz de dominar a tecnologia ou mesmo contribuir com uma produção industrial em larga escala. Do outro um trabalhador deixado literalmente à margem das políticas públicas que amargam anos de descaso, vivendo na informalidade e sem benefícios trabalhistas, que não se insere nesse contexto por sua maneira de lidar com o trabalho ainda artesanalmente. São duas dimensões distintas mas reflexo de uma mesma realidade amazonense, faces que podem ser percebidas à beira-rio no bairro do São Raimundo. Antunes (2011) afiança que a informalidade supõe sempre a ruptura com os laços de contratação e regulação da força de trabalho, tal como se estruturou a relação capital e trabalho especialmente ao longo do século XX.

Netto & Braz (2007) afirmam que a questão fundamental acerca da permanência das condições sociais que reproduzem a desigualdade social e a pobreza impedindo uma substantiva emancipação humana está na esfera da produção e não da distribuição, isto é, no momento em que se defrontam trabalhadores e capitalistas – vendedores e compradores da força de trabalho - enquanto proprietários privados de mercadorias. De um lado encontramos os donos dos estaleiros tradicionais, proprietários de uma precária estrutura que contratam informalmente trabalhadores navais, evidenciando uma realidade fácil de encontrar à beira-rio do São Raimundo. No âmbito da informalidade, Rivero (2010) salienta que há uma grande desigualdade interna, entre empregados sem carteira desqualificados e profissionais por conta-própria, havendo alguns setores intermediários de trabalhadores qualificados não-profissionais que trabalham sem carteira e como autônomos. Neste sentido, segundo a autora parece

existirem dois graves problemas para o desenho de políticas públicas: 1) é a própria definição de trabalho informal, que homogeneíza e não detecta dentro da informalidade as desigualdades de situação na ocupação, renda e condições de trabalho, assim como o papel da qualificação; 2) a desconsideração dentro dos estudos sobre desigualdades sociais e estratificação da incidência da desregulamentação e do trabalho por conta-própria nas desigualdades de acesso à renda, nas condições do trabalho e no acesso aos direitos por parte dos trabalhadores.

A morfologia do trabalho encontrada à beira-rio do São Raimundo não é recente, sendo estruturalmente desigual, perpassa a história não só do lugar, mas da cidade de Manaus, fazendo com que esse tipo trabalho informal faça parte do cotidiano manauense e esteja presente à beira-rio da cidade. Manifesta-se na forma de terceirização, cooperativismo e contratos informais. Isso implica numa redução dos direitos sociais. A apropriação do mundo real desse trabalhador pelos estaleiros tradicionais pode ser medida nas relações de dependência desse trabalhador, onde fica na espera por horas ou mesmo dias por uma oportunidade de serviço, pois não há outra forma de inserção de qualquer trabalho sem a utilização da precária estrutura desses estaleiros, seja por meio das carreiras, seja pelo pequeno espaço cedido as margens do rio Negro para que se possa trabalhar nos serviços.

Os trabalhadores da construção naval tradicional como o carpinteiro naval, calafate, soldador, pintor, eletricista e outros que participam da construção e reparação de barcos de madeira nos estaleiros de pequenos portes instalados à beira-rio do São Raimundo da cidade de Manaus permeiam a história da cidade. Os sucessivos contratos temporários existente nas relações de trabalho reconfigurou a produção de barcos, somados à legislação atual da proibição do uso de madeira, restringido muitos estaleiros de pequeno porte instalados à margem dos rios a simples reparador de embarcações. Com a dificuldade em conseguir serviço, muitos trabalhadores buscam alternativas em outros lugares da cidade que possam oferecer algum ganho. A procura por outros bairros que tenham as mesmas características de trabalho exercido ou que executam a mesma atividade se deve ao fato de tentarem ser inseridos mais rapidamente.

Os estaleiros Jaime Dias, São Raimundo e São Jorge instalados no bairro do São Raimundo têm hoje suas atividades exclusivamente para a reparação e manutenção de barcos de madeira. Esse mercado faz com que se diminuam os serviços, pois sendo restringidos apenas à manutenção e reparação de barcos de madeira, esses estaleiros ficam na dependência

de clientes que o procuram para realizar alguma manutenção ou reparos na pintura ou troca das tábuas do casco. A pouca procura tem como consequência a escassez de trabalho. Muitos trabalhadores do lugar ficam sem alternativa, pois só trabalham na construção e reparação de barco. A vida útil de um barco de madeira, dura entre 15 a 20 anos, como os barcos atuais estão sendo fabricados em aço ou grande parte, é possível que daqui a algumas décadas, possivelmente existirão poucas embarcações de madeira a serem consertados.

Os maiores beneficiados com a produção de barcos de aço são os estaleiros de médio e grande porte como o ERIN, ERAM, F. Barbosa e outros, pois com sua melhor infraestrutura possuem condições para reparação e construção de embarcações maiores e sofisticadas, mesmo os fabricados em aço. Essas empresas possuem uma realidade bem distinta dos estaleiros tradicionais, pois podem suportar, conforme sua conveniência as exigências da economia, e manter sua base de produção, pois possuem capacidade e gerenciamento qualificados. Além disso, faz uso da desregulamentação e flexibilização do trabalho afim de sem tornarem mais competitivos. Esses estaleiros competem num ambiente que requer uso intenso de tecnologia e mão de obra qualificada, o que lhe dá vantagem sobre outros concorrentes. O que coloca em dúvida a absorção dessa parcela de mão de obra dos pequenos estaleiros tradicionais pelos médios e grandes estaleiros, onde os trabalhadores navais têm idade acima dos 50 anos e quase nenhum grau de instrução formal.

É bom lembrar que na histórica econômica, o país passou por diversas situações sociais que afetaram os trabalhos e os trabalhadores da região amazônica, consequência dos desdobramentos globais. A reestruturação dos meios de produção foi uma dela. A reestruturação produtiva refere-se aos sucessivos processos de transformação nas empresas e indústrias, caracterizados pela desregulamentação e flexibilização do trabalho. Valle (2007) em seus estudos destaca que esse processo envolveu a reconfiguração das formas de produção e de organização do trabalho e, portanto, a configuração de um novo modelo de organização industrial, onde se propõe uma “nova fábrica”, um “novo trabalhador”, em uma palavra, a fábrica e o trabalhador flexíveis. Nesse contexto, a reestruturação produtiva elaborou-se a partir da confluência entre as concomitantes transformações na economia e na produção industrial brasileira. O que fez emergir, no plano econômico, a retomada do modelo liberal – ou neoliberal –, pautado na predominância máxima do setor privado e a mínima intervenção do Estado na economia. Os estaleiros médios e grandes portes lograram êxito em conseguir manter sua produção se beneficiando de uma regulamentação mais branda e flexível em relação ao trabalho. No entanto, o segmento de trabalhador naval encontrados nos estaleiros

tradicionais é um caso que tipifica a relação de trabalho na Amazônia, que manteve as formas tradicionais de trabalho baseada ainda no conhecimento do carpinteiro naval. Ou seja, mantiveram a tradição, mesmo diante das transformações econômicas, como afirmam Hobsbawm e Ranger (2012, p. 13) “quando foi necessário conservar velhos costumes em condições novas ou usar velhos modelos para novos fins”.

Os números de trabalhadores envolvidos no segmento de construção naval, bem como as visões do Sindicato patronal, do Sindicato dos trabalhadores e das autoridades públicas como a do Superintendente Regional do Trabalho e Emprego no Amazonas nos dão percepções compartilhadas para que possamos entender esses trabalhadores, que exercem importante papel nos trabalhos executados na extensão fluvial de Manaus. É bom lembrar que o quantitativo demonstrado não faz distinção de quantos desses trabalhadores trabalham nos estaleiros tradicionais, médios ou grandes portes, mas evidenciam uma realidade existente à margem dos rios da região. Conforme o Sindicato da Indústria da Construção Naval, Náutica, Offshore e reparos do Amazonas - Sindnaval (2012), o Estado do Amazonas possui um número significativo de trabalhadores no segmento de construção e reparação de barcos e perde apenas para o Rio de Janeiro em número de empregos gerados pelo setor do polo naval. Esse número de empregos diretos não significa que todos eles são formais e possuem registro profissional, mas nos mostra muitas pessoas envolvidas nessa atividade. O setor naval alcança uma marca de 11.987 empregos diretos no Estado do Amazonas (Tabela 01), incluem-se aí todos os estaleiros em atividade, o que representa 20,26% dos empregos produzidos no setor em todo Brasil.

**Tabela 01: Empregos diretos gerados em estaleiros no Brasil**

<b>Posição</b>	<b>Estado</b>	<b>Empregos</b>	<b>Part. %</b>
1 <sup>o</sup>	Rio de Janeiro	25.020	42,29
<b>2<sup>o</sup></b>	<b>Amazonas</b>	<b>11.987</b>	<b>20,26</b>
3 <sup>o</sup>	Pernambuco	9.798	16,56
4 <sup>o</sup>	Rio Grande do Sul	5.500	9,30
5 <sup>o</sup>	Santa Catarina	2.125	3,59
6 <sup>o</sup>	Bahia	2.125	3,59
7 <sup>o</sup>	Outros	2.612	4,41
<b>Total geral</b>		<b>59.167</b>	<b>100,00</b>

Fonte: SINAVAL 2012. Estatísticas do Sindicato da Construção Naval do Amazonas.

O Sindicato da Indústria da Construção Naval, Náutica, Offshore e reparos do Amazonas - Sindnaval (2012), destaca que existem 62 empresas atuando à beira-rio da capital, das quais aproximadamente 60% não são legalizadas. São estaleiros clandestinos e sem infraestrutura (Figura 32), o que nos dá uma dimensão da quantidade de trabalhadores na informalidade atuando à beira-rio da cidade tendo muitas vezes que desenvolver sua tarefa sob risco à própria vida.



**Figura 32: Estaleiro precarizado à beira-rio**  
Fonte: JMendonca, janeiro - 2014

O número apresentado pelo Sindnaval não especifica quantos desses trabalhadores atuam em estaleiros tradicionais. Em Manaus, os diversos estaleiros tradicionais, médios e grandes portes instalados empregam mais de 6.000 homens e mulheres, conforme dados do Sindnaval (2012).

O Sindicato dos Trabalhadores nas Indústrias Metalúrgicas, Mecânicas, Eletroeletrônicas, Construção Naval e outros Títulos constantes no estatuto e registro sindical, em Manaus e no Amazonas - Sindmetal (2013) reconhece que existem muito trabalhadores navais na informalidade. De acordo com o diretor Edvaldo Oliveira “o problema são os estaleiros 'piratas'<sup>18</sup> da indústria naval, que se instalam nos beiradões da cidade para construir embarcações de pequeno porte, sem segurança e contratam mão de obra barata, de pouca

---

<sup>18</sup> Estaleiros piratas são estaleiros clandestinos instalados na beira-rio de Manaus, com o intuito de produção e reparação de barcos de madeira, são empresas sem registro formal e os trabalhadores não possuem carteira assinada, não tendo qualquer recolhimento de impostos sobre a produção de barcos.

especialização". A atividade representa risco para a vida daqueles que estão desenvolvendo trabalho nesses estaleiros sem infraestrutura (Figura 33).



**Figura 33: Estaleiro sem infraestrutura**

Fonte: <http://www.conexaotrabalhador.com.br>

As fiscalizações realizadas pela Superintendência Regional do Trabalho nas empresas de construção e reparação em Manaus são constantes e buscam, conforme o Superintendente Regional do Trabalho e Emprego no Amazonas, Sr. Dermilson Chagas (2013), "verificar diversas irregularidades trabalhistas que estão sendo praticadas nos estaleiros, como funcionários trabalhando sem carteira assinada, falta de banheiro, falta de locais adequados para refeições, entre outras". Mas mesmo com as realizações das fiscalizações o superintendente enfatiza que não ocorre a inibição dessas ações. Ainda de acordo com o Superintendente, "em alguns dos estaleiros, as condições de trabalho são precárias, inclusive com a escassez de equipamentos de proteção individual ou mesmo, a falta deles. São de empresas distintas e é provável que muitas delas nem sejam pessoas jurídicas". Pelas entrevistas e observações realizadas nos Sindicatos e Superintendência Regional do Trabalho e Emprego no Amazonas – SRTE-TEM, esses trabalhadores nos estaleiros tradicionais são desconhecidos para maior parte da sociedade amazonense e pouco se sabe sobre eles.

Os estaleiros tradicionais se constituíram em locais de produção e reparação de barcos mesmo sem possuírem condições para a execução da atividade. Esse território de trabalho se estabeleceu numa informalidade permanente pela falta de regulação e fiscalização. Sem

adequação estrutural se instalam no local de forma ilegal e oferecem risco de acidentes tanto para as pessoas que trabalham nos estaleiros quanto para a população que habita o entorno dessas empresas. Esse arranjo territorial se instituiu, ao que parece, em um cenário por um longo tempo na Amazônia. O que está em jogo não é o território em si, espaço físico apropriado ou pretendido, mas a territorialidade enquanto exercício de um domínio econômico que se realiza ou se projeta pelas relações políticas, portanto historicizadas (CASTRO, 1998), e que formatou a ocupação ao longo da cidade de Manaus.

Giddens (2000) salienta que a globalização é uma mudança das circunstâncias da vida, do estilo do trabalho e do interesse econômico. Os estaleiros navais tradicionais do São Raimundo como o Jaime Dias, São Raimundo e São Jorge à beira-rio pelo pouco espaço físico, pela precarização, intensificação e exploração da mão de obra daqueles que neles trabalham, persistem na exploração da força de trabalho. Para Vasapollo (2005) trata-se de uma marginalização social. Se observarmos a situação do ponto de vista dos trabalhadores navais, imperam a insegurança econômica, a falta de perspectivas, as dificuldades de conciliação dos tempos e a precariedade em cada fase da própria existência. Não existe uma compensação ou remuneração adequada pelos trabalhos que são desenvolvidos no interior desses estaleiros tradicionais. Essa condição imposta aos trabalhadores da construção naval, sem perspectiva de um desenvolvimento humano, que os façam ter um pouco de esperança em sua profissão demonstram a possibilidade, em suas entrevistas, que sua profissão deixará de existir.

O questionamento feito sobre o desaparecimento da arte da construção de barcos de madeira para o carpinteiro naval Carlos Bitencourt contempla essa possibilidade, para ele *Sim, temos poucos profissionais atuando, e aqueles que conseguem mudar de profissão estão mudando* (59 anos, entrevista 2014). A mesma indagação foi feita ao calafate Jorge Oliveira que respondeu, *não existe mais quase embarcação de madeira, e se o carpinteiro não construir o barco, ninguém trabalha também, precisamos do trabalho do carpinteiro* (54 anos, 2014 entrevista). Essa redução na atuação do trabalho que acontece no interior dos estaleiros tradicionais nos permite fazer uma leitura do trabalhador naval tradicional e do mundo do trabalho, pairando uma dúvida em como irá permanecer frente aos desafios globalizantes, visto que a exigências estabelecidas em lei para continuar atuando na área da construção naval é rígida.

Os estaleiros tradicionais aos poucos vão deixando de lado sua atividade de construção e reparação de barcos, pois não têm como competir num mercado naval que exige o manuseio de tecnologias difíceis de serem adquiridas, restando apenas fazer reparações, a um custo muito baixo e utilizando técnicas artesanais. Para se manter no mercado, esses estaleiros precarizam ainda mais os trabalhadores navais. Construir barcos como antes sem uma planta já não é permitido, é necessário um documento, ou licença prévia dos órgãos competentes como a Marinha. Leite (2009, p. 89) afirma que “é a partir das empresas e das relações de força que elas estabelecem com os setores dominantes e os poderes constituídos, ao mesmo tempo aceitando e modificando a realidade existente, que vão conformando as novas urdiduras do social”.

A redução do trabalho dos carpinteiros navais, calafates e outros fica mais evidente quando se leva em conta as diversas faces do trabalho na Amazônia. Ocultados em sua importância por um longo período da história, eles se mostram como uma figura ligada à cidade, mas que nunca tiveram destaque no cenário local e regional. O modo de vida, a forma como lidam com o trabalho, a maneira como esses trabalhadores manifestam sua vida refletem muito exatamente o que são e como são organizados. Possuindo uma coesão social muito forte, ligados não pelo sofrimento do dia a dia do trabalho, mas pelo prazer de poder ainda contribuir com seu conhecimento. Apesar de não possuem garantia de um trabalho que ofereça o mínimo de proteção trabalhista, num custo social e humano muito alto. esses trabalhadores navais estão vulneráveis à sazonalidade (enchente e vazante do rio Negro), da demanda de produção e reparação de barcos e não possuem garantias de estabilidade, soma-se a isso a inexistência de segurança na infraestrutura precária. Abrange várias categorias profissionais como soldador, mecânico de motor, pintor, encanador, eletricista, calafate, carpinteiro naval, entre outros.

Em época de vazante, as condições do trabalho pioram consideravelmente visto que esses estaleiros tradicionais não possuem uma infraestrutura física adequada, ou seja, não existe estrutura que garanta segurança aos serviços executados, tendo o trabalhador, muitas vezes, que improvisar para trabalhar, ficando confinados em pequenos espaços ou mesmos nos porões das embarcações, em ambiente inadequado ao trabalho, tendo consequências físicas e sequelas adquiridas nesses ambientes precarizados. A improvisação é uma constante no dia a dia do trabalho. O saber-fazer empírico desses trabalhadores facilita a montagem de estratégias para a produção e reparação de barcos.

### CAPÍTULO III:

## OS ESTALEIROS TRADICIONAIS: UNIDADE DE PRODUÇÃO FAMILIAR E TRABALHADORES NAVAIS

Nesse capítulo, faremos uma descrição sobre os três estaleiros tradicionais instalados no bairro do São Raimundo, localizados na zona Oeste da cidade de Manaus, os quais fazem construção e reparação de barcos de madeira. Abordaremos em seguida as condições do trabalho dos trabalhadores navais. A descrição desse ambiente à beira-rio nos direciona para uma realidade em relação aos estudos que se tem sobre o futuro e a continuidade não só dessas pequenas empresas cada vez menos presentes, mas também dos trabalhadores navais da região.

Os estaleiros tradicionais Jaime Dias, São Raimundo e São Jorge à beira-rio do São Raimundo estão ordenados um ao lado do outro, ficam entre uma obra urbanística do Prosamim - Programa Social e Ambiental dos Igarapés de Manaus, e uma empresa particular de transporte de gás. (Mapa 03).



**Mapa 3: Vista aérea dos três estaleiros no São Raimundo - Imagem cartográfica.**

Fonte: Laboratório de Cartografia/Departamento de Geografia/UFAM/2014.

O lugar à margem do rio Negro, no interior desses estaleiros ganha vida durante o dia inteiro pelo movimento dos homens que, dentro de uma infraestrutura limitada, realizam-se por meio de seus trabalhos. Esses trabalhadores vivem num ambiente construído de forma precária e ao mesmo tempo coletivo. Trazem em suas expressões faciais a experiência de anos de luta e de resistências contra a inexistência de políticas públicas que permeiam não somente esse lugar, mas também a beira-rio da cidade de Manaus. Esses estaleiros tradicionais estão localizados numa área de difícil acesso.

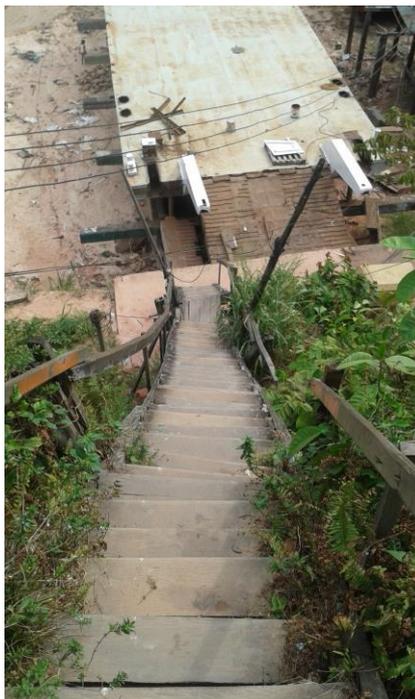
A entrada ao estaleiro Jaime Dias praticamente não é percebida por quem circula pelos arredores. O acesso é pela alameda Virgílio Ramos, localizado na rua Beira-rio. Somente moradores do bairro de São Raimundo têm a percepção de que a passagem estreita, com pouco mais de 1 metro de largura é o caminho diário dos trabalhadores (Figuras 34).



**Figura 34: Entrada para o estaleiro Jaime Dias**

Fonte: autor / 2014

A precária e estreita infraestrutura de acesso aos estaleiros Jaime Dias já merece cuidado e atenção de quem se aventura por lá. Ao final da alameda Virgílio Ramos pode ser encontrada um escada íngreme com fios de alta tensão próximos à cabeça de quem desce ou sobe as escadas de madeira, sem pintura e com algumas tábuas soltas. Além de equilíbrio será necessário cuidado visto que determinadas partes da descida não se tem o corrimão para segurar. Isso mostra a existência de um perigo constante quando se está trabalhando no local ou mesmo de quem está de passagem (Figura 35).



**Figura 35: Acesso a estaleiro Jaime Dias**

Fonte: fotos do autor / 2014

A improvisação dessas escadas evidencia o descaso, onde tábuas mal conservadas servem como rampa improvisada, e para fixar essa escada se utiliza andaime de ripas e pernambancas uma sobreposta sobre outra. A entrada aos outros dois estaleiros São Raimundo e São Jorge acontece pela rua Beira-rio, bem próximo à entrada do estaleiro Jaime Dias. Existe uma pequena abertura onde dá acesso ao lugar (Figura 36).



**Figura 36: Acesso aos estaleiros São Raimundo e São Jorge**

Fonte: fotos do autor / 2014

A urbanização da orla do São Raimundo ainda não contemplou o lugar onde estão instalados esses estaleiros tradicionais, o que demonstra dificuldade ao acessar o lugar. Esse ambiente improvisado é uma realidade não só dos estaleiros tradicionais que ainda existem à beira-rio do São Raimundo, mas de uma grande parte da extensão fluvial de Manaus, a improvisação é uma realidade.

Como os estaleiros tradicionais estão próximos um do outro, por esse caminho é possível também, chegar ao estaleiro São Raimundo e São Jorge. A passagem aberta na rua Virgílio Ramos dá acesso a outras carreiras que não pertencem a nenhum estaleiro citado. Quando a vazante do rio Negro acontece, fica exposto o estado de degradação das carreiras de madeira, deteriorado pela ação do tempo e das águas (Figura 37).



**Figura 37: Carreira de madeira (estaleiro Jaime Dias)**

Fonte: autor / 2015

Os estaleiros Jaime Dias, São Raimundo e São Jorge são ligados por laços familiares, ou seja, por graus de parentescos entre os administradores dos estaleiros. Trata-se de uma organização de cunho familiar que no decorrer dos anos foi se intensificando. Os membros da família Pereira Dias continuaram na atividade de construção e reparação de barcos criando seus próprios estaleiros e carreiras e se instalando um próximo ao outro no bairro do São Raimundo. Juntos partilham serviços e mão de obra, possibilitando com que ferramentas e maquinários sejam compartilhados com objetivo de reduzir custo e obter um maior ganho quando se realiza alguma atividade de conserto.

O primeiro estaleiro a se instalar foi o Jaime Dias. Se fixou no início da década de 1980 e pertencente à dona Amélia Pereira, depois veio o São Raimundo do sr. Pedro Pereira e posteriormente o São Jorge, do sr. Olavo Dias que é sobrinho de dona Amélia Pereira. Esses três estaleiros construíram carreiras e uma casa que chamam de sede. Nesses ambientes compartilham os trabalhos da construção naval com outros trabalhadores do lugar.

Notamos que existem algumas carreiras que foram construídas ao lado dos estaleiros Jaime Dias e São Raimundo. Essas carreiras não possuem uma sede própria e pertencem ao sr. Pacheco e ao sr. Orlando. Eles são amigos da família Pereira Dias e sempre estiveram trabalhando juntos na construção naval em outros bairros da cidade de Manaus como Educandos. Sem recurso financeiro, construíram somente as carreiras para trabalharem na atividade de reparação de barcos de madeira. Demarcam seu território de trabalho no qual cada um é respeitado e notado dentro de seu espaço. Os serviços são oferecidos aos trabalhadores navais por meio da proposta de trabalho. Dessa forma, sublocam a mão de obra no momento em que os barcos passam a ser consertados, sem garantias legais aos trabalhadores.

Esses pequenos estaleiros tradicionais com sua precária infraestrutura e limitação de território criam laços na relação de trabalho com trabalhadores navais, como o carpinteiro naval, calafates e outros. Marx (2006) ao analisar a dimensão e a configuração do processo produtivo na atividade laboral, bem como quais as condições objetivas e subjetivas existentes que, ao se articularem, engendram o ser social, postula que o trabalho tem uma dimensão histórica e outra ontológica. Essa dimensão ontológica indica que o homem, ao trabalhar, não apenas transforma natureza como modifica a si mesmo.

A pouca infraestrutura existente para desenvolver o trabalho pelos trabalhadores navais à beira-rio demonstra uma sujeição não só no campo do trabalho, mas na dignidade e na improvisação, sendo evidenciada a espoliação da força produtiva dos trabalhadores que diariamente buscam serviço nesses lugares. De acordo com Sá (2011), a precarização do trabalho tem sido aplicada a um processo recente provocado pelo desenvolvimento do capitalismo. Embora se expresse pelos efeitos de uma grande transformação que afeta o mundo do trabalho, fundamenta-se na condição de subordinação do trabalhador assalariado e na sua situação de vulnerabilidade em face do capital.

Essa relação de dependência que existe aos estaleiros tradicionais pelos trabalhadores navais confronta-os e subjuga-os para que se possam obter a mais-valia, garantir a intensidade do trabalho. O objetivo a ser alcançado é proporcionar com que o cliente futuramente retorne mediante ao baixo preço cobrado, assegurando assim um mercado de reparação de barcos. Para conseguir sem objetivo esses estaleiros baixam seus custos de serviços. A consequência é a precariedade do trabalho, com jornada exaustiva.

Os donos de pequenas e médias embarcações de madeira que necessitam fazer reparos rápidos e com preço mais acessível em relação ao valor de mercado, preferem esses estaleiros tradicionais ao invés de outros maiores e com mais infraestrutura. Pelo tempo em atividade e tradição esses estaleiros inspiram confiança e cobram um preço que os donos dos barcos acham apropriado, visto que já conhecem os serviços e também os mestres carpinteiros navais que trabalham nesses territórios de trabalho. A redução dos valores cobrados nos consertos dos barcos de madeira, além da intensificação da exploração da mão de obra, torna-se uma questão de sobrevivência para esses estaleiros, pois caso não reduzam seus preços correm o risco de pararem suas atividades por falta de clientes. Leite (2009, p. 14), afirma que “o processo de precarização traduz-se em formas de trabalho precário cada vez mais estratégicas e centrais na própria lógica de dominação capitalista contemporânea”.

Uma das grandes dificuldades encontradas pelos estaleiros tradicionais refere-se às complicações em obter madeira legalizada para o conserto devido à proibição pela legislação atual. Somente madeira legalizada pode ser usada. Uma das alternativas para superar este obstáculo é recorrer a amigos donos de madeireiras para conseguir a matéria-prima clandestinamente, visto que muitas madeireiras na cidade de Manaus não possuem autorização para funcionar. Alguns carpinteiros navais relatam que a Marinha se excede na fiscalização, juntamente com o Ibama. Muitas vezes os próprios donos dos barcos já trazem a madeira do interior compradas em madeireiras ou então precisam adquiri-las na cidade para poder concluir o trabalho solicitado.

O carpinteiro naval é quem assume os reparos como troca de casco, pintura, troca de hélice, reconstrução de camarotes e além de outros serviços. O objetivo é oferecer melhor garantia ao trabalho de conserto do barco. Percebe-se que esses territórios são espaços de oportunidades de trabalho, realizações de serviços, lugares de refúgios e do trabalho diário precário, das improvisações, das disputas tensas entre o público e o privado. Os trabalhadores desses estaleiros tradicionais à beira-rio do São Raimundo permanecem nesse ambiente

precário porque segundo o carpinteiro naval Antônio Santana *o dinheiro é mais rápido e na hora, você pode ficar trabalhando até mais tarde* (62 anos, entrevista, 2014). Isso leva indivíduo a trabalhar mais e ter cada vez menos ganho para seu sustento e ou aceitá-lo sob condições adversas. Castel (1988) afirma que começa a tornar-se claro que a precarização do emprego e do desemprego se inseriram na dinâmica atual da modernização. São as consequências necessárias dos novos modos de estruturação do emprego, a sombra lançada pelas reestruturações industriais e pela luta em favor da competitividade que, efetivamente, fazem sombra para muita gente. A precarização da força de trabalho vem se constituindo como estratégia do capitalismo para ampliar a intensificação dos ritmos e movimentos do trabalho, desencadeando um importante elemento propulsor do trabalho à beira-rio na Amazônia.

Os trabalhadores que procuraram esses pequenos estaleiros não conseguem outra inserção no mercado de trabalho por terem pouco grau de instrução formal. Muitos deles têm somente o ensino fundamental. Exigência educacional bem diferente do que hoje é solicitado para exercer qualquer emprego nas fábricas e indústrias do PIM com carteira assinada. Esses trabalhadores acreditam que daqui a alguns anos não serão mais aceitos por outros estaleiros maiores e mais equipados, ou seja, dispensados em virtude do uso da tecnologia, perdendo assim o significado para sua vida como trabalhador.

Bauman (2005) em seus estudos afirma que quanto mais a tecnologia da informação ganha espaço, quanto menos o trabalho puramente braçal é exigido e com o aumento da exigência de mercado por padrões de qualificação com alta escolaridade (como a exigência de um idioma estrangeiro ou de um título de graduação), certos trabalhadores, a exemplo dos metalúrgicos de Detroit ou operadores de máquinas na indústria automobilística, que, após a automação e a inserção da tecnologia de ponta, auto-alimentada, que guarda todas informações necessárias em seu banco de dados e que pode ser monitorada e mantida por poucos técnicos, se tornam dispensáveis para o mercado.

Nota-se que o segmento da construção e reparação de barcos de madeira no modo tradicional está passando por um processo de transformação no que tange aos processos de fabricação e no uso de madeira. Cada vez mais se utiliza o ferro no fabrico dos barcos maiores e mais pesados, exigindo uma infraestrutura e tecnologia diferenciada que os pequenos estaleiros tradicionais não possuem. De acordo com o calafate Jorge Oliveira *a profissão de*

*calafate mudou muito, o trabalho está difícil, aparece um barco por semana, caiu muito, devido à proibição de madeira (54 anos, entrevista, 2014).*

A aprovação da Norma Regulamentadora – NR 34, intitulada “Condições e Meio Ambiente de Trabalho na Indústria da Construção e Reparação Naval”, estabeleceu os requisitos mínimos e as medidas de proteção à segurança, à saúde e ao meio ambiente de trabalho nas atividades da indústria de construção e reparação naval no Brasil. Essa norma impôs a fabricação de barcos quase que exclusivamente em ferro. Outra dificuldade encontrada esbarra nas legislações ambientais, onde se pode utilizar somente madeira legalizada, conforme Lei n. 12.651, de 25 de maio de 2012 (esta Lei estabelece normas gerais sobre a proteção da vegetação, áreas de Preservação Permanente e as áreas de Reserva Legal; a exploração florestal, o suprimento de matéria-prima florestal).

Nesse sentido, com a inserção das novas técnicas para a fabricação de barcos e a substituição da madeira por ferro e chapa de aço, é cada vez mais difícil a permanência dos estaleiros tradicionais, devido à inúmeros fatores como dificuldade de acesso à madeira legalizada, a precária infraestrutura para se trabalhar com ferro e alumínio e o uso de tecnologia de ponta. Aos poucos, esses estaleiros tradicionais encerram suas atividades ou se deslocam para municípios próximos como Cacau Pireira, Careiro Castanho, Manacapuru ou mesmo Novo Airão, como o sr. Pedro Pereira (dono do estaleiro São Raimundo) que ano de 2012 inaugurou um estaleiro tradicional em Novo Airão, já prevendo que futuramente poderia encerrar suas atividades à beira-rio do São Raimundo.

A introdução da técnica na produção de novos barcos de acordo com as normatizações legais se por um lado prejudicou os pequenos estaleiros tradicionais, do outro flexibilizou o trabalho em estaleiros de médio e grande portes. Ou seja, a forma da produção por meio de computadores, softwares não requer uma figura central à frente de uma obra. A figura do carpinteiro naval passou a ser secundária ou mesmo desnecessária. O carpinteiro naval nesses estaleiros médio deixou de ser o imprescindível e protagonista de seu trabalho, sendo deslocado ou mesmo substituído, perdendo sua identidade conquistada ao longo da história pelo seu ofício. Sennett (1999, p. 68), afirma que “os trabalhadores, assim, trocam uma forma de submissão ao poder – cara a cara – por outra, eletrônica”. Esses trabalhadores não estão alheios às transformações do mundo do trabalho. O carpinteiro naval Antônio Santana salienta que logo *não haverá mais como consertar barcos de madeira, pois cada dia está mais difícil e teremos que sair daqui e ir para o interior* (62 anos, entrevista, 2014). A declaração retrata

a realidade à beira-rio e a angústia de muitos deles que se deslocam para outros territórios da cidade de Manaus em busca de oportunidade de trabalho.

A possibilidade do desaparecimento da profissão de carpinteiro naval e sua história representa uma das principais consequências da reestruturação produtiva que assola o segmento naval atualmente. A perda do conhecimento nos estaleiros tradicionais constitui-se numa ameaça à permanência da herança de nossos antepassados, como vimos no capítulo I, pois cada vez mais o conhecimento do carpinteiro naval é preterido pelo uso da tecnologia nos estaleiros de médio porte. Esse trabalhador com seu conhecimento sobre produção de barcos representa uma identidade da região, expressão da singularidade de uma dimensão do trabalho cada vez mais incomum de se seguir, visto que a profissão não é mais valorizada como antes.

Nos estaleiros tradicionais os trabalhadores são contratados de forma verbal, sem vínculo formal. O carpinteiro naval ainda é útil, devido ao conhecimento tradicional da construção naval ainda em uso no interior desses territórios de trabalho. A contratação desse trabalhador com especial habilidade na construção e reparação das embarcações é essencial para garantir segurança ao trabalho a ser feito. De acordo com Dupas (1998, p. 01)

a tendência de flexibilizar o emprego formal é mundial. Ela tem a ver com a difusão da tecnologia da informação na indústria e nos serviços, e conseqüentemente radicalização da automação, que gerou amplos mercados de reserva de mão-de-obra, transformando emprego (com suas proteções e direitos) em trabalho temporário, introduz conseqüências psicossociais muito profundas.

Esses pequenos estaleiros com pouca infraestrutura física, se instalaram no São Raimundo após os anos de 1980 e permaneceram como alternativa de trabalho para várias categorias de trabalhadores como pintores, carregadores, soldadores, mecânico de motores, encanadores, eletricitas, calafates e carpinteiros navais. Eles fazem parte do processo de produção e reparação de barcos nesses territórios funcionando à base do conhecimento tradicional dos carpinteiros navais. Para Dupas (1998, p. 02) "submetidos a um novo desafio, os trabalhadores informais dependem quase que exclusivamente de si mesmos para gerar renda em trabalhos precários, sem as habituais proteções que o emprego formal garantiria". O processo de transformação no mundo do trabalho é inevitável e atinge também a construção naval tradicional.

### 3. 1. O Estaleiro Jaime Dias: trabalho familiar e reprodução social.

Como já descrevemos anteriormente, o estaleiro Jaime Dias é um negócio familiar, ou seja, o empreendimento é administrado por dona Amélia Alves Pereira e seu filho mais novo Samir. Dona Amélia Pereira nasceu no município de Manacapuru e atualmente está com 84 anos. Começou a atividade de construção naval no bairro de Educandos na década de 60 com o marido Jaime Dias já falecido, do qual o estaleiro recebeu o nome. No final da década de 80 o estaleiro veio para o São Raimundo. Atenta aos detalhes é incansável e se orgulha do trabalho que ainda consegue presenciar. Por sua idade avançada, é acompanhada constantemente pelo filho Samir ou por uma das filhas. Voz agitada, olhos fitos, de estatura mediana, corpo franzino, sua personalidade e dedicação impressionam, pois está rotineiramente orientando os trabalhadores do seu estaleiro.

Ao falar de seu pequeno estaleiro suas lembranças remontam ao marido já falecido, o sr. Jaime Dias, o qual pelo sua dedicação se tornou um respeitado carpinteiro naval de Manaus. Mas suas memórias se dissipam quando se evidenciam a realidade pela qual está passando, uma vez que existe, de acordo com dona Amélia Pereira *uma promessa de que as obras de urbanização do Prosamim irão ter prosseguimento e que todos os pequenos estaleiros e carreiras irão ter que sair do local. Se tal fato acontecer não mais saberá o que fazer.* A possibilidade da saída do seu estaleiro do São Raimundo a perturba a ponto de externar revoltas contra a falta de apoio do governo estadual. Para ela, *a melhor coisa seria implementar infraestrutura para que os pequenos estaleiros pudessem continuar existindo nesse local* (84 anos, entrevista, 2014).

O estaleiro tradicional de dona Amélia já produziu barcos de madeira de tamanho médio e pequeno porte no passado. Atualmente, por razões ambientais, infraestrutura precária e pela exigência da Marinha não podem construir mais barcos, realiza apenas reparos em casco e na estrutura de barcos de madeira. A sede do estaleiro é feita de madeira com tábuas velhas, com pintura desgastada. Dona Amélia passa o dia nesse lugar, observando, dando ordens e fiscalizando os serviços. Apesar da idade ela se considera uma batalhadora, *sou uma mulher que conquistou um sonho e o atingi, hoje meus filhos têm a obrigação de continuar a história da família* (84 anos, entrevista, 2014). É nesse lugar, onde a vida dessa mulher pode ser contada (Figura 38).



**Figura 38: Sede do Estaleiro Jaime Dias**

Fonte: autor / 2014

Para quem não conhece o lugar, fica difícil perceber que essa pequena casa de madeira é a sede do estaleiro Jaime Dias. Ela fica à margem do rio Negro. A entrada ao estaleiro é pela Av. Beira-rio, no bairro do São Raimundo. Não existe uma placa para identificação da empresa. A escada de acesso ao local por onde adentramos ao pequeno estaleiro chama atenção. É relativamente inclinada, difícil de caminhar, necessitando certa habilidade para continuar descendo os degraus. É feita com tábuas desgastadas onde muitas delas estão soltas ou quebradas pela falta de manutenção. É necessária muita atenção de quem não é acostumado a descer ou mesmo subir esses degraus (Figuras 39 e 40).



**Figura 39: Descida ao Estaleiro Jaime Dias**

Fonte: autor / 2014



**Figura 40: Subida ao Estaleiro Jaime Dias**

Fonte: autor / 2014

Não há nenhum suporte fixado nas laterais para evitar com que a escada balance quanto venta forte, isso representa uma sensação de insegurança e perigo para quem está trabalhando nesse lugar. Fios de alta tensão passam próximo à cabeça de quem desce ou sobre as escadas. Além do perigo iminente de quem trabalha lá embaixo. Esse cenário representa a rotina de quem circula para acessar o estaleiro.

Essas escadas são utilizadas, principalmente, durante a enchente do rio Negro como caminho para recebimento de material ou mesmo a compra de tábuas ou materiais que são utilizadas no trabalho que se realiza no interior do estaleiro, uma vez que à beira-rio fica bloqueada pelas águas e por barcos aguardando consertos. É comum transportar material de um lado para outro por essas escadas, principalmente na enchente do rio Negro, devido às águas tomarem conta da margem, ficando inviável a movimentação de trabalhadores entre os estaleiros à margem. Transitar pelo espaço torna-se impossível. Como alternativa os trabalhadores a usam para levar ou buscar materiais ou ferramentas de outros estaleiros localizados ao lado. Mesmo em condições precárias a escada é usada como caminho. Ao observar tamanho esforço realizado e a habilidade frente ao perigo, nos leva comprovar as condições do trabalho nos quais esses trabalhadores se sujeitam no dia a dia (Figuras 41).



**Figura 41: Trabalhadores do estaleiro Jaime Dias**

Fonte: autor / 2015

Registramos no decorrer da pesquisa (fevereiro 2014) a descida e subida de trabalhadores pelas escadas, levando tábuas que seriam utilizadas na reparação de um casco de uma embarcação que se encontrava no estaleiro ao lado. Ao final das escadas, localiza-se a

sede do estaleiro Jaime Dias. No seu interior encontramos equipamentos necessários para construção e reparos de barcos de madeira, inclusive um torno mecânico que é extremamente versátil e utilizado na confecção ou acabamento em peças. São muitas ferramentas utilizadas por trabalhadores da construção naval. Essas ferramentas ficam guardadas à disposição deles para uso imediato.

A sede do estaleiro Jaime Dias durante enchente do rio Negro fica com a água um pouco acima do assoalho, atingindo máquinas e ferramentas que precisam ficar penduradas pelas paredes. O acesso ao interior é dificultado pela improvisação de tábuas para se adentrar no ambiente (Figura 42).



**Figura 42: Sede do Estaleiro Jaime Dias na enchente**  
Fonte: autor / 2015

Os trabalhos realizados, no interior desse estaleiro tradicional, acontecem de duas formas. A primeira é quando o estaleiro é solicitado pelo dono do barco para realizar um serviço de reparação. A segunda, quando o dono do barco procura um carpinteiro naval para assumir a responsabilidade da empreitada. Pelo convívio muito próximo existente entre os carpinteiros navais e os donos dos estaleiros tradicionais é possível perceber que ambos conseguem melhor formas de negociação em relação aos valores a serem pagos pelos serviços nas embarcações. Descreveremos, com mais detalhe, as duas estratégias de negociação realizadas nesse território de trabalho.

A primeira forma de negociação é realizada entre o estaleiro tradicional e o dono da embarcação, dependendo da complexidade e do prazo de entrega, combinam valores a serem pagos. A partir daí, o proprietário do estaleiro, por meio do acordo verbal, contrata um carpinteiro naval para assumir os trabalhos. No estaleiro Jaime Dias, o valor pago a um carpinteiro naval corresponde aproximadamente a 50% por cento da obra. Equivale dizer que se um determinado serviço custar R\$ 1.000,00 (mil reais), quinhentos reais ficam com o estaleiro e o restante com o carpinteiro naval. Nessa negociação, o carpinteiro naval recruta auxiliares para ajudá-lo no serviço. O pagamento dos auxiliares recrutados é responsabilidade do carpinteiro naval. No entanto, notamos que alguns serviços simples, como pintura, troca da madeira lateral do barco ou mesmo fiação elétrica é realizado pelo dono do estaleiro, sem necessidade de ter um carpinteiro naval. Para isso empregam trabalhadores que se encontram no lugar como eletricitas, pintores etc. Nesses casos, o valor do serviço é acertado diretamente com o profissional que irá fazer o trabalho, geralmente uma diária corresponde a R\$ 50 (cinquenta reais). O serviço pode durar até 3 dias. Após a finalização da tarefa, esses trabalhadores vão em busca dos outros estaleiros tradicionais próximos para tentar nova oportunidade de trabalho.

A segunda forma de trabalho acontece quando o carpinteiro naval é solicitado pelo dono da embarcação, e após os acertos dos valores realiza o aluguel das carreiras do estaleiro tradicional para poder realizar o serviço. O valor do aluguel corresponde a uma diária no valor de R\$ 200,00 (duzentos reais). Quanto mais dias o barco ficar utilizando a carreira, mais diárias o carpinteiro naval pagará ao dono do estaleiro, por isso se encarrega de fazer a seleção dos ajudantes, a supervisão do trabalho, a orientação e a distribuição das tarefas entre os auxiliares e determina os prazos dos serviços a serem realizados. Realiza os trabalhos mais delicados, pois tem a habilidade necessária para fazê-lo.

Essa condição faz com que o carpinteiro naval juntamente com os ajudantes como calafates comecem a trabalhar com jornada dobrada a fim de finalizar o quanto antes o serviço para poder pagar menos diária ao dono do estaleiro. Para isso, é feito um acordo verbal com os trabalhadores, com prazo de execução e valor de uma diária de R\$ 50,00 (cinquenta reais) a ser pago para cada um. A partir daí começam a trabalhar na empreitada. Vale lembrar que o tempo para a realização do trabalho vai depender da complexidade do serviço que varia de 2 dias até 15 dias, conforme o dano causado na embarcação.

As atividades de reparação de barcos no estaleiro Jaime Dias, no bairro do São Raimundo diminuíram devido a questões econômicas, em decorrência muitos trabalhadores procuram outros estaleiros ao lado como o São Raimundo e São Jorge para trabalharem. Além de outros fixados nos bairros do Tarumã, Compensa e Glória. O carpinteiro naval Pedro Pereira confirma que quando não aparece um trabalho no São Raimundo, parte para outros estaleiros próximos que estejam precisando, *muitos vão para o Tarumã ou para o Puraquequara ou mesmo outros bairros próximos* (54 anos, entrevista 2014).

### **3. 2. O Estaleiro São Raimundo: entre a enchente e a vazante.**

O estaleiro São Raimundo está localizado ao lado do Estaleiro Jaime Dias. O proprietário é o senhor Pedro Pereira, filho de dona Amélia Pereira. Ele dirige a empresa, sendo responsável pelos trabalhos que acontecem no interior do estaleiro. Faz acordos verbais entre os donos das embarcações que desejam fazer reparos em seus barcos de madeira. (Figura 43).



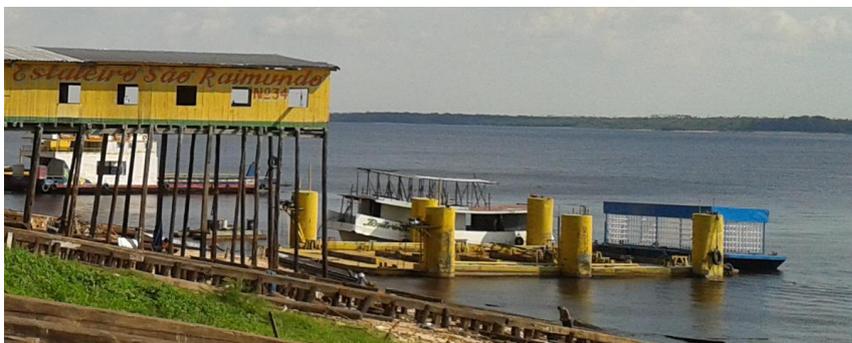
**Figura 43: Sede do Estaleiro São Raimundo**

Fonte: autor / 2014

O sr. Pedro Pereira iniciou na profissão de carpinteiro naval muito jovem com seu pai. Com muito trabalho e esforço e contando com ajuda do pai, quando vivo o ensinava no trabalho diário, conseguiu autorização para construir e reparar barcos à margem do bairro no

São Raimundo. Construiu um estaleiro tradicional com o mesmo nome do bairro. Hoje virou administrador de seu próprio negócio. A empresa do sr. Pedro Pereira conserta barcos de madeira de tamanho médio e pequeno porte. O conhecimento sobre construção de barco realizado por muito tempo o habilitou a desenvolver confiança. Muitos donos de embarcação o procuram para conserto ou reparação de seus barcos.

O acesso ao estaleiro São Raimundo é feita pela Av. Beira-rio – São Raimundo. No interior desse estaleiro encontramos equipamentos mais modernos no que se refere ao conserto ou à feitura de um barco. Um dos equipamentos exibido é a carreira<sup>19</sup> de ferro, com motores potentes e boias grandes, capazes de puxarem barcos acima de duas toneladas e até 35 metros, seja na enchente ou vazante, o que proporciona espaço para o trabalho o ano inteiro (Figura 44).



**Figura 44: Carreira flutuante do estaleiro São Raimundo (vazante)**

Fonte: autor / 2014

Não existe nesse estaleiro trabalhador com carteira assinada, a mão de obra contratada é feita verbalmente. O sr. Pedro Pereira é responsável pelas negociações com os donos das embarcações. Ele estipula o valor a ser pago pelo serviço, supervisiona e faz o pagamento quando se encerra o trabalho. Para os trabalhadores navais fica difícil negociar um valor mais justo, pois, caso não aceitem o serviço tem outro que se submetem ao valor proposto pelo dono do estaleiro. O único vínculo que existe é o da confiança mútua com o patrão, no qual se comprometem a finalizar o trabalho da melhor forma possível.

---

<sup>19</sup> Carreira é uma espécie de trilho no qual os barcos são alinhados em cima e puxados até a beira para que seja realizado o trabalho de conserto.

No estaleiro São Raimundo o trabalho acontece o ano inteiro, ou seja, tanto na enchente quanto na vazante o estaleiro possui uma carreira flutuante de ferro. Permite com que o trabalho ocorra com avanço ou recuo das águas do rio Negro, evitando com que seja interrompido ou parcialmente paralisado. As boias construídas com ferro possibilitam com que essa carreira seja colocada ao lado do estaleiro para melhor atracação dos barcos e oferecer mais espaço aos trabalhadores para circulação, dessa forma podem produzir mais em menos tempo em qualquer época do ano (Figura 45).



**Figura 45: carreira de ferro flutuante do S. Raimundo (enchente)**

Fonte: autor / 2015

Durante a pesquisa ao estaleiro São Raimundo notamos o uso de ferro e alumínio na construção de pequenos barcos pelos soldadores e serralheiros que foram terceirizados pelo sr. Pedro Pereira devido a encomenda realizada por uma empresa de navegação. A construção de barcos de alumínio ajuda a manter financeiramente o estaleiro naval tradicional e demonstra uma inovação da atividade, visto que a utilização de madeira somente pode ser usada se for legalizada.

### 3. 3. O Estaleiro São Jorge: modernidade e improvisação.

O estaleiro São Jorge é de propriedade do sr. Olavo Dias. Ele nos contou que sem ajuda da sra. Amélia Pereira, teria sido mais difícil se instalar no local. Apesar de não ser carpinteiro naval, possui um saber-fazer empírico sobre os serviços de consertos que são realizados nos barcos de madeira. Quando jovem ajudava o tio Jaime Dias nos trabalhos de carpintaria naval, o que fez construir um saber acumulado sobre a atividade. Somente quando a tarefa exige um conhecimento mais complexo busca contratar um carpinteiro naval experiente para realizá-lo.

O acesso ao estaleiro São Jorge é quase imperceptível para quem não é do local. Fica ao lado de uma casa na Av. Beira-rio no bairro do São Raimundo. Não tem identificação ou algo que sinalize sua entrada (Figura 46).



**Figura 46: Acesso ao estaleiro São Jorge**  
Fonte: autor / 2014

A escada é muito íngreme e balança muito com o vento. Requer preparo físico para quem desce ou sobe os degraus. Os fios de alta tensão passam próximos a sua cabeça, exigindo cuidado para não tocá-los. As tábuas que compõem os degraus estão soltas e com pregos a mostra, dando uma sensação de insegurança para quem caminha. Não bastassem todos esses problemas, ainda surgem galhos de árvores próximos que dificultam o caminhar e a visualização dos degraus (Figura 47).



**Figura 47: Descida ao estaleiro São Jorge**  
Fonte: autor / 2014

Neste estaleiro se repara barcos de madeira de tamanho médio e pequeno porte. Assim como relatado nos dois estaleiros anteriores existe envolvimento de diversos trabalhadores contratados verbalmente como marceneiros, pintores, ajudantes, encanadores, eletricitas, carpinteiros navais e calafates, entre outros para se realizar algum serviço. No interior da sede do estaleiro São Jorge podemos encontrar máquinas usadas para facilitar o trabalho na hora do conserto. O sr. Olavo Dias quem manuseia a máquina ou alguém de sua confiança.

Percebemos que nenhum trabalhador estava utilizando equipamento de proteção como óculos, capacetes ou luvas. O serviço que estava sendo realizado era corte de chapa de alumínio que seria utilizado numa pequena embarcação. As fiscalizações da Delegacia Regional do Trabalho e Emprego do Amazonas (DRT/AM), quando feitas, não surtem efeitos ao dono do estaleiro, pois os trabalhadores navais que estão sob sua gestão ignoram os equipamentos para sua proteção individual (EPI).

Os valores pagos aos trabalhadores navais contratados verbalmente também seguem a lógica dos outros dois estaleiros citados anteriormente. O tempo para finalização da tarefa varia conforme a complexidade do problema a ser consertado no barco. Após a análise do que vai ser feito, acontece o acerto dos valores que varia entre R\$ 500,00 (quinhentos reais) a R\$ 3.000,00 (três mil reais). A diária paga por cada trabalhador corresponde a R\$ 60 (sessenta reais) (Figura 48).



**Figura 48: Sede do estaleiro São Jorge**  
Fonte: autor / 2014

### **3. 4. Os trabalhadores dos estaleiros.**

Estudos sobre a classe trabalhadora brasileira têm se caracterizado por ressaltar a diversidade de trajetórias das categorias que a compõem, refletindo, por um lado, diferentes formas de inserção no mercado de trabalho e, por outro, práticas culturais e políticas específicas que produzem a heterogeneidade e a experiência de vida e trabalho. A indústria naval brasileira sempre se concentrou no Rio de Janeiro, onde surgiu ligada às atividades de construção e reparo das embarcações de companhias de comércio e de navegação de cabotagem, e cresceu sob influência direta das políticas estatais aduaneiras e de transporte.

Antes dessa concentração, ou seja, até 1959, a indústria naval brasileira era pequena e fragmentada, conforme Goularti Filho (2014) tinha capacidade para atender encomendas de baixo volume. A partir de uma decisão política, foram selecionados estaleiros nacionais e implementadas mudanças políticas e financeiras que permitiram desenvolver no país uma pesada indústria naval.

Os trabalhadores navais, a partir de 1940 em diante, concentrados no Rio de Janeiro passam a se reunir em grande contingente de operários no país em função da indústria naval constitui-se numa das primeiras atividades de trabalho não só do lugar, mas também de outras regiões do país. Niterói foi a cidade que teve lugar ímpar nessa trajetória, de acordo com Gomes (1999) foi na Ponta da Areia, um dos bairros da cidade que, em 1845, Irineu Evangelhista de Souza, o futuro Barão de Mauá, montou o primeiro grande estaleiro privado do Brasil, chegando a reunir cerca de 1000 empregados nos anos 1860, embora abrisse falência em 1878. Não é casual assim, que a sede do Sindicato dos Operários Navais, organizado e reconhecido oficialmente pelo Ministério do Trabalho em 1942, estivesse situada em Niterói.

Gomes (1999) descreve que no fim do Estado Novo em 1945, teve início um novo período dessa história, marcado por novas e grandes lutas, que se encerraram violentamente em 1964. Esse tempo é chamado de a época dos operários navais marcado por conquistas salariais, é também o tempo de vida desses trabalhadores que participaram das greves dos anos 1950, atingidos pelo golpe de 1964, participaram das resistências mais e menos visíveis dos anos 1970; verificaram os impactos nas transformações das relações de trabalho nos anos 1980; e ainda fizeram política partidária, organizando-se e pensando o futuro do país até os anos 1990.

O surgimento de uma ou de várias indústrias numa determinada região altera o clima de uma época e cria uma expectativa favorável ao crescimento industrial brasileiro. Na Amazônia, região desfavorecida de políticas públicas não foi contemplada no primeiro impulso à construção naval no final da década de 1950. Contudo, existiam estaleiros tradicionais que por intermédio do conhecimento tradicional somados aos indígenas conseguiam fazer reparação nos barcos de madeira, como mostram estudos realizados na Amazônica<sup>20</sup>. Sobre isso Ximenes (1992, p. 29) ressalta que a "sociedade capitalista tem-se

---

<sup>20</sup> Destacamos os seguintes estudos: a) Etelvina Garcia, *Navegação, comércio e construção naval no Amazonas*, 2014, faz um registro histórico da navegação na região, desde os primeiros tempos dos desbravadores, como

servido da tecnologia indígena, como já reconhecido, em inúmeros setores do ramo do conhecimento, mas tem silenciado sobre essas apropriações”.

Somente nas últimas décadas, nos governos de Luiz Inácio Lula da Silva e Dilma Rousseff (2002 a 2014), houve um incentivo à indústria naval amazonense, contribuindo com um segmento de grande importância econômica e social da região, uma vez que esta indústria é composta basicamente por pequenos estaleiros que utilizam o saber-fazer da construção e reparação de barcos. A Amazônia possui um capítulo especial sobre esse trabalho e seus trabalhadores que permanecem ainda no interior dos estaleiros à beira-rio, apesar da falta precária infraestrutura.

Os trabalhadores navais dos estaleiros, no bairro do São Raimundo, apresentam características singulares. Convivem diariamente carpinteiros navais, calafates, marceneiros, eletricitas, serralheiro e soldador. Esses trabalhadores constituem a força local fazendo parte do circuito produtivo de recuperação dos barcos. Trazem consigo o saber-fazer da construção e reparação de barcos. Alguns trabalhadores como calafates aprenderam o ofício com o pai e permanecem fieis aos ensinamentos. São homens com muitos anos de experiência e conhecem o passado e o presente dos trabalhos à beira-rio praticados cotidianamente. Esses trabalhadores não possuem vínculo empregatício com nenhum dos pequenos estaleiros.

Esses trabalhadores, assim como nos demais estaleiros tradicionais instalados à beira-rio do São Raimundo, realizam o trabalho na empreitada. Ou seja, é uma obra por conta de terceiro (dono do estaleiro), a ser feita mediante condições prévias como tempo e valor. Para clarificação do termo, empreitada é o contrato mediante o qual uma das partes (o dono do

---

Francisco de Orellana e Gaspar de Carvajal, ao processo de expansão territorial da coroa portuguesa, passando pela construção do Porto de Manaus, o fortalecimento da navegação comercial a vapor e as primeiras gerações empreendedores do setor de navegação no Estado no Amazonas.

b) Antônio Jorge Pantoja Gualberto, *Embarcações, Educação e Saberes Culturais em um Estaleiro Naval da Amazônia*, 2009. O autor parte do seguinte problema: como se desenvolve a prática educativa em um estaleiro naval da Amazônia e como ocorre o processo de construção e transmissão dos saberes culturais que perpassam a construção de embarcações? O estudo acontece no estaleiro Esperança, localizado na Cidade de Vigia de Nazaré, (Pará).

c) Nadja V. M. Lins et. al., *Construção Naval no Amazonas: proposições para o mercado, Estudo desenvolvido por pesquisadores do projeto Transporte Hidroviário e Construção Naval na Amazônia (THECNA)*, 2011;

d) Luciane Maria Legeman Salorte, *Carpinteiros dos rios: o saber da construção naval no município de Novo Airão/AM*. 2010.

e) Laércio Gomes Rodrigues, *Estaleiros artesanais: homens e barcos na construção de uma economia das águas*, 2011. Macapá, município de Santana/AP.

f) Marco Aurélio de Carvalho Martins, *O caminho das águas na Amazônia: itinerário da tecnologia naval amazônica e sua proteção jurídica como patrimônio cultural imaterial*, 2007.

estaleiro) se obriga a realizar uma obra específica, pessoalmente ou por intermédio de terceiros, cobrando uma remuneração a ser paga pela outra parte. A precarização desses trabalhadores fica evidenciado pelos sucessivos contratos verbais temporários que tem que cumprir, prazo de execução e valor pago, com jornada de trabalho extensa. Antunes (2006, p. 433) afiança que “essas empresas racionalizam os seus processos produtivos para atender ou até mesmo se adaptar as exigências da economia, diminuindo custo e fragmentando a classe trabalhadora”. Como a maior parte dos estaleiros tradicionais não dispõe da mesma tecnologia em relação aos outros maiores, optam por intensificar a exploração sobre seus trabalhadores, pagando salários mais baixos e contratando sem registro em carteira.

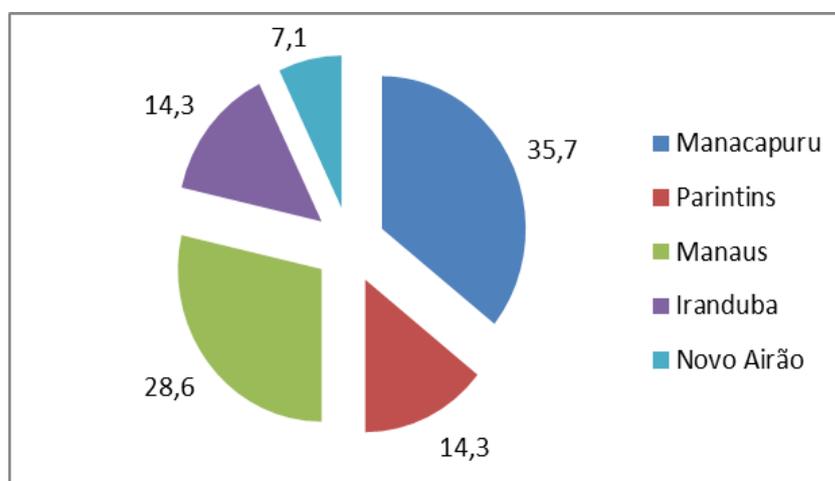
Alves (2010) destaca que a literatura sociológica, que discute as metamorfoses do mundo do trabalho, tem tratado a precarização do trabalho como sendo o movimento de desconstrução da relação salarial constituída no período histórico do capitalismo do pós-guerra. A precarização do trabalho será aqui entendida como o dismantelamento de formas reguladas de exploração da força de trabalho como mercadoria. A vigência do novo capitalismo flexível, com o surgimento de novas modalidades de contratação salarial, desregulação da jornada de trabalho e instauração de novos modos da remuneração flexível serão consideradas formas de precarização da força de trabalho.

Dentre os trabalhadores que podemos encontrar nos estaleiros tradicionais, no dia a dia do trabalho naval, encontramos os calafates. Eles auxiliam o carpinteiro naval e são responsáveis pela calafetação do barco e outros serviços. Aprenderam o trabalho com o pai ou tios por meio da oralidade. A continuidade da navegação, do comércio e cultura também passa pela experiência desse trabalhador. Nas observações de Domingues (1985, p. 25) "a navegação é fundamentalmente um acumular de experiências, isto é, o acumular da sabedoria nascida de uma prática secular. Não se trata de algo para se inventar, e dar por acabado".

Esses trabalhadores se revezam nos trabalhos nos estaleiros Jaime Dias, São Raimundo e São Jorge. Trabalham todos os dias da semana, até altas horas, mesmo que para isso tenham que improvisar cabos de fios e lâmpadas para iluminar o ambiente e assim poderem continuar o serviço, pois existe um prazo a cumprir. Eles fazem parte de uma reserva de mão de obra disponível que são contratados conforme a necessidade dos donos dos estaleiros tradicionais. É possível encontrar trabalhadores que passam o dia a espera de uma oportunidade de trabalho. Durante a realização das entrevistas esses sujeitos foram

considerados por estarem continuamente no bairro por muito tempo, desde a década de 80. Sentem-se parte da história do bairro do São Raimundo.

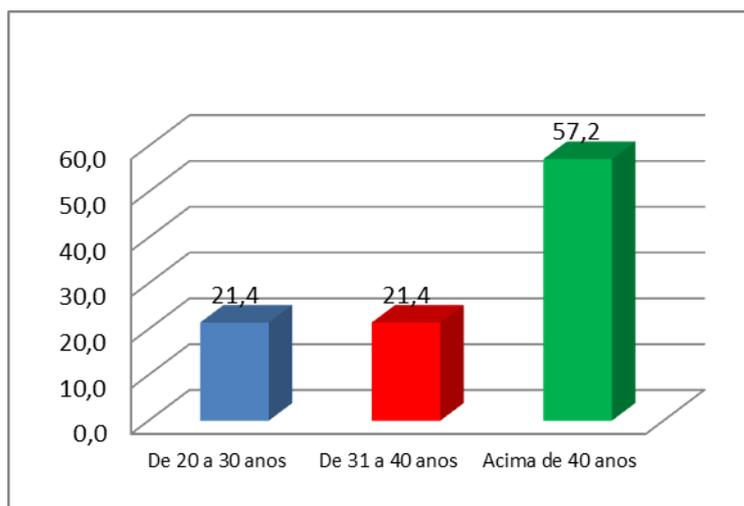
Os carpinteiros navais, calafates e ajudantes nasceram em Manacapuru (35,7%); em Parintins (14,3%); em Manaus (28,6%); em Iranduba (14,3%) e no município de Novo Airão (7,1%). Os carpinteiros navais e calafates chegaram à cidade de Manaus em busca de melhorias para si e para suas famílias, seja pelo estudo dos filhos, ou pela busca de emprego, uma vez que no interior as opções de uma vida mais digna se reduzem frente a escassez de trabalho formal. A oferta de emprego com o surgimento da Zona Franca de Manaus impulsionou, como sabemos, uma quantidade de pessoas vindas de várias partes do Brasil.



**Gráfico 1: Local de origem (Carpinteiro naval e Calafates e demais trabalhadores)**

*Fonte: Dados da pesquisa de campo, 2014.*

A partir da década de 1970 do século passado, o processo de apropriação do território de trabalho abrange também à beira-rio de Manaus, dessa vez, com novos elementos voltados para as atividades comerciais e industriais advindas da oferta de emprego gerados com a criação da Zona Franca de Manaus. Empresas privadas começaram a fazer uso do rio como alternativa para escoamento de sua produção por meio do transporte aquaviário, atraindo trabalhadores navais que com sua experiência já adquirida em cidades próximas a Manaus desembarcava em busca de serviço. Dessa forma, à beira-rio se tornou uma oportunidade de trabalho. De acordo com Oliveira (2003) tem-se uma intensa fixação dos agentes do capital, que passa a ocupar a beira-rio como alternativa comercial e econômica.



**Gráfico 2: Idade dos trabalhadores navais**  
*Fonte: Dados da pesquisa de campo, 2014.*

A exceção fica por conta dos ajudantes de serviços gerais que possuem idade próxima de 30 anos. Eles se diferenciam dos demais trabalhadores por serem mais jovens e por não ficarem por longo tempo no local. Deslocam-se de um estaleiro para outro em busca de trabalho. Assim, observamos que 21,4% dos entrevistados possuem de 20 a 30 anos, enquanto 21,4% estão na faixa etária entre 31 a 40 anos. Aqueles acima de 41 anos representam 57,2% (Gráfico 2).

Destaque-se o fato de que o carpinteiro naval e os calafates possuem uma idade avançada. Tal fato demonstra que o trabalho existente nesse território à beira-rio depende dos conhecimentos tradicionais desses profissionais. No entanto, sem perspectiva de renovação dessa mão de obra, em médio prazo poderemos ter escassez desse profissional. Castro (1988) afirma que esse território de trabalho garante aos seus membros direitos estáveis de acesso, de uso e de controle sobre os recursos. Todas as atividades produtivas contêm e combinam formas materiais e simbólicas com as quais os grupos humanos agem sobre o território. O trabalho que recria continuamente essas relações 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, o trabalho encerra dimensões múltiplas, reunindo elementos técnicos com o mágico, o ritual, e enfim, o simbólico.

À propósito, Moreira (2007) destaca o reconhecimento que se deve ter a esses segmentos de trabalhadores, reconhecê-los como dotados de distinções que demandam uma nova visão de sociedade, modificação radical das percepções, discussões e ações por conta de uma lógica e interação diferenciada com o espaço e o meio que o circunscreve. O conhecimento não se adquire de um dia para outro, mas de um longo processo de aprendizagem e de compartilhamento de informações entre seus membros, numa construção de tradição sobre construção naval. Hobsbawm e Ranger (2012, p. 12) salientam que “é essencialmente um processo de formalização e ritualização, caracterizado por referir-se ao passado, mesmo que apenas pela imposição da repetição”.

O carpinteiro naval Antônio Santana descreve que quando criança em Novo Airão seu padrasto o levava para ajudar a carregar tábuas e buscar ferramentas: *aprendi com o meu padrasto, no dia a dia, sendo ensinado muito cedo, desde os 09 anos em Novo Airão* (62 anos, entrevista, 2014). Outro carpinteiro naval entrevistado, Antônio Bitencourt relatou que começou na cidade onde nasceu, em Manacapuru, *aprendi com o meu pai, no dia a dia, sendo ensinado por ele desde muito cedo*. (70 anos, entrevista, 2014). O trabalho começou muito cedo para todos, com os antigos mestres sendo estes parentes próximos ou mesmo, membro da família ainda quando criança, numa aprendizagem pautada na necessidade, como alternativa para ajudar a família, visto que no interior onde nasceram, não há empregos com facilidade. Os conhecimentos adquiridos foram tão importantes para eles quanto os da escola institucionalizada. O conhecimento tradicional<sup>21</sup> desse grupo de trabalhadores naval está associado à prática desenvolvida por gerações relativas às atividades de construção e reparação de barcos, trata-se de um conhecimento com racionalidade diferenciada.

Uma rápida explanação se faz necessária sobre senso comum, no qual se fundamenta o conhecimento tradicional e o científico que não podem ser comparados, por se tratarem de formas distintas de conhecimento. Para Alves e Souto (2010, p. 40) eles “nos apresentam visões de ordens muito diferentes uma da outra”, porém, o autor observa a existência de uma continuidade entre pensamento científico e senso comum, considerando-os como expressões

---

<sup>21</sup> Observando a legislação nacional, encontra-se a definição de conhecimento tradicional no Art. 3º do Decreto 118 de 2002, como sendo: [...] todos os elementos intangíveis associados à utilização comercial ou industrial das variedades locais e restante material autóctone desenvolvido pelas populações locais, em coletividade ou individualmente, de maneira não sistemática e que se insiram nas tradições culturais e espirituais dessas populações, compreendendo, mas não se limitando a conhecimentos relativos a métodos, processos, produtos e denominações com aplicação na agricultura, alimentação e atividades industriais em geral, incluindo o artesanato, o comércio e os serviços, informalmente associados à utilização e preservação das variedades locais e restantes material autóctones espontâneo abrangidos pelo disposto no presente diploma (BRASIL, 2011, p. 37).

de se compreender o mundo na busca pela sobrevivência e melhoria na qualidade de vida. De acordo com os autores, percebe-se que, ambos possuem seu espaço e importância devendo o senso comum e a ciência, serem somados na busca por uma racionalidade ambiental.

Pelo trabalho dos carpinteiros navais que se realiza à margem do rio Negro, no bairro do São Raimundo, e ter domínio sobre a reprodução da arte da construção naval, iniciada quando criança em seu lugar de origem, esse trabalhador recebe um pouco mais por estar a frente da empreitada e por realizar toda a negociação com o dono do barco ou com o dono do estaleiro. Como o recebimento de valores está atrelado ao surgimento ou não de trabalho, fica difícil muitas vezes, calcular um valor mensal, pois existem semanas em que não aparece nenhum serviço como afirma o calafate Jorge Oliveira, *o trabalho tá difícil, aparece um barco por semana, caiu muito* (54 anos, entrevista, 2014).

Durante a pesquisa, tivemos a oportunidade de observar dois trabalhos de recuperação de barcos que estavam sendo realizados no estaleiro Jaime Dias. O primeiro era a reforma do casco de uma pequena embarcação, no qual havia cinco pessoas trabalhando. O segundo era referente a troca de uma hélice devido a quebra causado por tronco de árvore que descem os rios da região. Esse serviço estava sendo feito por apenas duas pessoas, sendo uma o carpinteiro naval. O calafate Jorge Oliveira perguntado se é frequente o surgimento de serviço afirma em sua fala que *agora não, aparece serviço muito pouco, apenas uma vez por semana e tem que semana que nada, pego serviço que custa de 80 ou 90 reais. Quem ganha dinheiro mesmo é o dono da carreira* (54 anos, entrevista 2014).

Apesar da dificuldade em se trabalhar como carpinteiro naval ou mesmo calafate e das condições do trabalho, percebe-se que esses trabalhadores não têm um reconhecimento dos governantes manauense, pois contribuem para que se efetive a circulação de pessoas e mercadorias. O produto final dessa produção de barco ou reparação é a materialização, expressa em práticas, de um conhecimento internalizado que, embora sem um registro escrito como os manuais para orientação, faz a diferença, como algo singular que compõe a seu próprio modo de ser. Perguntado se são realizados profissionalmente como carpinteiro naval, Antônio Santana afirma que *sinto valorizado, por onde ando sou visto bem. Sinto orgulho*. (62 anos, entrevista 2014). A valorização da profissão no qual se presencia à beira-rio do bairro do São Raimundo não vem de órgãos governamentais ou do poder público, mas do saber-fazer de uma atividade desenvolvida ao longo de toda uma vida, e o reconhecimento das pessoas comuns é a certeza de que o que foi feito até agora marcou a vida de muitos.

O trabalho bem feito, tradicional, é um registro da dedicação desses mestres quando realizam seu trabalho, o que faz com que os donos das embarcações o procurem pela sua experiência. A solidificação da tradição nos trabalhos dos carpinteiros navais, de acordo com Hobsbawm e Ranger (2012) está baseada num conjunto de práticas, normalmente reguladas por regras tácitas ou abertamente aceitas; tais práticas, de natureza ritual ou simbólica, visam inculcar certos valores e normas de comportamento por meio da repetição, o que implica, automaticamente, uma continuidade em relação ao passado. A oralidade e a observação têm também um papel fundamental nesse processo, sendo os mecanismos pelo qual essa gama de conhecimento é repassado.

É na observação diária das atividades que o aprendiz de carpinteiro naval familiariza-se com o trabalho assimilando-o e internalizando-o. A oralidade por sua vez preenche todas as lacunas deixadas pela observação, apreendida e exercida no dia a dia, onde é repassado de forma direta o conhecimento dos mais experientes aos mais jovens. Para Toledo e Barrera-Bassols (2010, p. 19) “o saber tradicional é compartilhado e produzido mediante o diálogo direto entre o indivíduo, seus pais e avós (em direção ao passado) e/o entre o indivíduo, seus filhos e netos (em direção ao futuro) com a natureza”. O resultado desse aprendizado é a concretização na prática, que embora sem um registro escrito, está guardado na memória deste sujeito. O trabalho desenvolvido pelos carpinteiros navais tem uma forte ligação com o passado a partir da relação concreta dos grupos sociais da região amazônica. É uma relação de confiança como crença ou crédito em alguma qualidade ou atributo que esses profissionais passam às pessoas por sua história de vida e conhecimento.

Os carpinteiros navais entrevistados, ao serem questionados se já passaram ou ensinaram alguém sobre seu saber-fazer na arte da construção naval, afirmaram que sim, inclusive iniciaram os filhos na profissão, porém não quiseram seguir. Para o mestre carpinteiro naval Antônio Santana *a profissão logo iria desaparecer, e preferiu que os filhos seguissem outro caminho, onde alguns já cursaram até faculdade* (62 anos, entrevista 2014). Apesar de a profissão ter possibilitado sustentar suas famílias, o mestre já temia que um dia pudesse desaparecer ou entrar em declínio. Nota-se o descontentamento quanto ao futuro da profissão. Um dos argumentos usados pelos trabalhadores navais para justificar a ideia de que a profissão está em declínio refere-se ao fato de que o trabalho à beira-rio está cada vez mais difícil, uma vez que se tem menos barco de madeira para se consertar.

Os trabalhadores navais são conscientes das inserções de novos materiais usados na arte da construção e reparação de barcos como o ferro e o alumínio, refletindo uma adaptação em seu saber-fazer. Ou seja, são cientes das modificações que ocorreram em sua profissão, principalmente, em relação à questão ambiental. O carpinteiro naval Carlos Bitencourt observa que *hoje não usamos só a madeira, mas alumínio e ferro também*. (59 anos, entrevista 2014). A resposta breve sintetiza a consciência de que para continuar exercendo a profissão de carpinteiro naval, daqui a alguns anos será necessário conhecimento das novas tecnologias no uso da produção de barcos, que por terem pouco grau de instrução fica muito distante do seu domínio. O uso de softwares nos estaleiros médios e grandes permite com que possam se diferenciar no mercado e seu uso está condicionado a um grau de escolarização elevada. Afirmativa também que pode ser comprovada pelo Calafate Jorge Oliveira *estudei até a segunda série, já tive orgulho dessa profissão, mas hoje não, se pudesse escolher mudaria de profissão* (54 anos, entrevista 2014).

Trabalhar nos estaleiros tradicionais ainda é possível, pois muitos trabalhadores conseguem desenvolver seu trabalho mediante as técnicas apreendidas no passado, sem uso de equipamentos modernos. Ainda se presencia a calafetação de barcos em conserto de barco com casco de madeira. Essas técnicas para estaleiros médios e grande porte não se utiliza mais. Não é mais possível um carpinteiro naval, como acontecia, administrar todo o processo de fabricação ou mesmo reparação de um barco mais moderno, feito de aço e alumínio. Giddens (1991) em as *Consequências da Modernidade* faz uma análise na interpretação "descontinuista" do desenvolvimento social moderno, no qual as sociedades pela inserção da tecnologia vão se transformando. A modernização substituiu as formas de sociedades tradicionais de ordem social. As rápidas mudanças nas últimas décadas na região amazônica são de forte impacto, no saber-fazer dos trabalhadores navais.

Para suprir as demandas por mão de obra qualificada ao mercado local, houve a necessidade, imposta pelo capitalismo, de se qualificar jovens mediante as universidades. A inserção de novos trabalhadores beneficiou de um lado o mercado local do segmento naval mais moderno, ao preparar trabalhadores mais qualificados para assumir o trabalho da carpintaria naval no Amazonas. O controle da produção saiu, em grande parte, das mãos dos mestres carpinteiros navais de conhecimento tradicional para novos profissionais chancelados pelo conhecimento científico.

Em Manaus, a partir de 2002, com o investimento recebido pelo governo federal à indústria naval brasileira por meio de Fundo da Marinha Mercante (FMM), buscou-se alternativa para qualificação ao mercado naval de trabalhadores que progressivamente alterou a relação social, autonomia e saber-fazer desses trabalhadores dos estaleiros tradicionais. A formação mais lenta, sob supervisão do mestre carpinteiro naval, foi substituída por formas mais ágeis e científico de aprendizado.

Em 2009, a Universidade do Estado do Amazonas- UEA, inicia o curso superior de Tecnologia em Construção Naval da Universidade do Estado do Amazonas (UEA), em caráter especial, no município de Novo Airão, cidade com forte tradição em construção de embarcações de madeira. Em 2012, o Centro Universitário Luterano de Manaus – CEULM ULBRA, formou um turma curso Superior de Tecnologia em Construção Naval. As instituições procuram preencher uma lacuna deixada pela escassez de políticas públicas na região para a construção naval, no intuito de preparar profissionais para o mercado de trabalho.

Desde então, com formação técnica em carpintaria naval superqualificaram-se, profissionais ligados aos setores de preparação do trabalho com introdução de processo de preparação com uso intenso da chapa de aço, utilização extensiva da solda, difusão e aplicação do acabamento avançado e, concomitantemente, centralização dos sistemas de planejamento e controle da execução do trabalho e redefinição da relação entre áreas de projeto e de produção. Abriu-se o campo para a maior rotinização e banalização de trabalhos e polivalência de trabalhadores especializados. A consequência é a exclusão, pelo mercado, de certos trabalhadores navais com baixa escolarização, mas grande conhecimento tradicional, sendo absorvida pelos estaleiros tradicionais com precária infraestrutura.

O carpinteiro naval Antônio Bitencourt relata que *a tendência é o desaparecimento dos pequenos estaleiros tradicionais, ou eles terão que ir para o interior do Estado. Os estaleiros grandes vão continuar dominando (70 anos, entrevista 2014)*. Para Pedro Pereira *os estaleiros grandes vão continuar mas os pequenos vão desaparecer como os de reparos de barcos*. (Carpinteiro naval, 54 anos, entrevista 2014). Essas afirmações apontam para a realidade desses estaleiros tradicionais que sem uma infraestrutura adequada perdem espaço e competitividades com outros maiores e mais modernos. Começa então a configurar-se aqui não apenas uma ‘nova geração’ de trabalhadores, mas também um novo padrão de relação entre as gerações. A inserção desses novos profissionais aos estaleiros mais modernos

proporciona uma progressiva consolidação dos novos métodos administrativos e industriais na esfera da globalização, postos em prática com o discurso de formação de mão de obra mais qualificada. Por outro lado, deixam de lado o carpinteiro naval experiente com um saber sobre a capacidade de organização, produção e reparação de barcos por considerá-lo ao mercado obsoleto, ultrapassado para os padrões capitalistas e mercadológicos.

Gerações de trabalhadores, portanto, bem como as relações entre elas, de acordo com Pessanha e Morel (1991) não representam apenas uma lacuna nas diferenças das idades entre esses trabalhadores, mas devem ser analisadas no contexto das transformações institucionais e estruturais que afetam cada setor, implicando novas características de recrutamento e seleção, ressignificando a forma de trabalho numa dimensão constituída por gerações de trabalhadores, isto é, estabelecem-se fronteiras simbólicas que distinguem ‘velhos’ e ‘novos’ operários no segmento da construção naval na Amazônia. Percebe-se que a questão das gerações parece constituir dimensão importante de diferenciação e identificação internas, parte integrante das representações que estes grupos apresentam entre si, sobre o mundo social e o trabalho no segmento naval na Amazônia.

Nota-se uma diferenciação entre as categorias ‘velhos’ e ‘novos’, ou seja, há um discurso de que seu momento como profissional como carpinteiro naval já está chegando ao fim e que o sentimento de impotência quanto ao término da profissão é iminente. O carpinteiro naval Antônio Santana relata que *hoje não mudaria, sou realizado, me sinto bem. Não mudaria pela idade* (62 anos, entrevista 2014). Apesar da confiança das conquistas feitas no passado por intermédio da profissão o fator idade torna-se um obstáculo que o convence de que seu momento como trabalhador está chegando ao fim.

O uso de tais categorias (‘velhos’, ‘novos’) reflete concepções distintas sobre o espaço social, o ‘lugar’ e o trabalho à beira-rio do São Raimundo. Não é somente o trabalho que mudou mais as relações sobre as técnicas possuem grande contribuição sobre o fazer-fazer do carpinteiro naval, conforme o senhor Antônio Bitencourt ao observar que, *durante o tempo que trabalhei era muito bom, a partir dos anos 80 e 90 mudou muita coisa, hoje o barco para ser feito precisa ter assoalho de ferro, antigamente não. Outra coisa, a madeira era mais fácil e hoje tá muito difícil conseguir madeira para se trabalhar.* (70 anos, entrevista 2014).

Pessanha e Morel (1991) destacam que diversos autores têm apontado para as possibilidades que a caracterização de gerações sociais, definindo o encontro de duas histórias

- a individual e a coletiva - traz para a análise da construção de identidades sociais. Mannheim (1972), Halbwachs (1990) e Arendt (2014) chamaram a atenção para a contribuição das diferentes gerações na elaboração de uma memória coletiva, possibilitando a construção de quadros de referência significativos para a formulação de orientações e avaliações que fundamentem a prática política.

Nas análises que fizeram sobre a história de segmentos da classe trabalhadora, Barrington Moore (1987) e Thompson (1988) também ressaltaram a importância das tradições coletivas enquanto parte da herança social de um grupo, constituindo bases para a avaliação de situações vividas no presente. O primeiro sustenta que é necessário haver normas básicas, que sobrevivam à necessidade de a sociedade estar refazendo a cada vez seu contrato social. A obediência a tais normas constitui-se, nesse caso, a um gesto de maturidade, pela adesão aos valores da sociedade específica em que se vive. O segundo desenvolve a noção de tempo para o trabalhador. Ou seja, como o tempo capitalista atropelou o tempo do lavrador, do manufactureiro que trabalhava por empreitada. O relógio passou a ser protagonista do relacionamento do ser humano com o tempo. Para Thompson (1988), os costumes se consolidam pela prática e pela consciência que as pessoas tem dessa existência, e que a medida que esses costumes são superados ou não as geração que aparecem não compartilham desse mesmo corpo de referência, esses costumes são relegados e esquecidos. Destaca ainda que a cultura é algo vivo, não é tão tradicional que não possa ser superado.

A indústria naval na Amazônia, formada pela contribuição dos jesuítas e repassada por tradição oral de pai para filho registra atividades desde a colonização portuguesa como descrevemos no capítulo I, se desenvolveu progressivamente às margens dos rios da região, no saber-fazer do dia a dia e no trabalho artesanal desenvolvido sob condições ambientais muito adversas. Os trabalhadores navais na Amazônia, pouco sabem de sua história, nem a sociedade se move em sua direção para entender a riqueza de sua prática tradicional. Como num passado distante, desconhecem sua importância, como se vivessem ainda num conjunto de referência que não se remete a essas mudanças, especificamente, no contexto da modernidade. Evidenciam um pessimismo quanto ao futuro e quanto à continuidade de seu trabalho. Os carpinteiros navais entrevistados têm consciência de que possivelmente num futuro próximo a profissão deixará de existir, pois como observa o carpinteiro naval Carlos Bitencourt, *temos poucos profissionais atuando, e aqueles que conseguem mudar de profissão estão mudando. (59 anos, entrevista 2014)*. Para o carpinteiro naval Pedro Pereira *nunca ensinei, os jovens não se interessam pela profissão. (54 anos, entrevista 2014)*. As narrativas

levantadas nos mostram uma realidade presente nesse ofício à beira-rio do bairro do São Raimundo, onde os carpinteiros navais aos poucos vão se afastando desse trabalho pela contínua condição precária e falta de continuidade de tradição entre os mais jovens.

Durante a consolidação da indústria naval na região amazônica, início do século XVII os iniciantes a construtores navais eram praticamente arregimentados muito novos, em torno de 07 a 10 anos de idade. A escola de aprendizes, que funcionou no Educandos, no século XIX contribuiu para essa expansão. A prática da construção no dia a dia tornou-se iniciação para muitos no interior dos estaleiros. Ou seja, no chão dos estaleiros eram treinados pelos mestres carpinteiros navais. Muitos deles aprenderam contribuindo no trabalho diário por iniciação de parentes ou amigos. A referência a essa prática pode ser verificada na fala do calafate Jorge Oliveira. *Trabalho desde os dez anos de idade. Aprendi sozinho, do meu esforço e recebendo orientações, olhando e observando os outros fazendo. Tive também muitas dicas de amigos que já faziam o serviço. Sempre trabalhei como calafate (54 anos, entrevista 2014)*. A singularidade no ofício da produção de barcos de madeira acompanha o carpinteiro naval por toda vida profissional. Atrelados às condições materiais de sua criação singular (o barco) ainda presente à beira-rio, diferencia-se por ser um trabalhador do segmento naval com conhecimento empírico apurado sobre construção naval, reproduzindo técnicas antigas, passado de geração em geração com poucas modificações através dos tempos.

Atualmente, entre os trabalhadores navais encontrados à beira-rio do São Raimundo, existe diferenciação entre a forma de socialização profissional e a ausência de uma participação sindical e política. A primeira refere-se à forma de socialização ou inserção no trabalho é o momento dotado de características próprias e configurado pela constituição identitária que vai caracterizar o profissional ao longo de sua carreira. Thompson (1988) salienta que os costumes, os afazeres, dão identidade à classe social. O costume só existe quando existe um corpo de referência que identifica e transmite de pessoa para pessoa. O sentimento de choque com a realidade se inicia na infância contam com a ajuda de pessoas mais experientes, despertando a necessidade de se adaptar-se às condições do trabalho. É o período inicial difícil, marcada por intensas aprendizagens que possibilitam a continuidade na profissão e da prática profissional do futuro profissional, em termos de autoconfiança, experiência e de identidade profissional. A segunda, quanto à participação sindical as mudanças das últimas décadas conferiram características peculiares quanto à estruturação do mercado. Observou-se uma redefinição das relações de trabalho, com uma diversificação

crescente dos tipos de contratação, das formas de inserção dos trabalhadores na estrutura produtiva e, ainda, a persistência de importantes segmentos em atividades produtivas tradicionais (DIEESE, 2011). Assim, diante do contexto, verifica-se pouco entusiasmo pelos trabalhadores navais, visto que nunca se sentiriam representados em virtude da complexidade e aos desafios atuais que os novos sindicatos precisam superar para alcançar esse segmento naval, dando a impressão de abandono ou mesmo de uma associação sem propósito. O carpinteiro naval Antônio Bitencourt relata: *não sou sindicalizado, nunca paguei e nunca precisei para nada (70 anos, entrevista 2014)*.

É um desafio aos sindicatos a inserção desse trabalhador. A figura do sindicato é distante, sem presenciar intervenções concretas que contribuam significativamente para melhorar sua vida como profissional. No entanto, existe uma discussão sobre essa questão, de acordo com Dieese (2011) é reconhecida a complexidade que envolve a crescente interação entre as atividades desenvolvidas pelo setor informal e os setores dinâmicos da economia que propiciaram maior relevância ao debate para o combate à precarização do trabalho assalariado. Para Alves (2000) o desafio dos sindicatos é como incorporar esse contingente de trabalhadores que faz parte da realidade brasileira, especificadamente, à beira-rio de Manaus. O autor destaca que é devido à crise do sindicalismo no Brasil diante do novo complexo de reestruturação produtiva, que, se mantêm, hoje, uma posição de interrogação sobre os rumos do sindicalismo no Brasil. Conforme Dieese (2011) foi a partir da década de 1990, com as transformações na esfera produtiva que deram contornos mais nítidos ao fenômeno da informalidade. As novas e renovadas formas de articulação entre empresas capitalistas e pequenos empreendimentos, bem como as novas e renovadas modalidades de subordinação do trabalho ao capital, explicitaram a simbiose existente entre o processo de acumulação e a informalidade. O movimento sindical precisa tomar para si não somente trabalhadores assalariados, mas também quem está no centro da economia como para aqueles excluídos do mercado e nos polos periféricos do mundo do trabalho.

Oliveira (2013) destaca que os trabalhadores da construção naval na Amazônia e no Baixo-Tocantins trabalham em sua maioria em regime de diária, ou como proprietários de pequenos estaleiros. Retiram seu sustento da produção de barcos, embora uma pequena parte também tenha outras atividades como a agricultura familiar às margens dos rios. A forma de remuneração é variada, geralmente baixa, constituída por pequenos serviços de reparação. Na Amazônia o setor é formado basicamente por proprietários de estaleiros tradicionais e por trabalhadores informais que, detentores de um conhecimento tradicional sobre construção e

reparação de embarcações, conseguem suprir importante parcela da demanda naval no que se refere ao conserto de barcos de madeira. Em 2015, os trabalhadores dos estaleiros tradicionais à beira-rio, no bairro do São Raimundo limitaram-se a consertar embarcações fluviais de madeira destinadas a produção pesqueira e de transporte de pessoas e mercadorias. O carpinteiro naval Antônio Santana (Figura 49) e o Calafate Jorge Oliveira (Figura 50) compõem a força de trabalho no bairro do São Raimundo nos estaleiros tradicionais.



**Figura 49: Antônio Santana - Carpinteiro Naval**

**Fonte:** foto do autor, 2014.

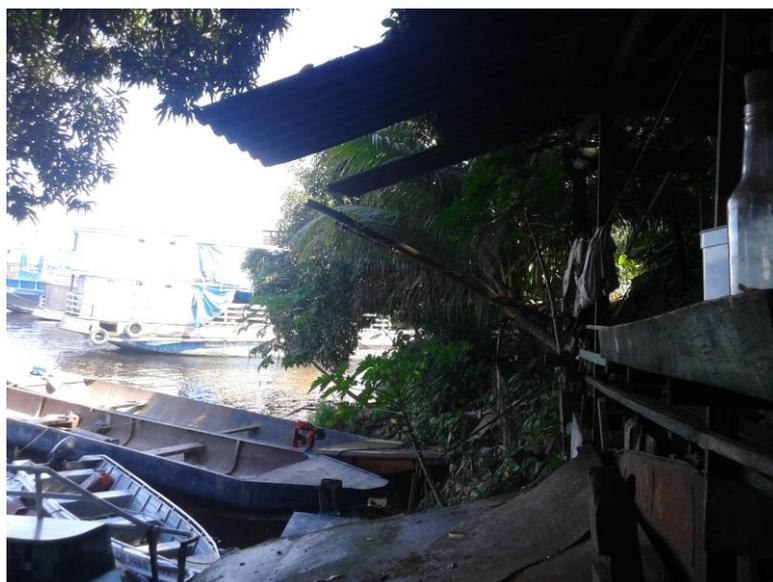


**Figura 50: Jorge Oliveira - Calafate**  
**Fonte:** foto do autor, 2014.

Nas segundas e terças-feiras são os dias no quais se pode presenciar maior número de trabalhadores, porque são os dias em que normalmente os donos dos estaleiros faz a contratação dos trabalhos a serem feitos. Observamos aproximadamente esperando até 15 trabalhadores como carpinteiro naval, calafate, pintor e ajudante. Todos aguardando uma oportunidade de trabalho. Como nem todos conseguem uma chance para trabalhar, alguns se deslocam para outros estaleiros tradicionais da cidade na intenção de arranjar serviço. A relação de amizade existente entre eles fortalece o convívio e ajuda a fazer a seleção da contratação. Eles estão dispostos a aceitar qualquer valor pelo primeiro serviço que aparecer. O ajudante Francisco Caldas relata que *vim parar aqui porque meus amigos também estão aqui e aí sempre estão trabalhando e conseguindo algo para fazer. (37 anos, entrevista 2014).*

Aceitar o valor determinado pelo dono do estaleiro é uma condição que se impõe em favor da sobrevivência e do trabalho, estabelecendo a si mesmo uma forma de vida para sobreviver. Arendt (2014, p. 17) em sua obra, “A condição humana”, faz a distinção de três atividades do homem, são elas o trabalho (manutenção da vida); a obra (produção de algo novo); e ação (vida pública, política). Estas três atividades fazem parte da *vita activa*: a vida humana. Observa a autora que a condição humana diz respeito às formas de vida que o

homem impõe a si mesmo para sobreviver. São situações que tendem a suprir a existência do homem e variam de acordo com o lugar e o momento histórico do qual o homem é parte. Sendo assim, somos condicionados pelos nossos próprios atos e pelo contexto histórico que vivemos, a cultura, os amigos, a família; são os elementos externos do condicionamento. Apesar da improvisação e precariedade serem visíveis, à beira-rio é o lugar onde podem ter a expectativa ou mesmo de uma oportunidade de trabalho (Figura 51).



**Figura 51: Lugar de espera dos trabalhadores**

**Fonte:** foto do autor, 2014.

Na figura 51, observamos o *lugar de espera* onde os trabalhadores navais passam o dia inteiro aguardando a notícia da existência de um serviço para serem contratados. O local é improvisado, com pouco espaço para circular, precário e mal. Durante a enchente do rio Negro a situação piora devido ao acúmulo de lixo, o que atrai insetos e moscas, como poder ver na figura 52. Uma condição suportada no dia a dia pela necessidade do trabalho.



**Figura 52: O local é improvisado**

**Fonte:** foto do autor, 2014.

Um dos trabalhadores relatou que o lugar onde eles estão antigamente era uma casa. Com o passar dos anos ela cedeu no barranco devido às chuvas fortes, o que fez com que ficasse torta e inclinada, algumas paredes caíram. A partir daí, sem dinheiro para reconstruir, o dono do espaço permitiu com que trabalhadores navais pudessem permanecer no local. Em troca teriam que conservar o local e evitar o movimento de pessoas estranhas ou somente com autorização. Essa estratégia permite também que se tenha sempre mão de obra por perto caso apareça alguma necessidade imediata de trabalho.

Na enchente do rio Negro fica difícil a circulação no pequeno espaço devido a sua estrutura precária. Apesar das condições ambientais difíceis é um lugar de encontro e oportunidade de trabalho. É nesse ambiente que acontece a sociabilidade e trocas de experiências compartilhadas no grupo de trabalhadores. Mesmo quando as águas do rio Negro, cabos de aço, lixo e insetos parecem dificultar o convívio (Figura 53).



**Figura 53: Precarização na enchente do rio Negro**  
**Fonte:** foto do autor, 2014.

No que tange a sociabilidade encontrada à beira-rio entre os trabalhadores navais no bairro do São Raimundo, Simmel (2006, p.69) observa que “ela estaria nas combinações de inúmeras maneiras divergentes de interagir em função de seus interesses”. Esses interesses, quer sejam sensuais ou ideais, temporários ou duradouros, conscientes ou inconscientes, causais ou teleológicos, formam a base das sociedades humanas. Assim, o autor salienta que a “sociabilidade é o fenômeno dado por meio de impulsos ou finalidade no que concerne a vida própria” (p. 70). Exercício livre de todos os conteúdos materiais. Para que haja uma socialização deve existir o agrupamento dos indivíduos que irão satisfazer suas necessidades. Assim, é possível fortalecer as relações interpessoais por meio de histórias e experiências vividas, facilitando ainda mais a sociabilidade e interação entre os grupos.

Simmel (1983, p. 178) traz exemplos históricos de sua concepção de sociabilidade. Um deles: nos primórdios da Idade Média alemã, existiam irmandades de cavaleiros. Consistiam elas de famílias nobres que mantinham relações amistosas entre si. Os propósitos originalmente religiosos e práticos desses grupos parecem ter-se perdido bem cedo. No século XIV, só restavam os interesses e as formas de comportamento cavalheirescos como características de conteúdo, mas logo depois mesmo estes desapareceram, e nada ficou além de associações puramente aristocráticas. [...]. Uma vez que todo o seu conteúdo se perdeu,

restou somente um resíduo que só podia consistir na forma e nas formas de comportamento recíproco. Para o autor a sociedade é processo de socialização e a interação perpassa todas as fases da vida de forma dinâmica, onde o todo é o conjunto das relações mútuas funcionais. Ou seja, abrange conteúdos materiais e formas de vida social onde a interação entre os indivíduos surge a partir de determinados impulsos ou da busca de certas finalidades que acabam por desencadear redes de reciprocidades expressas nas formas sociais, às quais chama de associações. “A sociabilidade é resultante das condições inerentes e gestadas pelas múltiplas combinações interacionais acionadas a partir dos indivíduos por grupos e por classes sociais, sintetizadas e cristalizadas na própria sociedade.” (2006, p. 190). Onde os indivíduos exercem e sofrem efeitos uns sobre os outros.

A maioria dos trabalhadores navais se conhece por apelidos, alguns jocosos, que foram inseridos quando começaram a frequentar à beira-rio. Estar nesse lugar é a certeza de que mais cedo ou mais tarde aparecerá um trabalho para que todos possam ganhar algum dinheiro. Simmel (2006) postula uma relação dinâmica entre indivíduos que querem ser aceitos socialmente e que se apresenta na forma de sociação. Desse modo, o indivíduo que pretende efetivar-se como parte de uma sociedade ou grupo vai infundir-se no que o autor chama de tatos sociais, o que seria o “conjunto de maneiras, atitudes e trejeitos socialmente sancionados, prestando-se à efetivação das conexões das interações e relações sociais, o que permitirá aglutinar os indivíduos em torno de indeterminados interesses motivacionais. É uma ação objetivando a própria sociação.” (2006, p.191).

Essa dependência existente entre os trabalhadores locais e os estaleiros tradicionais pode representar uma dominação da subjetividade e da vontade do sujeito, no qual a própria força de trabalho transformou-se em mercadoria. A dominação social está fundamentada em uma forma historicamente específica do trabalho realizado à beira-rio de Manaus. Postone (2014) salienta que acontece no nível mais fundamental, não se efetiva na influência dos estaleiros sobre a força de trabalho informal presente ali, mas na dominação das pessoas por estruturas sociais abstratas constituídas pela própria pessoa, mesmo que não tenham a consciência para perceber tal fato (POSTONE, 2014). Os trabalhadores da construção naval fazem parte da história social do trabalho no Amazonas. De certo modo, são responsáveis pela existência dos estaleiros tradicionais por meio de seu saber-fazer.

### 3.5. O saber tradicional: arte e ofício.

O uso da tecnologia cada vez mais constante na produção de barcos na atualidade nos faz refletir sobre o termo modernização que vem do latim, do adjetivo ‘modernus’, cuja primeira aparição documentada se dá no século V, na transição da antiguidade Romana ao mundo da Nova Era Cristã. “Em seus empregos mais antigos, a palavra tem apenas o sentido técnico do limite da atualidade, (...) deriva de ‘modo’ - que, então, não significava apenas – precisamente, já, imediatamente, logo, mas, provavelmente, significasse também ‘agora mesmo’. [...] ‘Modernus’ não significava apenas ‘novo’ mas ‘atual’. Entre os conceitos temporais aproximadamente sinônimos, modernus é o único cuja função é designar exclusivamente atualidade histórica presente.” (JAUSS, 1996, p. 51). As transformações sociais, econômicas, tecnológicas e culturais facilitaram em todos os aspectos a vida dos seres humanos. De acordo com o autor, durante o século XII, o moderno é experimentado como aperfeiçoamento – o novo realça o antigo e o antigo sobrevive no novo. A modernização é o ato de modernizar, tornar moderno, ou seja, adaptar-se aos usos e aos tempos modernos. Na cidade, o termo modernidade vem atrelado à urbanização e à industrialização (LEFEBVRE, 2001, p. 9).

Giddens (2000) observa que vivemos uma época marcada pela desorientação, pela sensação de que não compreendemos plenamente os eventos sociais e que perdemos o controle da vida social. A modernização rompeu o referencial protetor da pequena comunidade e da tradição, substituindo-as por organizações muito maiores e impessoais. O indivíduo se sente privado e só, num mundo em que lhe falta o apoio psicológico e o sentido de segurança oferecido em ambientes mais tradicionais. O carpinteiro naval contemporâneo também é alvo dessa insegurança em sua profissão devido à falta de perspectiva e do avanço tecnológico em estaleiros maiores e mais estruturados para produção de barcos. Carlos Bittencourt salienta que a profissão de carpinteiro naval *simbolizava um sonho, ter algo que fosse reconhecido, chamava muita atenção na época.* (59 anos, entrevista 2014). Era uma profissão que denotava respeito às pessoas que o conheciam, pois esse conhecimento era singular. Apesar dos avanços tecnológicos conquistados pela sociedade, o conhecimento tradicional ainda persiste na construção e reparação de barcos para a navegação nos rios da região.

Etimologicamente o termo navegação deriva da conjugação dos vocábulos latinos "navis", que significa navio, nave, e "agere" que significa direcionar, dirigir. Semanticamente navegação pode ser definida como a arte de conduzir com segurança embarcação de um ponto a outro da superfície líquida da Terra. O que se percebe é que a navegação e o desenvolvimento de diferentes embarcações devem-se às formas de ver o mundo, de entender a relação de cada povo com seu rio e lago, com certeza não com o intuito de realizarem grandes conquistas como no passado, mas de possuir algo para sua locomoção, permitindo percorrer distâncias cada vez maiores no meio da floresta amazônica.

Os pequenos estaleiros tradicionais não incorporaram a modernização tecnológica contemporânea. Ainda utilizam carreiras de madeira, muito comum na década de 1970, uma inovação para época. Cada vez menos espaços no mercado de construção naval, os estaleiros tradicionais são deixados à própria sorte em virtude de fatores como a falta de recursos para aquisição de tecnologia e de uma estrutura adequada. Como estratégia para permanecerem atuando se apropriam dos conhecimentos empíricos do carpinteiro naval para realizar serviços de reparação de barcos de madeira e assim continuar existindo numa relação desigual com os médios e grandes estaleiros. A consequência de uma globalização que fragmenta o indivíduo e que também provoca impactos sobre o trabalho contribui para a exploração dos trabalhadores navais pelos estaleiros tradicionais. Vasapollo (2005) afirma que cada vez mais um grande número de trabalhadores tem um contrato de curta duração ou de meio expediente; os novos trabalhadores podem ser alugados por algumas poucas horas ao dia, por cinco dias da semana ou por poucas horas dois ou três dias da semana.

Antunes (2006, p. 12) afiança que “essa dimensão dúplice e mesmo contraditória presente no mundo do trabalho que cria, mas também subordina, humaniza e degrada, libera e escraviza, emancipa e aliena manteve o trabalho como questão nodal”, como se pode ver nos estaleiros tradicionais. O trabalho desenvolvido pelo carpinteiro naval durante a enchente do rio Negro, se destaca pela habilidade adquirida por anos, demonstrando segurança e cuidado na hora de iniciar o serviço. Ao decidir realizar um difícil trabalho, busca conversar com outros colegas para melhor executar a tarefa, com a finalidade de não causar prejuízo ao dono do barco ou mesmo acidente. Essa atitude aparentemente simples revela enorme capacidade de liderança do carpinteiro naval. Com grande experiência, observa, analisa, ouve, determina a melhor maneira de fazer o serviço.

Num dos serviços presenciados durante a pesquisa, notamos a maneira de lidar com adversidades, precária infraestrutura e com a pouca mobilidade que se tinha para trabalhar. As águas escuras do rio Negro dificultaram a localização dos pontos de amarração do barco por cordas na carreira e reduziram os espaços para locomoção. A amarração precisava estar bem firme, pois, o banzeiro de barcos que transitavam próximos ao local poderia causar problemas como acidentes, dessa forma as cordas eram verificadas constantemente (Figura 54).



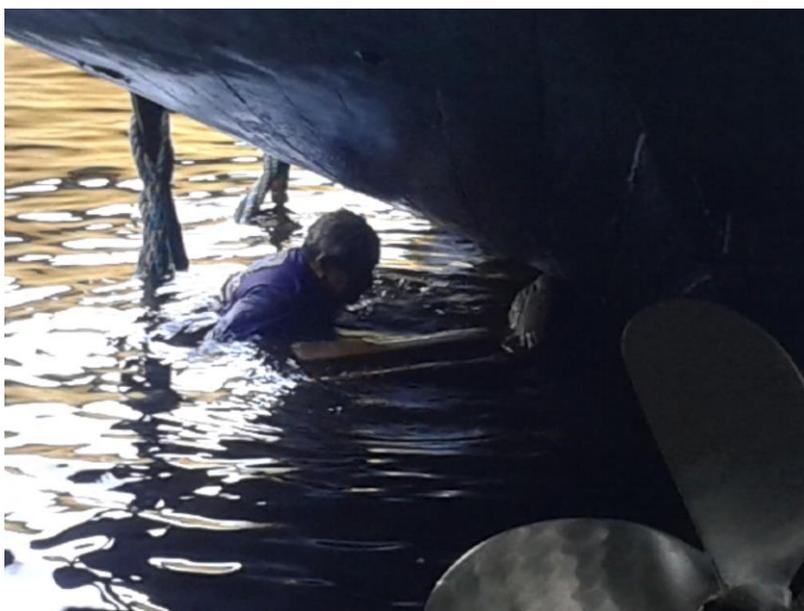
**Figura 54: Trabalhadores na enchente**

Fonte: do autor/2015

A arte de fazer na construção tradicional de barcos de madeira apesar da pouca infraestrutura demonstra habilidade e destreza. Conforme Cunha (2010), o termo arte, derivado do latim *ars*, arte manual, ofício, habilidade adquirida pelo estudo ou pela prática. Com o tempo, o termo latino *ars* passou a designar um tipo de técnica relacionada à produção de objetos com beleza estética, ou aquilo que é esteticamente agradável aos sentidos humanos. O carpinteiro naval observa toda a situação no qual deverá acontecer o reparo do barco, pois serviço precisa acontecer da melhor forma possível.

O desenvolvimento do trabalho da carpintaria naval realizado sob pouca infraestrutura revela uma habilidade adquirida à beira-rio que evidencia um saber-fazer que foge aos padrões de outros trabalhadores, ficando perceptível em situações que precisam improvisar na hora da execução da atividade. Rodrigues (2011) salienta que 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. Para o autor, a arte dos mestres artesãos configura-se como mais uma ferramenta para se pensar o desenvolvimento local, tendo como base o saber e cultura local.

A determinação com que executam serviço relacionado à reparação pode ser percebida tanto na vazante quanto na enchente do rio Negro. Na época da enchente, em alguns momentos, o carpinteiro naval é obrigado a entrar na água nadando e tateando a procura dos pontos que necessitam de reparação. O cuidado é redobrado pelo pouco espaço que existe para se locomover de um lugar ao outro na carreira submersa, de acordo com a figura 55.



**Figura 55: Amarração do barcos na carreira submersa**

Fonte: do autor/2015

A preocupação com o banzeiro é constante devido vaivém, que acontece com a passagem de navios maiores próximos à margem, fazendo com que as cordas que seguram o barco possam se soltar. Dessa forma, o cuidado com as amarrações das cordas é uma

constante, sendo conferidas constantemente para evitar que durante o trabalho o barco vire ou fique balançando, como se pode notar na figura 56.



**Figura 56: Amarração do barco por cordas**

Fonte: do autor/2015

No entanto, a precarização do trabalho do carpinteiro naval e de outros trabalhadores navais fica mais evidente quando as águas descem. A vazante do rio Negro expõe o precário mundo do trabalho nos estaleiros. À medida que o rio desce, estruturas e amarrações por meio de cordas desgastadas são percebidas. Não são apenas as águas que descem, o barco precisa acompanhar a descida das águas, para facilitar o retorno ao rio. A circulação dos trabalhadores navais fica prejudicada pela quantidade de restos de madeira e paus que se encontram na margem, como se pode notar na figura 57. Constituindo-se num ambiente precário, sob condições de trabalho insalubres. Esses fatores causam desconforto, aumentam o risco de acidentes e provocam danos à saúde dos trabalhadores.



**Figura 57: Condições de trabalho na vazante**

Fonte: do autor/2015

Como já comentado, famílias com habilidade na arte e construção de barcos se estabeleceram em regiões às margens dos rios amazônicos. Arte e ofício são faces de uma mesma realidade social à beira-rio que se completam e dão o significado para a profissão de carpinteiro naval. O uso da técnica de construção naval facilitou a fixação ao ambiente das águas. Esses trabalhadores navais conseguiram desenvolver-se, ultrapassando o limite geográfico imposto pela natureza e a limitação das estruturas físicas precárias dos estaleiros tradicionais por intermédio de sua criatividade na construção de barco de madeira.

Esse poder criativo desses trabalhadores de acordo com Adorno (1995, p. 154) possibilitou colocar no lugar da mera adaptação “uma concessão transparente a si mesma onde isto é inevitável, e em qualquer hipótese confrontar a consciência desleixada, eu diria que o indivíduo só sobrevive enquanto núcleo impulsionador da resistência”. Por um longo período na história da região esse trabalhador naval se constituiu como sujeito autônomo em sua profissão e cultura. Simbolizam no mundo do trabalho amazônico um caráter de resistência e liberdade ao possibilitar o deslocamento de pessoas, além de um controle substancial sobre seus trabalhos, objetivada por meio de suas criações nos estaleiros tradicionais face ao processo de empobrecimento de uma produção seriada consequência da

modernização de muitos estaleiros médios e grande porte na região que aconteceram na Amazônia, que de posse de recursos tecnológicos produzem barcos de ferro. Marx (2006) observa que no modo de produção capitalista (trabalho industrial), o processo de trabalho é desmontado pelo capital que o remonta à sua própria lógica. O trabalhador torna-se propriedade do capital.

Adorno e Horkheimer (1985, p.114) salientam que a “técnica da indústria cultural levou apenas à padronização e à produção em série, sacrificando o que fazia a diferença entre a lógica da obra e a do sistema social”. No trabalho do carpinteiro naval amazônico o talento emerge como requisito indispensável à realização do ofício. Tal característica permite assim diferenciar o saber-fazer desses trabalhadores de outras formas de produção que não retrata uma identidade cultural, como a produção seriada, que pode ser danoso, quando objetiva conduzir à eliminação de suas tradições e herança cultural, sob o argumento da produção em massa para o mercado. Salienta Gehlen (2011) que o “fetiche” da autonomia, do lucro e da falsa liberdade esconde não só a falta de proteção, a insegurança e a não-garantia dos direitos sociais e trabalhistas, mas também a identidade em relação à sua produção.

Os barcos de madeira produzidos nos estaleiros tradicionais pelos carpinteiros navais expressam uma arte pautada numa tradição secular ainda presente. Possibilitou com esses trabalhadores se tornassem responsáveis pelo combate ao obscurecimento da consciência e da adaptação na região por um longo tempo. Adorno (1988) buscou na arte, mais precisamente em sua negatividade, fundamentos para potencializar sua obra como crítica da cultura e da práxis aprisionada pelas exigências da sobrevivência.

A sobrevivência da profissão do carpinteiro naval parece apontar para uma resistência sobre o "fazer", enquanto "forma de trabalho", que envolve a história familiar, a memória cultural, geográfica do desenvolvimento do ofício. O saber-fazer pode ser verificado no dizer do carpinteiro naval Antônio Santana, ao relatar que existe uma sequência no processo de trabalho que segue na hora da feitura do barco e que executa desde quando aprendeu a construir e a consertar barcos de madeira. *Há sim etapas de aprendizagem, tem o casco (porão), depois a obra morta (parede, camarote etc.). Depois faço o teste que é feito pelo tamanho, e metragem, depois de pronto. Verifica o pontal (profundidade) e a largura do barco* (62 anos, entrevista 2014).

Mas, quando a produção de barcos torna-se num filão comercial global, tanto seu caráter de resistência do "fazer", quanto do "criar", sofre inversões severas, reduzindo o carpinteiro naval a expressão valor *versus* produção. Antes o trabalhador era explorado, mas não despojado do seu saber. O capital se apropria do trabalho, mas a alienação é apenas do corpo, como o processo de trabalho é desmontado pelo capital que o remonta à sua própria lógica, o carpinteiro naval não se reconhece mais como sujeito, pois as forças intelectuais do processo material de produção foram apropriadas pelo capital. Nesse sentido, o processo de produção e reparação artesanal de barcos na Amazônia vem cedendo ao mercado, que parece submeter ou aniquilar aqueles que tentam resistir à ordem da racionalidade tecnológica, transformando a manifestação da resistência em mercadoria sem valor, reduzida a um "fetiche" do mercado (Adorno, 1985), e como tal, deve adequar sua produção para atender à demanda de consumo e do mercado por meio da substituição de outros elementos diferentes do que trabalhou a vida inteira.

Interessante notar que a produção dos autores da teoria crítica, de acordo com Salgado e Franciscatti (2007, p. 03) “apesar de não ser considerada de maneira homogênea, por existir diferenças teóricas entre eles, tem sua base nas formulações de Freud (1974), reconhecido como um pensador privilegiado por dizer a respeito dos sofrimentos ocasionados na formação da civilização e da subjetividade”. Ainda segundo as autoras, ressaltam-se as proposições freudianas para examinar a faculdade da fantasia. Para Freud (1974, p. 284) na arte, “por meio do exercício da fantasia, o princípio de prazer e o princípio de realidade podem se reconciliar”.

Marcuse (1981) não faz distinção entre os termos “fantasia” e “imaginação”, considera que a fantasia desempenha uma função mais decisiva na estrutura mental, ligando as mais profundas camadas do inconsciente aos mais elevados produtos da consciência (arte), o sonho com a realidade; preserva os arquétipos do gênero, as perpétuas, mas reprimidas ideias da memória coletiva e individual, as imagens, tabus da liberdade e da ousadia. Nesta perspectiva, trata-se de entender a obra arte trazendo não somente algo semelhante ao artista, mas também algo diferente. O trabalho do carpinteiro naval parece direcionar para uma resistência sobre o sabe-fazer, conhecimento adquirido no trabalho diário, enquanto forma de trabalho caracterizado por relações simbólicas que envolvem não somente a natureza da região, mas também a história familiar, cultural, geográfica de aprendizado e desenvolvimento social que representam a oposição a um mundo com pouca alternativa econômica.

Assim, por um processo mecanicista, exploratório, com apropriação total pelo capital da exteriorização da essência humana e do não-reconhecimento desta atividade enquanto tal, gradativamente, vem ocorrendo desinteresse na continuidade do modo de produção artesanal de barcos pelos carpinteiro navais, sendo reduzindo apenas as atividades de conserto e reparos. O carpinteiro naval é apropriado, dentro do sistema capitalista, das relações sociais de exploração do trabalho, no qual se apossa de sua subjetividade e centralidade de seu saber-fazer, torna-se instrumento de trabalho barato e descartável. Com a apropriação da sua força de trabalho, seu produto (o barco) passa a ser considerado um fetiche, ou seja, o fetiche da enganosa autonomia, do lucro e da falsa liberdade que esconde a falta de proteção, a insegurança e a não-garantia dos direitos sociais e trabalhistas. Entre os sujeitos entrevistados nenhum contribuía com a Previdência Social, nem tinham plano de saúde, além de ter baixo nível de escolaridade. Demonstravam desconhecimento dos direitos sociais e trabalhistas que um trabalhador em regime formal e contribuinte possuem como: seguro-desemprego, FGTS, salário mínimo, salário maternidade, jornada de oito horas diárias e 44 horas semanais, férias remuneradas, décimo terceiro salário, repouso semanal remunerado, auxílio acidente, auxílio desemprego, aposentadoria.

### **3.6. A cultura e a memória: expressão do conhecimento amazônico.**

Nos rios da Amazônia circulam navios de turismo, navios petroleiros e navios graneleiros. O chamado transporte “ro-ro caboclo”, feito por barcaças, carregando contêineres, caminhões, vindos de Belém para Manaus e vice-versa, com fluxo cada vez mais intenso. O transporte de minério de ferro pelo rio Tocantins, apesar de a eclusa de Tucuruí não estar pronta, já é uma realidade. O transporte de soja cultivada no Centro-Oeste é transportado pelo rio Madeira e depois pelo rio Amazonas até o porto de Itacoatiara/AM até a região Sudeste é realizado por grandes balsas rio Madeira, sendo cada vez mais acentuado. A circulação de barcos atualmente supera em muito a quantidade de barcos que navegavam há dez anos (NOGUEIRA, 1999). A importância das águas reside num fator no qual os rios constituem-se como meio de transporte econômico forte para o mercado. No entanto, são neles que o carpinteiro naval vê materializada sua criação por intermédio de criações e reparação de barcos.

Para as cidades da Amazônia, o rio é muito mais do que o lugar de onde se pode retirar o alimento, como o pescado. Ele possui um valor simbólico, pois o rio também que interliga os mais diferentes e longínquos povoados favorecendo as trocas comerciais. É certo que se torna imprescindível o uso de embarcações no ritmo diário da vida na amazônica, especialmente para comunidades ligadas por vias fluviais. 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. Os barcos, assim, fazem-se presentes nos principais ritos da vida dos homens na Amazônia: do nascimento até a morte eles estão presentes na vida social e profissional (OLIVEIRA, 2013). O intenso vaivém de barcos de todos os tamanhos presenciados nos rios Amazônicos é consequência do trabalho desenvolvido nos estaleiros tradicionais ainda presente à beira-rio das cidades da região pelos carpinteiros navais, mestres na arte da construção de embarcações, no qual revela a complexidade que se esconde por detrás de uma atividade de trabalho laboral realizada.

Castro (1998) descreve que o trabalho na Amazônia reúne aspectos visíveis e invisíveis, daí porque está longe de ser uma realidade simplesmente econômica e conclui que os barcos, tão necessários para a região, são 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. Os carpinteiros navais, nesse período contemporâneo, experimentaram e ainda sentem o 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 por intermédio da memória.

O conceito de memória aqui entendido corresponde à ideia de Halbwachs (1990), no qual o indivíduo que lembra é sempre um indivíduo inserido e habitado por grupos de referência; a memória é sempre construída em grupo, mas é também, sempre, um trabalho do sujeito, de reconhecimento e reconstrução que atualiza os quadros sociais nos quais as lembranças podem permanecer e, então, articular-se entre si. Nas palavras de Halbwachs (1990, p. 25), se “nossa impressão pode apoiar-se não somente sobre nossa lembrança, mas também sobre a de outros, nossa confiança na exatidão de nossa evocação será maior, como se uma mesma experiência fosse começada, não somente pela mesma pessoa, mas por várias”.

Com base nas ideias desse autor, Bosi (1993, p. 280) considera a memória como algo criado e recriado a cada instante, assumindo um caráter bastante ativo. “Pode ser reinterpretada e recriada de acordo com o presente do recordador, e o que ressurgir com cada recordação não é o fato puro que aconteceu há tempos, mas uma interpretação extremamente subjetiva daquele acontecimento que foi presenciado”. Para a autora é por meio da consciência que o passado se vincula ao presente, e a memória estabelece ligação com o real.

A memória continua sendo meio pelo qual o carpinteiro naval ainda se constitui como protagonista desse conhecimento tradicional amazônico, utilizando-se da cultura como ferramenta na produção de barcos apreendida desde a infância. Ao conceito de cultura, recorro a Geertz (1989, p. 04) que “o homem é um animal amarrado a teias de significados que ele mesmo teceu, assumo a cultura como sendo essas teias”. Para o autor, a cultura é formada por construções simbólicas, os significados contidos num conjunto de símbolos compartilhados que constituem os sujeitos sociais. Esse conceito é primordial para interpretar o desenvolvimento da produção de barcos como uma ordenação de seu comportamento, rotineiramente repetido por anos, possibilitando a criação de um sistema simbólico, constituído na arte do saber-fazer. Não apenas o seu comportamento foi ordenado, mas também sua relação com o outro. Ao carpinteiro naval é dado todo um status de conhecimento privilegiado, homem dotado de uma capacidade mais elevada e que consegue conceber e construir barcos de uma maneira diferenciada.

O estudo da relação existente entre cultura e memória dos carpinteiros navais nos possibilita compreender a expressão do conhecimento amazônico nos dias atuais. Cabe a inquietação: como sua arte de criação de barcos se constituiu como resistência da cultura amazônica nos tempos atuais? Se cultura é elaboração de teias de significados para o ordenamento de ideia, a memória pode ser o veículo de tais elaborações e o saber-fazer a realização entre ambos. A leitura da memória pode desvendar as referências culturais sobre o conhecimento na construção e reparação de barcos, por aquelas referências que estão sendo implementadas no lugar para que seja socialmente assimilado e, com o tempo, possa ser aceito como sendo parte do saber tradicional.

Bosi (1993) sustenta que é por meio da consciência que o passado se vincula ao presente, e a memória estabelece ligação com o real, por meio da expressão (o barco), que o satisfaça, que o torna alguém no mundo, permitindo o reconhecimento de si e de seu trabalho e arte, que o valoriza e dá identidade a esse segmento de trabalhador. O barco é a extensão de

sua realização, de materialização de seu trabalho. Não é um trabalho pelo trabalho, mas associado a significados de natureza de identidade cultural, autonomia, autodesenvolvimento, como uma arte que resiste. Ressalta-se esta consideração no sentido de que talvez indique as dificuldades de reconhecimento dos rastros de expressão do homem no saber-fazer artesanal e sua não utilidade no mundo de trabalho atual. Com base no entendimento destes autores sobre o processo de criação artístico por intermédio da memória – aqui circunscrito ao conceito de expressão e a resistência que estão presentes no trabalho do carpinteiro naval – tensionados como o que caracteriza o trabalho artesanal e as exigências do mundo do trabalho globalizado, discorre-se sobre o caráter de resistência e crítica que ainda possam estar objetivadas no saber-fazer artesanal face à produção em série da produção de barcos atual com inserção de tecnologia industrial e novos materiais como o ferro e chapa de aço, deixando de lado o conhecimento tradicional desses trabalhadores, que os colocam em segundo plano, descartáveis no processo.

Chauí (1986) afirma que a cultura popular se caracteriza por um misto de conformismo e resistência, para a estudiosa “a consciência popular, elaborando sua própria sociologia, organiza a realidade de modo a torná-la intelegível e de maneira a torna compreensíveis as ações realizadas” (p. 141). Assim, é refutada a ideia simplista pela autora de que esta seja uma totalidade fechada e monolítica. Trata-se de um conjunto de práticas ambíguas e dispersas, com lógica própria, que se realiza nas brechas da cultura dominante, recusando-a, aceitando-a ou conformando-se a ela. Entre o saber e o não-saber. Para Chauí (1986, p. 179) “a ambiguidade da cultura popular e a dimensão trágica da consciência que nela se exprime poderiam sugerir uma outra lógica, uma racionalidade que navega contra a corrente cria seu curso, diz não e recusa a única história possível, seja aquela concebida pelos dominantes, romântico ou ilustrados”.

O mundo do trabalho capitalista contemporâneo indica duas vertentes que permeiam e inibem as relações sociais e culturais do saber-fazer diários desses trabalhadores navais à beira-rio. Uma se realiza por meio da demanda de aumento de produção e uso de tecnologia, que conseqüentemente elimina a criação artesanal de barcos e empurra o carpinteiro para uma decisão sobre sua continuidade ou não. Outra, a submissão aos estaleiros tradicionais e a contratos feitos informalmente com o dono do barco. Podemos observar que as relações entre os trabalhadores da construção naval se constituem pela necessidade de sobrevivência (diante de um mercado altamente concorrente) que fragilizam a possibilidade da presença da individualidade na criação no seu trabalho diário. Vale destacar que esses homens da

carpintaria naval que diariamente utilizam seu conhecimento tradicional para construir ou reparar barcos, conseguem emergir pela memória e cultura sua força e beleza, revelando um hábito de nostalgia, esperança e sonho.

### **3.7. Trabalho e a subjetividade.**

O trabalho às margens dos carpinteiros navais, calafates e outros trabalhadores da cidade de Manaus é caracterizado pela relação de confiança entre os trabalhadores navais e os donos dos estaleiros tradicionais, o que garante características singulares e uma relação dinâmica, mesmo com a precariedade da infraestrutura encontrada nos estaleiros à beira-rio da cidade. A constituição dessa atividade ao longo da história naval amazônica garantiu toda uma situação favorável à forma de como o trabalho foi se desenvolvendo e se constituindo na subjetividade desses trabalhadores que passaram a depender da precária infraestrutura dos estaleiros tradicionais, e assim, poderem continuar trabalhando. À beira-rio os estaleiros tradicionais possuem pouca infraestrutura e ainda tem a disposição, trabalhadores como carpinteiro naval, calafates e outros que a qualquer momento estão disponíveis ao trabalho, constituindo-se numa reserva de mão de obra.

A dominação sobre o trabalho se evidencia na apropriação da força desses trabalhadores, sempre à disposição, sem questionamento ou voz. Postone (2014) em sua obra *Tempo, trabalho e dominação social* faz uma releitura das categorias de Marx (2006). De acordo com o autor a dominação social, em última instância, não é estruturada em um modo de exploração de classe, mas está fundamentada em uma forma historicamente específica do trabalho. Ainda para Postone (2014) é por meio do trabalho que as pessoas entram em contato umas com as outras, tendo a função de mediação social no capitalismo e esta função do trabalho surge por meio de um longo processo de desenvolvimento histórico do capitalismo que suplantou todas as outras formas de organização social.

A argumentação a partir da caracterização de Marx sobre a mercadoria nos permite entender a apropriação pelo capital do trabalho à beira-rio pelos estaleiros tradicionais. De acordo com Marx (2006), a partir desta categoria é possível desdobrar a totalidade da sociedade moderna, constituída pelas relações sociais fundamentais do capitalismo. A

mercadoria é a objetivação do trabalho no capitalismo e, por isso, possui um caráter dual. É, ao mesmo tempo, valor de uso e valor. Ou seja, é a objetivação tanto do trabalho concreto quanto do trabalho abstrato, dois momentos do mesmo trabalho. Por trabalho concreto entende-se que é uma atividade produtiva particular, na qual se produz um bem que possui uma determinada qualidade e, portanto, satisfaz uma necessidade humana específica. Por trabalho abstrato compreende-se que todo trabalho, independente de sua peculiaridade, é dispêndio de força de trabalho. Enquanto o trabalho concreto constitui o valor de uso, o trabalho abstrato constitui o valor (p. 188-189).

À beira-rio do bairro do São Raimundo expõe uma situação ideológica e manipulatória em que o sujeito é a parte mais frágil dessa relação de trabalho no qual o capitalismo suplantou todas as outras formas de organização social. Nessa concepção, a realidade desses trabalhadores esconde as relações de dominação e faz com que essas se mantenham e se reproduzem em suas ações de trabalho. É a constituição de um novo instrumento capaz de moldar e direcionar ação e pensamento dos trabalhadores em conformidade com a racionalização da produção. É a captura também da subjetividade e vontade. O calafate Pedro de Souza acha *perigoso trabalhar aqui, só é para quem gosta e para quem necessita mesmo*. (54 anos, entrevista 2014). Ou seja, por ele, buscaria outra alternativa, mas como poderia, se é uma das poucas opções pela qual ele pode ser útil e realiza-se como sujeito. Em outras palavras, caso não aceitem o serviço não terão acesso a outros bens que satisfarão as suas necessidades.

As relações flexíveis do trabalho instaura condição salarial que põem novas determinações no processo de precarização do homem que trabalha, se apropria de sua vontade pela necessidade de trabalho. Desse modo, a vontade de trabalhar não pertence apenas ao trabalhador, mas é do interesse dos estaleiros tradicionais terem, por perto, sempre alguém disposto a aceitar um trabalho pouco remunerado. Suprimir a vontade desse trabalhador, negando o poder de escolha, onde sem voz ou mesmo sem poder de escolha precisam continuar a existir. Moraes (2010, p. 153) afirma que é “por meio da fala e da escuta tenta-se compreender as relações de dominação”. O calafate José Maria das Chagas afirma *que é triste, mas é um dos poucos lugares onde se consegue batalha*. (45 anos, entrevista 2014), demonstrando que a vontade de conseguir algum trabalho é maior, apesar das péssimas condições ambientais do lugar. Faça sol ou chuva, estão sempre na expectativa e na busca de trabalho, na espera do aparecimento de algo que possa dar um retorno financeiro.

Em seus rostos, marcados pela expressão da vida e da dureza dos anos vividos nessa condição resistem. Alves (2008) em seu ensaio sobre *subjetividade às avessas* tratou sobre a captura não apenas à instância da consciência, mas às instâncias da pré-consciência e do inconsciente, no qual o capitalismo manipulatório levou à exaustão os recursos das instâncias intrapsíquicas do homem, pelas quais se constituem os consentimentos espúrios à dominação do capital nas sociedades democráticas. Para o autor a produção do capital é também produção (e negação) de subjetividades humanas, potencializada pela flexibilidade da força de trabalho, isto é, aquela flexibilidade relativa à legislação, que continua sendo estratégica para a acumulação do capital.

O estudo da subjetividade do trabalho adianta Alves (2008), nos permite não só uma reestruturação da *psique* individual, mas também das diversas formas de produção psíquica, as quais revelam indissociáveis dos cenários sociais em que o sujeito vive, bem como a cultura, daí, ser importante o uso dessa categoria, uma vez que a produção subjetiva individual e coletiva são elementos vistos fortemente nos trabalhos à beira-rio de Manaus, e encontrados nos estaleiros tradicionais do São Raimundo. A subjetividade encontra eco e se consolida nos espaços da vida social do homem, constituindo-se num processo de sujeição do sujeito humano que trabalha, quando sem poder oferecer resistência ou mesmo poderem escolher ou negociar valores, aceitam qualquer trabalho oferecido pelos estaleiros tradicionais, mesmo em condições estruturais desfavoráveis.

Para Alves (2008) a ideia de “captura” da subjetividade implica, por um lado, a constituição de um processo de subjetivação que articula instância da produção e instância da reprodução social. Por outro lado, o processo de expropriação/apropriação da riqueza complexa da subjetividade humana, que surge nas condições históricas do processo civilizatório tardio, exige um aprimorado mecanismo de manipulação social. Os estaleiros tradicionais ainda necessitam do conhecimento do carpinteiro naval e se apropriam desse saber-fazer para execução do trabalho naval e assim poderem continuar existindo. Essa apropriação subjetiva desse trabalhador muitas vezes constitui-se numa ferramenta de sujeição, com reflexos em suas ações como trabalhador, modificando formas de pensar, de organização e de relações de trabalho.

Para Dejours (1999) cabe ao pensamento humano a tarefa de mediação como horizonte na conservação e a realização do homem no mundo social e do trabalho. Funciona como “mediador privilegiado” entre inconsciente (do próprio Homem) e ordem coletiva (ou

social). O trabalho é visto, então, como operador fundamental da própria construção do sujeito e de sua relação com o outro. Na realidade, Dejours (1999) deixa claro que o objeto da psicodinâmica do trabalho é o “sentido do trabalho”, ou seja, o seu significado para o sujeito, possibilitando seu crescimento pessoal e o reencontro com sua subjetividade (e criatividade). Na Amazônia, notadamente no segmento da construção naval nos estaleiros tradicionais, onde a organização do trabalho deturpa dos padrões convencionais, nos possibilita ter uma visão mais apurada e contextualizada com a realidade local, deslocada pelas imposições macroeconômicas que assolam a economia e o desenvolvimento do trabalho como conhecemos, afetando até mesmo a permanência do próprio trabalhador, afetando seu futuro e ofício, causando-lhe sofrimento pela falta de perspectivas quanto ao seu trabalho.

Por outro lado, Bueno (2012) afirma que o sofrimento é caracterizado por sensações desagradáveis provenientes da não satisfação dos desejos. Elas são de origem inconsciente e estão relacionadas aos desejos mais profundos dos sujeitos, revelados muitas vezes ao consciente em forma de projetos e expectativas de vida. Os estudos de Dejours (1999, p. 39), afirmam ainda que “o homem “artesão”, do trabalho, desapareceu para dar a luz a um “aborto”, isto é, um corpo instrumentalizado-operário de massa, despossuído de seu equipamento intelectual e de seu trabalho mental”. Parafraseando o autor, sentimos que na Amazônia, esse trabalhador cada vez mais está fora de seu contexto, não se sentindo mais parte integrante de uma sociedade, ou mesmo de um trabalho que durante muito tempo foi muito valorizado e representativo para sua vida. A improvisação dos estaleiros tradicionais demonstra que apensar das adversidades, consegue por meio da inteligência prática realizar seu trabalho, mesmo sob condição precária do lugar. O carpinteiro naval Antônio Bittencourt afirma que *trabalhamos na improvisação, utilizamos o que temos em mãos como corda, madeira etc.* (70 anos, entrevista 2014).

O trabalho nos estaleiros tradicionais, sempre foi precarizado, mas atualmente se agrava pela inexistência de políticas públicas, falta de recursos financeiros, escassez de serviço de conserto de barco, inexistência de subsídios para melhorar sua infraestrutura, deterioração das carreiras de madeira, melhor planejamento para acessar o local de trabalho, inexistência de tecnologia naval, fiscalização constante de órgão como o Ibama para evitar uso de madeira ilegal, além de outros entraves menores que potencializam o não desenvolvimento dessa atividade à margem do bairro do São Raimundo. Como salienta o ajudante Marco de Sá Peixoto, referindo-se às dificuldades do lugar e a improvisação, *olha, trabalho aqui e sempre foi desse jeito, acho que não vai mudar* (35 anos, entrevista 2014).

Com a experiência de anos no ofício, conseguem lidar com situações difíceis durante o trabalho, principalmente quando não se tem o desenho da embarcação para visualizar as partes internas do barco, o saber-fazer que possuem, somado ao fator criatividade e arte, proporcionam um sentido para cada trabalho diferente, o que os reafirmam como sujeitos, no que tange à inteligência da prática no trabalho. Antônio Santana declara que é muito complicado trabalhar assim, mas é determinado, segundo o carpinteiro naval, o conserto é feito *na prática, é muito difícil, pois geralmente a planta do barco não mostra os detalhes, então fica difícil fazer as correções, as reformas, temos sempre que pedir explicação para o dono do barco. Se não ficar bom o dono manda desmanchar* (62 anos, entrevista 2014).

Este trabalhador, apesar da falsa autonomia, é privado da possibilidade de adaptar o seu trabalho às suas necessidades físicas e psicológicas devido às constantes improvisações. Abre-se a guarda para que o sofrimento se instaure, e com isso, o desaparecimento do homem como ser social, capaz de estar no mundo. Para Dejours (1999) a noção de sofrimento é central e implica um estado de luta do sujeito. O homem torna-se apenas um produtor, deixando de buscar sua identidade nas atividades que executa. Deixa, então, de atribuir significados e sentidos positivos ao seu fazer. O produzir perde sentido e até mesmo valor, e a consequência da não continuidade do trabalho com antes, tão valorizado e conhecido, é a desistência do ofício. A dependência material e precária dos estaleiros é a única resposta que encontram para permanecer e insistir em seu trabalho diário. Como comenta o carpinteiro naval Carlos Bittencourt sobre a improvisação dos estaleiros que é *muito ruim, mas é o lugar que dispomos para trabalhar, sem esse lugar onde e como estaríamos. Graças a Deus que eles estão aqui* (59 anos, entrevista 2014). Essa precarização do trabalho torna a profissão pouco atrativa para os mais jovens.

Algumas características são notadas quando se buscar compreender as relações que ainda fortalecem essa profissão e os trabalhadores da construção e reparação de barcos à beira-rio de Manaus, articuladas para uma melhor compreensão das informações coletadas com o intuito de enfrentar a dura realidade do trabalho à beira-rio do São Raimundo. Essa estratégia nos mostra as principais falas dos entrevistados que foram articuladas da seguinte forma. São elas 1. Sociabilidade no trabalho; 2. Condições precárias de trabalho; 3. Rico conhecimento sobre o trabalho e cultura; 4. Realidade marcada pela precariedade; 5. Falsa liberdade que mascara a realidade do trabalho.

Para se chegar a esse resultado, retiramos das entrevistas dos sujeitos partes que aparecem continuamente em seus depoimentos e que retratam suas realidades, apesar das exposições serem curtas, não dão indícios de como veem seu presente, não estando alheios à realidade. Scherer (2012) nos apresenta uma dimensão do trabalho à beira-rio de Manaus em seus estudos sobre os carregadores e transportadores de bagagens do *Roadway* e da Estação Hidroviária de Manaus, no qual esses trabalhadores ocultados delimitam seu espaço de trabalho pela condição da vida precária e, que vivem, acabando por circunscrever os limites nos quais constroem suas escolhas individuais. Os trabalhadores da construção naval do São Raimundo também delimitam seu espaço de trabalho.

Para entendermos a estratégia desse trabalhador frente à realidade da organização do trabalho à beira-rio, elencamos falas a fim de evidenciar o que se pretende demonstrar, no qual a experiência desses trabalhadores aparece enquanto força capaz de transformar sofrimento em prazer e assim continuar persistente em sua profissão. Barbosa (2015) afirma que ação do homem na natureza não é uma ação puramente exterior. Sua ação na natureza demanda um tipo de organização dele mesmo, de forma que o homem constrói estruturas sociais, pensamentos e valores que são, em última instância, materializações da construção da sua própria subjetividade.

### ***1. Sociabilidade no trabalho.***

#### ***a) Como é a relação existente entre os trabalhadores?***

<i>Nome</i>	<i>Profissão</i>	<i>Idade</i>	<i>Falas</i>
Antônio Santana	Carpinteiro naval	62	<i>Ótima, quando se pega um trabalho bom e com tempo curto para finalizar o trabalho, sempre se liga para outro carpinteiro vir ajudar no serviço e pagamos na diária ou dividimos o serviço.</i>
Antônio Bittencourt	Carpinteiro naval	70	<i>Muito boa, sempre ligamos para outro carpinteiro vir ajudar no serviço quando ele é grande e pagamos na diária ou dividimos o serviço. Vai depender do debate.</i>
Carlos Bittencourt	Carpinteiro naval	59	<i>De amizade e companheirismo</i>
Pedro de Souza	Calafate	50	<i>De amizade e companheirismo, muitas brincadeiras.</i>

Fonte: entrevista 2014.

São adultos com idade entre 50 a 70 anos. Muitos são parentes e amigos o que nos indica que há um forte laço de parentesco e amizade no desenvolvimento de trabalho, numa sociabilidade percebida para quem fica presente ali, a observar o cotidiano do trabalho, o que facilitar na hora de realizar algum serviço.

A sociabilidade é adquirida no convívio diário, no desenvolvimento de uma atividade no qual o carpinteiro naval comanda. O respeito ao trabalho e à pessoa é adquirida pelos anos de convivência no qual o carpinteiro sempre está à frente. É inegável a liderança desenvolvida entre seus colegas. As falas marcam uma relação de respeito, apesar das brincadeiras existentes entre eles, o trabalho é executado com muita seriedade.

## ***2. Condições precárias de trabalho.***

### ***b) Desde quando o senhor trabalha como carpinteiro naval? E a valorização do trabalho? Se sente realizado profissionalmente?***

<i>Nome</i>	<i>Profissão</i>	<i>Idade</i>	<i>Falas</i>
Antônio Bittencourt	Carpinteiro naval	70	<i>10 anos e sempre tive essa profissão. Onde vou por esse beiradão me sinto bem. Fico feliz por tudo que fiz.</i>
Pedro Pereira	Carpinteiro naval	54	<i>11 anos e sempre tive essa profissão. Sinto orgulho, esse trabalho é minha vida, sem ele não conseguiria ter tudo que tenho hoje.</i>
Carlos Bittencourt	Carpinteiro naval	59	<i>11 anos e sempre tive essa profissão. Sinto valorizado, apesar de muitos não seguirem mais a profissão.</i>
Jorge Oliveira Graça	Calafate	54	<i>Trabalho desde os dez anos de idade. Me sinto valorizado, construiu muita coisa e criei meus filhos.</i>

Fonte: entrevista 2014.

Trabalham sob uma condição precária há muito tempo, ou seja, desde criança seu trabalho acontece à beira-rio, seja construindo ou consertando barcos juntamente com seu pai, num aprendizado que se iniciou cedo, ainda na infância. O sentimento da perda do trabalho é relativizado pelo que já fez no passado, retornando como um espelho que possibilita lembrar que suas criações ainda permanecerão sobre as águas por um longo tempo. Parece que o

passado é um forte motivo para lembrarem de que já foram importantes, apesar do pouco reconhecimento social.

Vale destacar que não ficam apenas trabalhando nos estaleiros do São Raimundo. Ou seja, circulam por outros estaleiros instalados pela extensão fluvial de Manaus como Tarumã, Glória, São Raimundo, Educando e outros bairros. Sempre executaram atividade relacionada à construção naval, onde aprenderam na lida, no cotidiano o ofício. É o que de melhor sabem fazê-lo.

### ***3. Rico conhecimento sobre o trabalho e cultura.***

***c) Como se tornou carpinteiro naval, ou seja, quando é que ficou preparado para construir um barco sozinho? Existem etapas de aprendizagem?***

<i>Nome</i>	<i>Profissão</i>	<i>Idade</i>	<i>Falas</i>
Antônio Bittencourt	Carpinteiro naval	70	<i>As etapas são iguais para todos os barcos, primeiro se faz o casco(porão) conforme o pedido, depois a que chamamos de obra morta (parede, camarote etc.), essa parte é a mais fácil.</i>
Pedro Pereira	Carpinteiro naval	54	<i>Há basicamente duas etapas de aprendizagem, o casco(porão) e a obra morta (parede, banheiro e as divisões para os camarotes etc.)</i>
Carlos Bittencourt	Carpinteiro naval	59	<i>Fiz meu primeiro barco como carpinteiro aos 18 anos.</i>
Jorge Oliveira Graça	Calafate	54	<i>Existe segredo, pois se não fizer direito tudo o que foi feito pelo carpinteiro vai dar problema.</i>

Fonte: entrevista 2014.

Possui um grande conhecimento empírico sobre os rios e navegação, o que proporciona simplicidade na hora da construção ou reparação de um barco de madeira. A facilidade de desenhar, projetar um barco conforme sua finalidade parte da ideia do domínio de seu trabalho, pois para fazer um barco, não serve apenas trabalhar com madeira, é necessário agregar outros conhecimentos que dão suporte durante a criação do barco. Isso faz com que seu trabalho fique cada vez melhor, trabalho desenvolvido por quem entende bem seu ofício.

Por ter trabalhado nas margens dos rios de cidades do interior do estado por um grande período da vida, possui toda cultura voltada ao respeito à natureza, e no entendimento de que vidas serão transportadas, o que redobra sua atenção nos mínimos detalhes na fabricação, pois é necessário conhecer os rios, as águas e a madeira.

#### ***4. Realidade marcada pela precariedade.***

##### ***d) Qual sua opinião sobre a improvisação dos estaleiros?***

<i>Nome</i>	<i>Profissão</i>	<i>Idade</i>	<i>Falas</i>
Antônio Bittencourt	Carpinteiro naval	70	<i>Não temos escolha, precisamos fazer o serviço, senão vem outro e pega. O trabalho tá difícil.</i>
Jorge Oliveira Graça	Calafate	54	<i>A profissão é perigosa, se o barco não tiver amarrado é capaz de virar o barco.</i>
Pedro de Souza	Calafate	50	<i>É triste, mas é um dos poucos lugares onde se consegue batalha.</i>

Fonte: entrevista 2014.

A organização do trabalho à beira-rio proporciona situações desfavoráveis ou mesmo insalubres para quem se sujeita aos trabalhos nos estaleiros tradicionais. É uma cena cotidiana comum de ser preseciada. Condição parecida com os carregadores e transportadores de bagagens do *Roadway* (SCHERER, 2012), no qual se supõe-se que, a adesão às condições de trabalho que lhe são dadas e oferecidas estão condicionadas pelas suas situações materiais de existência.

Os carpinteiros navais por estarem na condição de informais também arregimentam outros trabalhadores a aceitarem este tipo de trabalho como os calafates, pois a forma como está constituído o trabalho à beira-rio faz com que seus ganhos não sejam elevados, muitos trabalhos dias sem descanso, pois são exigidos prazos para a finalização da obra, além do mais, pela precariedade do lugar, improvisam ferramentas e utensílios.

**5. Falsa liberdade que mascara a realidade do trabalho.**

**e) O senhor já trabalhou com carteira assinada? E hoje?**

<i>Nome</i>	<i>Profissão</i>	<i>Idade</i>	<i>Falas</i>
Antônio Santana	Carpinteiro naval	62	<i>Já trabalhei com carteira assinada como carpinteiro naval no estaleiro Santo Antônio por um bom tempo, hoje não, faço minha empreitada.</i>
Pedro Pereira	Carpinteiro naval	54	<i>Já trabalhei com carteira assinada como carpinteiro naval no estaleiro São João.</i>
Carlos Bittencourt	Carpinteiro naval	59	<i>Nunca trabalhei, sempre trabalhei avulso, fico à vontade para trabalhar.</i>
Jorge Oliveira Graça	Calafate	54	<i>Nunca trabalhei, tenho pouco estudo e hoje para se empregar você precisa ter estudo.</i>

Fonte: entrevista 2014.

Pode-se notar que entre os sujeitos entrevistados existe uma ideia de que o trabalho com carteira assinada está fora de cogitação, não preenchem o pré-requisito escolarização, que somadas à idade avançada, são exigências essenciais para quem precisa se inserir nas empresas. Apesar da experiência anterior, não pretendem trabalhar mais dessa forma, preferem empreitar serviços. Essa relação faz com que seus ganhos sejam realizados por um valor muito abaixo, visto que muitas negociações, para se consertar barcos, são realizadas favoravelmente ao estaleiro tradicional ou aos donos das carreiras que levam a maior parte do valor do trabalho, uma vez que o barco fica amarrado e suspenso para que seja consertado em sua estrutura precária de madeira, nesse caso se cobra um valor estipulado pelos dias em que o barco estará amarrado. Vale salientar que sem elas (as carreiras) seria impossível realizar o serviço.

A partir do relato das falas dos sujeitos, podemos inferir também que existe entre esses trabalhadores navais o consenso de que o movimento de ir e vir, de poder trabalhar em qualquer hora, lugar e circunstância, de não estar sendo vigiado, poder escolher a melhor forma e decidir qual melhor estratégia de trabalho se constituem numa situação favorável ao desenvolvimento de seu trabalho à beira-rio do São Raimundo mesmo sob condições precárias. O falso sentimento de liberdade que esses trabalhadores possuem se constitui numa estrutura de vida cotidiana que mascara a realidade vivenciada à margem do rio Negro. Essa característica também foi encontrada entre os carregadores e transportadores de bagagens do

*Roadway*. Scherer (2012, p. 149) salienta que “o fato de poder se movimentar de um lado para o outro e não poder ter contrato formal de trabalho dá margem para a liberdade”, Isso supõe, de acordo com a pesquisadora, que apesar da ideia de vida liberta, sem precisar trabalhar vigiado sob o olhar de um patrão, nem se preocupar com o tempo, esse tempo não lhe pertence. Fazendo com que essa falsa sensação de liberdade ou autoestima seja uma condição da qual não abrem mão.

Alves (2010) afirma que é a crise de autorreferência pessoal, ou seja, é a crise do homem consigo mesmo na medida em que ocorre a corrosão da sua autoestima pessoal. Sob a nova ordem de contrato de trabalho, deve-se quebrar a autoestima do trabalho vivo como pessoa humana, reduzindo-o a mera força de trabalho comprometida com os ideais do capital. Esses trabalhadores navais, assim como os carregadores e transportadores de bagagens estão condicionados às diversas tramas que subjaz a uma atividade que dão suporte aos setores nitidamente capitalista da economia manauense (SCHERER, 2012). O primeiro nos estaleiros tradicionais, no bairro do São Raimundo, enquanto o segundo ao *Roadway*.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS:

Ao propor uma pesquisa sobre os saberes e práticas tradicionais e as condições do trabalho nos estaleiros navais à beira-rio da cidade de Manaus, procuramos descrever sobre a precarização do trabalho dos carpinteiros navais na construção de barcos de madeira, buscando refletir sobre o trabalho, o ambiente, a importância econômica, histórica e saber cultural das atividades desenvolvidas de construção e reparação de barcos relacionados aos saberes e práticas tradicionais. Registramos o grande esforço de pesquisa e análise que foi despendido para realizá-lo e alcançar o objetivo. Frente aos desafios postos esse estudo teve como norte as seguintes questões: Como os carpinteiros navais dos estaleiros Jaime Dias, São Raimundo e São Jorge veem a precarização do trabalho à beira-rio de Manaus? Como se deu o processo histórico e transmissão desses saberes na construção de barcos? Qual o futuro desses sujeitos na construção naval à beira-rio do São Raimundo diante da precarização? Como contextualizar, historicamente, a fabricação de embarcações na Amazônia, especificamente em Manaus? Qual o papel dos outros trabalhadores como calafates na história da construção naval de madeira?

Nos estaleiros tradicionais, os quais realizamos a pesquisa, verificamos que o trabalho na produção e reparação de barcos é familiar. Ou seja, todos possuem um grau de parentesco e estão relacionados de alguma forma com a atividade desenvolvida à beira-rio do bairro do São Raimundo. Quanto aos trabalhadores encontrados no local como o carpinteiro naval, calafate e outros não possuem nenhum vínculo, mas sim podemos notar um respeito e companheirismo muito grande, visto que muitos já se conhecem a um longo tempo realizando serviços em várias outros estaleiros pequenos da cidade de Manaus. Reforçando ainda mais a precarização do trabalho nesse segmento.

O trabalho no qual estão vinculados no lugar o atrelam às condições materiais de sua produção, caracterizando um trabalhador do segmento naval vem sofrendo mudanças com a utilização de novos elementos como o aço na fabricação dos mesmos. A dependência pela estrutura precarizada dos estaleiros tradicionais por esses trabalhadores se torna evidente, pois até o lugar onde se reúnem pertence ao dono de uma carreira. Estar ali é a certeza de que mais cedo ou mais tarde aparecerá um trabalho e voltar a receber algum dinheiro.

O trabalho desenvolvido nos estaleiros tradicionais é, para além de uma atividade meramente produtiva, a demonstração da criatividade e saber de homens que por suas ações proporciona o retorno dos barcos às águas pelo seu conserto, este por sua vez permite a manutenção e ligação entre comunidades ribeiras e as cidades na Amazônia. Os estaleiros tradicionais à beira-rio 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), de práticas produtivas tradicionais, caracterizadas pelo saber do homem e a proliferação de embarcações tão necessárias para uma realidade entrecortadas por rios. É preciso trabalhar a política e diferenciar o trabalho singular desses trabalhadores, tão presente à beira-rio de Manaus. Pois a construção de um barco de madeira gera inúmeros benefícios, trabalho e renda para todos os envolvidos.

Além de uma referência simbólica identitária, por meio de sua arte e ofício, ousou na criatividade inovando e modificando meios de se locomover e assim garantir seu sustento. Isso posto, notamos que os barcos e canoas, mesmos sem os aspectos técnicos atuais, se moviam entre os meandros da floresta além de significarem a personificação de seus donos, representando elos entre as temporalidades presentes e as sociabilidades diversas nos portos das cidades amazônicas.

Entretanto, notamos a precarização das condições do trabalho desse segmento, com salários baixos, contrato temporário mediante acordo verbal que acontece entre os donos dos estaleiros tradicionais e ou carreiras. Interessante notar que existe atualmente na Amazônia uma quantidade imensa de tráfego de barcos de médio e pequeno portes de madeira, construídos com base nas técnicas portuguesas. Ou seja, alicerçados ainda nos saberes dos colonizadores e que persistem até hoje nos estaleiros tradicionais. Essas embarcações de madeira são projetos arquitetônicos iniciados pelos portugueses.

Os princípios base de conhecimento sobre a carpintaria naval estão mudando essa realidade nos rios da região, pois a embarcação de madeira, segundo a legislação atual, tem segurança limitada. O que faz com que os barcos atuais sejam construídos totalmente em ferro, com chapas de aço naval e uso de tecnologia avançada. Bem diferente do que encontramos nos estaleiros tradicionais. Vale destacar que os barcos de madeira ainda são usados com frequência para transporte de pessoas e mercadorias em áreas próximas às

grandes cidades, e em trechos curtos. Continuam a fazer navegação entre as cidades ribeirinhas e em muitos outros trechos da Amazônia.

Substituir as embarcações de madeira por embarcações que tenham compartimentação adequada, que tenham divisórias internas estanques que permitam sofrer colisão com troncos, com outras embarcações e permanecer flutuando. Esse é o grande ponto e argumento usado na introdução da NR 34. Apesar das embarcações de madeira, do jeito que são feitas atualmente, ainda com técnicas artesanais serem mais seguras do que eram no passado, não são aceitas pelo mercado nacional.

O surgimento de realidades contraditórias fica evidente quando se percebem situações um tanto injustas nos estaleiros tradicionais. Esses trabalhadores se diferenciam dos demais, ou seja, seu trabalho encanta e embeleza a vida por meio de seu trabalho singular. Trazem esperança para as pessoas que estão em lugares isolados e distantes dos grandes centros urbanos. Sua capacidade e habilidade são únicas no seu ofício, como estrelas na terra inspiram outros a continuar sua jornada ao permitir o conserto dos barcos. Sua coragem e determinação ninguém duvida, pois venceram a condição precária ao fazer algo diferente, importante e essencial para a vida dos que moram na região amazônica.

Esses trabalhadores têm peculiaridades singulares. Desafiaram o caminho de mundo a ponto de provocarem o senso comum, ficando outras pessoas maravilhadas com o que fazem. Assim, imitam e são imitados, inspiram outros. Essa atitude de ser desse trabalhador naval o faz se sentir importante, valorizados como sujeitos entre as pessoas de sua relação profissional. Podem olhar com olhos distintos e perceber o que nem todos veem quando se constrói barco. Com sua forma singular de pensar sobre a arte da construção naval foram vencedores e o mundo ficou melhor, menos distante e um pouco razoável para se viver, pois nos trouxeram beleza com sua arte, inconformados com a natureza das coisas e com a limitação da vida.

Embora apresente diversas particularidades, como as que foram descritas acima, o trabalho artesanal dos trabalhadores navais como carpinteiro naval e calafate também está ligado a uma raiz comum, universal, que é a grande categoria chamada trabalho. São submetido às regras do mercado, uma vez que esse trabalho também se decompõe em um produto, que se transforma, inevitavelmente, em mercadoria, cumprindo sua finalidade de sustentar o mercado e o próprio trabalhador.

Modernidade é um tempo pretérito que se encontra num presente vivo e repleto de possibilidades. Os estaleiros é um desses ambientes em que os mestres carpinteiros navais fazem surgir as mais variadas embarcações que podem ser encontradas navegando pela região (RODRIGUES, 2011). Como consequência percebemos o capitalismo converteu esse artista num trabalhador precarizado, alugando seus serviços ou vendendo suas obras mais baratas do que realmente merecem ser pagos, num claro sinal de exploração de mão de obra. Considerando-se que o que caracteriza o trabalho precário é ausência de proteção social e a falta de acesso aos direitos sociais. Esta precarização do trabalho reflete de forma direta na dominação social. Ou seja, o fetiche da autonomia, do lucro e da falsa liberdade proporcionada pelos estaleiros tradicionais que esconde a falta de proteção, a intermitência do trabalho e a insegurança. Para Ianni (1997) a rigor a flexibilização envolve todo um rearranjo interno e externo da classe operária, em âmbito nacional, regional e mundial. Modificam-se os seus padrões de sociabilidade, vida cultural e consciência, simultaneamente às condições de organização, mobilização e reivindicação.

O que percebermos é que o cenário do trabalhador amazônico não é muito diferente do resto do país, intensificações das formas de extração de trabalho, por meio das terceirizações (Antunes, 2014). O impacto das crises globais levou esse trabalhador a usar de sua experiência e criatividade, a ficar na precarização como meio de sustento. Na concepção de Dejours (2004), o trabalho vai além da materialidade, ou seja, além daquilo que a destreza do trabalhador é capaz de construir, daquilo que pode ser mensurado, o material; mas o trabalho é, também, gestos, a mobilização do corpo inteligência, o saber-fazer, um engajamento do corpo, a capacidade de refletir, de interpretar, de reagir às situações é o poder de sentir de pensar e de inventar. É um trabalho que não pertence ao próprio trabalhador, mas sim a outro que comanda produção. É às custas da exploração de seu conhecimento, que o patrão capitalista ou o dono do estaleiro terá o conforto. O bem-estar e a riqueza esse trabalhador dificilmente poderá usufruir (MARX, 2006).

O que vemos e percebemos é que o capitalismo transformou-se em uma economia de proporções gigantescas e uma das necessidades fundamentais ao crescimento econômico tanto local quanto nacional, o grande contingente de trabalhadores na precariedade no segmento da construção naval à beira rio não só no bairro do São Raimundo, mas em diversos lugares da região Amazônica é fruto dessa desigualdade social e econômico. Este contingente é o exército de reserva de trabalhadores, onde nos estaleiros tradicionais, com pouca infraestrutura, persistem com desejo de permanecer no mercado, mesmo que para isso tenha

que submeter outros trabalhadores a serviços mal remunerados. A concentração desses trabalhadores se deu e permaneceu na beira dos rios, fruto da historicidade da região, a ligação entre o rio e a vida faz parte do cotidiano desse trabalhador amazônico, conseqüentemente, sua permanência foi consolidando pelo trabalho desenvolvido ao longo das margens.

## REFERÊNCIAS:

ABDI, UNICAMP/IE/NEIT. Relatório de Acompanhamento Setorial (Volume I): Indústria Naval. Projeto: Boletim de Conjuntura Industrial, Acompanhamento Setorial e Panorama da Indústria. Convênio: Campinas/SP: dez/2007.

ADORNO, Theodor W. Educação e Emancipação. Trad. Wolfgang Leo Maar. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1995.

ADORNO, Theodor W. e HORKHEIMER. A Dialética do Esclarecimento. Tradutor Almeida Guido, Editora Zahar: São Paulo, 1985.

ALMEIDA, Maria da Conceição e CARVALHO, Edgar de Assis (Orgs). Edgar Morin. Educação e complexidade: Os sete saberes e outros ensaios. Trad. Edgar de Assis Carvalho. São Paulo: Cortez, 2002.

ALVES, Giovanni. Trabalho, subjetividade e capitalismo manipulatório - O novo metabolismo social do trabalho e a precarização do homem que trabalha, 2010.

\_\_\_\_\_. A subjetividade às avessas: toyotismo e “captura” da subjetividade do trabalho pelo capital. Cadernos de Psicologia Social do Trabalho, vol. 11, n. 2, pp. 223-239, 2008.

\_\_\_\_\_. Trabalho e subjetividade o metabolismo social da reestruturação produtiva do capital, Marília, 2008.

\_\_\_\_\_. Do “novo sindicalismo” à “concertação social”. Ascensão (e crise) do sindicalismo no Brasil (1978-1998). Rev. Sociol. Polít., Curitiba, 15, p. 111-124, nov. 2000.

ALVES, R. R. da N.; SOUTO, W. de M. S. Etnozoologia: conceitos, considerações históricas e importância. In: A Etnozoologia no Brasil: importância, status atual e perspectivas. NUPEEA. v.4, 2010.

ARAÚJO, Silvia Maria de. Da precarização do trabalhador portuário avulso a uma teoria da precariedade do trabalho. Soc. estado. vol.28 no.3 Brasília Sept./Dec. 2013.

ARENDT, Hannah. A condição humana. Ed: Forense universitária, 2014.

ANDRADE, Moacir - Tipos e Utilidades dos Veículos de Transportes Fluviais do Amazonas, Manaus. Ed. Imprensa Oficial do Estado do Amazonas, 1983.

ANTUNES, Ricardo. Desenhando a nova morfologia do trabalho e suas principais manifestações. In: MORAES, Rosângela Dutra de; MERLO, Álvaro Roberto Crespo; MENDES, Ana Magnólia (or.). Trabalho e Sofrimento: práticas clínicas e políticas. Curitiba: Juruá, 2014.

\_\_\_\_\_. Os modos de ser da informalidade: rumo a uma nova era da precarização estrutural do trabalho? Serv. Soc. Soc. [online]. 2011, n.107, pp. 405-419. ISSN 0101-6628.

\_\_\_\_\_ (org.). Riqueza e miséria do trabalho no Brasil. São Paulo : Boitempo, 2006.

BAGINSKI, Loise. Capacidade tecnológica na indústria naval brasileira: métrica para embarcações de apoio offshore. Dissertação de Mestrado em Administração e Desenvolvimento Empresarial– Universidade Estácio de Sá – Rio de Janeiro, 2012.

BAUMAN, Zygmunt. Vidas desperdiçadas. Tradução de Carlos Alberto Medeiros. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2005.

BARBOSA, Walmir. Sociologia e Trabalho: uma Leitura Sociológica Introdutória. Disponível em: <[http://www.ifg.edu.br/goiania/cienciashumanas/images/downloads/cadernos/caderno\\_sociologia\\_trabalho.pdf](http://www.ifg.edu.br/goiania/cienciashumanas/images/downloads/cadernos/caderno_sociologia_trabalho.pdf)>. Acesso em: 17 out. 2015.

BARDIN, Laurence. Análise de conteúdo. Lisboa: tradução Luis Antero Reto, Augusto Pnheiro – São Paulo: Edições 70, 2011.

BARRINGTON MOORE Jr. Injustiça. As bases sociais da obediência e da revolta. São Paulo, Editora Brasiliense. Primeira edição, 1987.

BARROS, Amândio Jorge Morais. O Porto e a construção dos navios de Vasco da Gama. porto: Universidade do Porto. Faculdade de Letras, 2006.

BASTOS, Tavares. O Valle do Amazonas. Estudo sobre a navegação do Amazonas, Estatística, Produções, Comercio, questões fiscais do Amazonas, Ed. Garnier : Rio de Janeiro, 1. Ed. 1866.

BATISTA, Djalma. O complexo da Amazônia - Análise do processo de desenvolvimento. 2 ed. Manaus: Editora Valer, Edua e Inpa, 2007.

BENCHIMOL, Samuel. Amazônia formação social e cultural. 3ed. Manaus: Editora Valer, 2009.

\_\_\_\_\_. Navegação e Transporte na Amazônia. Edição reprográfica, Manaus, Julho 1995.

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

BOSI, E. A pesquisa em memória social. Psicologia USP, 1993.

BRASIL. Programa ambiental e social dos igarapés de Manaus (Prosamim III). Relatório de gestão ambiental e social –RGAS. 2011.

\_\_\_\_\_. DECRETO-LEI Nº 118/2002. Documento Legal. Disponível em: <<http://www.icmbio.gov.br/portal/biodiversidade>>

BUENO. Marcos. A arte de escrever, com a palavra o Escritor: as vivências dos escritores literários em relação ao seu trabalho: uma abordagem psicodinâmica – Tese de doutorado - Pontifícia Universidade Católica de Goiás – PUC, 2012.

CASTANHEDA, Fernão Lopes de – História do descobrimento e conquista da Índia pelos portugueses, introdução e revisão de M. Lopes de Almeida, vol. I. Porto: Lello & Irmão Editores, 1979, p. 10-11.

CASTEL, Robert. As metamorfoses da questão social, Petrópolis/RJ, Editora Vozes, 1988.

CASTRO, Edna. Tradição e modernidade: a propósito de formas de Trabalho na amazônia, NAEA n. 97: Belém, julho de 1998.

\_\_\_\_\_. Território, biodiversidade e saberes de populações tradicionais, Belém, maio de 1998.

CEGN. Avaliação de nichos de mercado potencialmente atraentes ao Brasil: análise de políticas públicas. In: CEGN – Centro de Estudos em Gestão Naval projeto Implantação e Consolidação de Laboratório de gestão de Operações e da Cadeia de Suprimentos da Indústria de Construção Naval. São Paulo: Nov/ 2006.

CHAUÍ, M. S. Conformismo e resistência: aspectos da cultura popular no Brasil. São Paulo: Brasiliense, 1986.

CHIZZOTTI, Antônio. Pesquisa qualitativa em ciências humanas e sociais. São Paulo, editora Vozes: Petrópolis/RJ, 2006.

CUNHA, Luiz Antônio Rodrigues da. O ensino de ofícios artesanais e manufactureiros no Brasil escravocrata. São Paulo: Ed.Unesp; Brasília: Flacso, 2000.

DANIEL, João. Tesouro Descoberto no Máximo Rio Amazonas. Rio de Janeiro: Contraponto Editora, v. 2, 2004.

DEJOURS, C. Conferências brasileiras: Identidade, reconhecimento e transgressão no trabalho. Tradução de Ana Carla Fonseca Reis. 1ª edição, Fundap: EAESP/FGV. São Paulo, 1999.

\_\_\_\_\_. A Banalização da Injustiça Social. Tradutor: Luiz Alberto Monjardim. Rio de Janeiro: Editora FGV. 2003.

\_\_\_\_\_.Subjetividade, trabalho e ação. Revista Produção, 14 (3), 27-34, 2004.

\_\_\_\_\_. Sofrimento, prazer e trabalho. In: DEJOURS, C. Conferências Brasileiras: identidade, reconhecimento e transgressão no trabalho, São Paulo: FGV, 1999, p. 15-33.

CUNHA, Antônio Geraldo da. Dicionário Etimológico, 4 ed., Editora: Lexikon, 2010. (Disponível em <http://www.dicionarioetimologico.com.br/arte/>).

CHAUÍ, M. Conformismo e resistência: aspectos da cultura popular no Brasil. São Paulo: Brasiliense, 1986.

DATHEIN, Ricardo. Brasil: vinte e cinco anos de estagnação econômica e as opções de desenvolvimento. DECON / UFRGS, Porto Alegre, Agosto 2005.

DIESSE. Departamento intersindical de estatística e estudos socioeconômicos. *A Informalidade e o Movimento Sindical: uma agenda para o século XXI*. Nota Técnica. Número 99 – Maio de 2011.

DOMINGUES, Francisco Contente. *Experiência e conhecimento na construção naval portuguesa do século XVI: os tratados de Fernando Oliveira*. Centro de Estudos de História e Cartografia Antiga. Separata da Revista da Universidade de Coimbra. Vol. XXXIII - Ano 1985.

DUPAS. Gilberto, *O novo paradigma do emprego*. In: JUNG, Winfried (org). *O novo paradigma do emprego e o futuro das relações trabalhistas*". SP: Fundação Konrad Adenauer, 1998.

FADDA, E. A. *Construção Naval - Uma Indústria Global: As Estratégias Para a Retomada do Crescimento*. In: SOBENA 18º Congresso Nacional, Publicação 98, 2000. Disponível em: <http://www.transportes.gov.br/bit/estudos/constr-naval/industria-global.pdf>, Acesso em agosto de 2015.

FERRERA, Sivar Hoepner. *Nota sobre a Construção Naval no Brasil nos Séculos XVII e XVIII*. Academia Paulistana de história, 2001.

FONSECA, Dante Ribeiro da. *O surto gumífero e a navegação na Amazônia*. Revista Veredas Amazônicas – Set – Nº 01, Vol. I, 2011.

FOUCAULT, Michel. *A arqueologia do saber*. Trad. Luiz Felipe Baeta Neves. 7ed. - Rio de Janeiro: Forense Universitária, 2008. 7ª edição / 3ª reimpressão - 2008.

FREUD, Sigmund. *Formulações sobre os dois princípios do funcionamento mental*. Tradução sob a direção de Jayme Salomão. Rio de Janeiro: Imago, 1974.

GARCIA, Etelvina. *Navegação, comércio e construção naval no Amazonas*. Governo do Estado do Amazonas. Secretaria de Planejamento e Desenvolvimento Econômico – SEPLAN, Manaus: Norma Editora, 2014.

GEERTZ, C. *A interpretação das culturas*. Rio de Janeiro: Livros Técnicos e Científicos, 1989.

GEHLEN, Vitória R. Fernandes, *Estudos do Trabalho*, Ano V – N. 9, Revista da RET - Rede de Estudos do Trabalho, 2011.

GIDDENS, A. *Mundo em descontrolado: o que a globalização está fazendo de nós*. Rio de Janeiro: Record, 2000.

\_\_\_\_\_. *As consequências da modernidade*. São Paulo : Editora da Universidade Estadual Paulista, 1991.

\_\_\_\_\_. *Modernidade e Identidade*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 2002.

GONDIM, Neide. *A invenção da Amazônia*. 2 ed., Manaus: editora Valer, 2007.

GOMES, Angela de Castro (org.). A época dos operários navais. Departamento de história Laboratório de história oral e iconografia. Niterói, 1999.

GOULARTI FILHO, Alcides. História econômica da construção naval no Brasil: formação de aglomerado e performance inovativa. Economia, Brasília (DF), v.12, n.2, p.309–336, mai/ago 2011.

\_\_\_\_\_. Presença e ausência do Estado na trajetória da indústria da construção naval brasileira - 1959-1989, Nova econ. vol.24 n. 2 - Belo Horizonte Mai/Ago. 2014.

GREENHALGH, Juvenal. O Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro na história: 1763-1822. Rio de Janeiro: A Noite, 1951.

GUALBERTO, Antônio Jorge Pantoja. Embarcações, Educação e Saberes Culturais em um Estaleiro Naval da Amazônia. 149 f. Dissertação (Mestrado em Educação) – Universidade do Estado do Pará, Belém, 2009.

\_\_\_\_\_. História e Memória da Carpintaria Naval Ribeirinha da Amazônia. VI Simpósio Cultural - "Escritas da História: Ver - Sentir e Narrar" -UFPI/Teresina-PI, 2012.

HAGUETTE, Teresa Maria Frota. Metodologias qualitativas na Sociologia. 5a edição. São Paulo, Petrópolis: Vozes, 1997.

HALBWACHS, Maurice. A memória coletiva. São Paulo, Editora Vértice, 1990.

HOBBSAWM, Eric e RANGER, Terence (orgs). A invenção das Tradições. Tradução de Celina Cardim Cavalcante, 2a. ed. - São Paulo: Paz e Terra, 2012.

HORKHEIMER, M. & ADORNO, T. W. Excurso I: Ulisses ou Mito e esclarecimento. In M. Horkheimer & T. W. Adorno. Dialética do Esclarecimento: fragmentos filosóficos (pp. 53-80). (G. A. Almeida, Trad.). Rio de Janeiro: Jorge Zahar. 1985.

IANNI, Octávio. Enigmas da Modernidade-Mundo. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2000.

\_\_\_\_\_. A Era do Globalismo. 3ª edição, Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, 1997.\

\_\_\_\_\_. A construção da categoria. Revista HISTEDBR On-line, Campinas, número especial, p. 397-416, ISSN: 1676-2584, 2011.

JAUSS, Hans Robert. Tradição literária e consciência atual da modernidade. In: OLINTO, Heidrun Krieger (Org). Histórias de literatura: as novas teorias alemãs. São Paulo: Ática, 1996.

JESUS. Claudiana Guedes de. Retomada da indústria de construção naval brasileira: reestruturação e trabalho. Tese de doutorado. Universidade Estadual de Campinas, Instituto de Geociências, Campinas, 2013.

JOVCHELOVITCH, Sandra; BAUER, Martin W.. Entrevista narrativa. In: BAUER, M. W. GASKELL, G. Pesquisa qualitativa com texto, imagem e som. Tradução: Pedrinho Guareschi. Petrópolis, RJ: Vozes, 2002.

LEFEBVRE, Henri. O direito à cidade. São Paulo: Centauro, 2001.

LEITE, Marcia de Paula. O trabalho e suas reconfigurações: Conceitos e realidades. Trabalho apresentado no 32º. Encontro Anual da ANPOCS: Caxambu - UNICAMP, 2009.

LINS, Nadja Vanessa M. (Org.). Construção naval na Amazônia. Manaus: BK Editora, 2011.

LINS, Nadja V. M. *et. al.* Construção Naval no Amazonas: proposições para o mercado, Estudo desenvolvido por pesquisadores do projeto Transporte Hidroviário e Construção Naval na Amazônia (THECNA), 2011.

MANNHEIM, Karl. Ideologia e Utopia. Rio de Janeiro: Zahar Editores, 1972.

MARCUSE, H. Eros e civilização; uma interpretação filosófica do pensamento de Freud. Tradução de Álvaro Cabral. 8 ed. Rio de Janeiro: Zahar, 1981.

\_\_\_\_\_. A ideologia da sociedade industrial. (G. Rebuá, Trad.).Rio de Janeiro: Zahar Editores. 1964.

MARQUES, Raquel Salgado. Travessia do rio negro: informalidade e precarização do trabalho no porto do São Raimundo e Cacau Pirêra, Manaus/AM. Dissertação de Mestrado – UFAM, 2011.

MARX, Karl. O Capital. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2006.

MATEUS, Brígida do Rosário Baptista. Projecto N-utopia – Tratados, Nomenclatura Naval e Construção Naval Europeia século XVI a XVIII. Departamento de História, Universidade Autónoma de Lisboa, 2012.

MELLO, Thiago de. Manaus, amor e memória. Rio de Janeiro: Philobiblion, 1984.

MORAES, Rosângela Dutra de. Prazer-sofrimento no trabalho com automação: estudo em empresas japonesas no Polo Industrial de Manaus. Manaus: Editora da Universidade Federal do Amazonas, 2010.

MOREIRA, Eliane. Conhecimento tradicional e a proteção. T&C Amazônia, Ano V, Número 11, Junho de 2007.

NETO, Carlos A. da Silva Campos & POMPERMAYER, Fabiano Mezadre. Ressurgimento da indústria naval no Brasil: (2000-2013), Brasília: Ipea, 2014.

NETTO, J.P.; BRAZ, M. Economia Política: uma introdução crítica. 2. São Paulo: Cortez, 2007.

NOGUEIRA, Ricardo. Amazonas: um estado ribeirinho. Manaus: Editora Universidade do Amazonas, 1999.

OLIVEIRA, Ivanilde Apoluceno de; SANTOS, Tânia Regina Lobato dos. A cultura amazônica em práticas pedagógicas de educadores populares. In: Reunião Anual da Associação Nacional de Pós-graduação e Pesquisa em Educação, 30ª Reunião Anual, 2007, Caxambu. Anais Caxambu, 2007.

OLIVEIRA, Helen de Souza. Vida cotidiana e ambiente na beira-rio de Educandos. Dissertação de mestrado – UFAM, 2007.

OLIVEIRA, José Aldemir de. Manaus de 1920-1967: a cidade doce e dura em excesso. Manaus: Editora Valer. Governo do Estado. Editora da Universidade Federal do Amazonas, 2003.

OLIVEIRA, Roberto Pina. Os construtores de barcos do baixo-tocantins. Coordenador Geral da Cooperativa de Trabalhadores da Construção Naval Artesanal de Igarapé-Miri/PA – Cootraconai, 2013.

PESSANHA, Elina G. da Fonte & MOREL, Regina Lúcia de Moraes. Gerações Operárias: rupturas e continuidades na experiência de metalúrgicos do rio de Janeiro. RBCS, N. 17 – ano 6, out. de 1991.

PINHEIRO, Maria Luiza Ugarte. A cidade sobre os ombros: trabalho e conflito no porto de Manaus (1899-1925). Governo do Estado do Amazonas - Secretaria do Estado da Cultura, 2003.

PORTER, M.E., A Vantagem Competitiva das Nações, ed. Campus, Rio de Janeiro, 1993.

POSTONE, Moishe. Tempo, trabalho e dominação social. Uma reinterpretação da teoria crítica de Marx. São Paulo: Editora Boitempo, 2014.

RELATÓRIO que a Assembleia Legislativa Provincial dom Amazonas apresentou na abertura da Sessão Ordinária no dia 07 de Setembro de 1858 - Francisco José Furtado, 16 - Presidente da mesma Província. Manáos Typographia der Francisco José da Silva Ramos, 1858.

RIVERO, Patrícia. Conferência: desigualdades sociais no mercado de trabalho – as políticas do possível. Anais da 62ª Reunião Anual da SBPC - Natal, RN, - NEPP-DH/UFRJ - Sociedade Brasileira de Sociologia – SBS, Julho/2010.

RODRIGUES, Laércio Gomes. Estaleiros artesanais: homens e barcos na construção de uma economia das águas. Estação Científica (UNIFAP), Macapá, v. 1, n. 2, p. 85-97, 2011.

ROSA, Teresa (org.). Trabalho Precário: Perspectivas de Superação, Lisboa: Observatório do Emprego e Formação Profissional, Instituto do Emprego e Formação Profissional, 2003.

SÁ, Teresa. Precariedade e trabalho precário: consequências sociais da precarização laboral. Revista de Sociologia Configurações: Trabalho e Não Trabalho: valor e (in)visibilidade, p. 91-105. nº7, Junho, Edições Húmus, Universidade do Minho-Lisboa, 2011.

\_\_\_\_\_. As novas regras da exploração: o trabalho precário. 15 Jul. 2011.

SALGADO, Mara; FRANCISCATTI, Kety Valéria Simões. Contraponto entre arte, artesanato e trabalho: a falsa diferenciação e a atrofia da fantasia. In: II Colóquio de Psicologia da Arte. Laboratório de Estudos em Psicologia da Arte, IP-USP, 2007.

SALORTE, Luciane Maria Legeman. Carpinteiros dos rios: o saber da construção naval no município de Novo Airão/AM. Dissertação de mestrado PPGSCA/UFAM, 2010.

SAMPAIO, Patrícia Melo. Mundos cruzados: etnia, trabalho e cidadania na Amazônia Imperial, ANPUH – XXV SIMPÓSIO NACIONAL DE HISTÓRIA – Fortaleza, 2009.

SANTOS, Misael de Souza. A subjetividade operária: algumas considerações iniciais. Caderno CRH, Salvador, n. 37, p. 277-287, jul./dez., 2002.

SCHERER, Elenise (org.). Questão social na Amazônia. Manas: Edua, 2009.

\_\_\_\_\_. Baixa nas carteiras: desemprego e trabalho precário na Zona Franca de Manaus. Manaus:EDUA, 2005.

\_\_\_\_\_. Trabalho ocultado: os trabalhadores de bagagens do Roadway e da estação hidroviária de Manaus. Annablume: São Paulo, 2012.

SENNETT, Richard. A corrosão do caráter: consequências pessoais do trabalho no novo capitalismo. RJ: Record, 1999.

SILVA, Jorge Gregório da. Reconstrução dos caminhos da educação profissional em Manaus (1856-1877): refletindo sobre a criação da casa dos Educandos artífices. In: A pesquisa histórica em trabalho e educação. Maria Ciavatta e Ronaldo Rosas Reis (orgs). Brasília: Liber Livro Editora, 2010.

SIMMEL, Georg. Questões fundamentais da sociologia: indivíduos e sociedade, Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 2006.

\_\_\_\_\_. Sociologia. Coleção Grandes Cientistas Sociais. São Paulo: Editora Ática, 1983.

SOUZA, Márcio. História da Amazônia. Manaus: Editora Valer, 2009.

SOUZA, Marly Honda de. Contribuição metodológica para localizar terminal de integração de passageiros do transporte hidro-rodoviário urbano. Tese de Doutorado - COPPE/UFRJ - Rio de Janeiro, 2009.

SOUZA, Tomé de Souza. Regimento que levou governador do Brasil, Almerim, Lisboa, AHU, códice 112, fls. 1-9. 17/12/1548.

SOUZA, História dos Bairros - São Raimundo: Do alto da minha colina – sem os bucheiros o bairro de São Raimundo perdeu o encantamento, Manaus Cult, Edições Muiraquitã, 2010.

TELLES, Pedro Carlos da Silva. História da Engenharia Naval - Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro da Academia Nacional de Engenharia. 20º EXPONAVAL - novembro, 2004.

TOCANTINS, Leandro. O rio comanda a vida: uma interpretação da Amazônia. 9.a ed. rev. – Manaus: Editora Valer. Governo do Estado, 2000.

TOLEDO, V. M.; BARRERA-BASSOLS, N. A etnoecologia: uma ciência pós-normal que estuda as sabedorias tradicionais. In: SILVA, V. A. da.; ALMEIDA, A. L. S. de.; ALBUQUERQUE, U. P. de (Org.). Etnobiologia e etnoecologia: pessoas e natureza na América Latina. NUPEEA, 2010.

THOMPSON, E. P.. Costumes em comum: Estudos sobre a cultura popular tradicional. Ed. Companhia das letras, 1988.

\_\_\_\_\_. A formação da classe operária inglesa (Vol. II, A maldição de Adão). Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1987.

TRINDADE JR., Sant Clair e TAVARES, Maria Goretti da Costa (orgs). Cidades Ribeirinhas na Amazônia: mudanças e permanências. Belém: EDUFPA, 2008.

TRINDADE JR., Cidades médias na Amazônia Oriental: das novas centralidades à fragmentação do território. XIV encontro nacional da ANPUR, Rio de Janeiro – Brasil, Maio de 2011.

VALLE, Izabel. Globalização e reestruturação produtiva: um estudo sobre a produção offshore em Manaus. – Manaus: Editora da Universidade Federal do Amazonas, 2007.

VASAPOLLO, L. O trabalho atípico e a precariedade. São Paulo: Expressão Popular, 2005.

XIMENES, Tereza [org]. Embarcações, homens e rios na Amazônia. Belém: UFPA, 1992.

WEIL, Simone. A condição operária e outros estudos sobre a opressão. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1979.