

CARPINTARIA NAVAL E SISTEMA TERRITORIAL: UMA ANÁLISE A PARTIR DO ESTALEIRO DO ERALDO – PARINTINS (AM)

Valderlane Pontes Fonseca¹
Estevan Bartoli²

RESUMO

Este estudo discorre sobre o trabalho desenvolvido em um estaleiro artesanal da cidade de Parintins-Am, onde se procurou analisar a partir da abordagem territorial o caso do Estaleiro do Eraldo, ou seja, conhecer como o mesmo se organiza dentro de um espaço a partir de práticas e do processo de territorialização. Os sujeitos investigados foram o proprietário do estaleiro e seus trabalhadores. Constatou-se que a carpintaria naval no estaleiro possui uma informalidade bem visível, onde este se localiza a margem do rio, o ambiente de trabalho é bem rústico com algumas adaptações para o desenvolvimento do trabalho. Essa atividade econômica cultural, passada ao longo do tempo por mestre detentores de conhecimento e habilidades que disseminam a prática de construir embarcações a seus familiares e aqueles que se dispõem a aprender a profissão. A divisão do trabalho se dá com o mestre, carpinteiro, calafate e aprendiz, a principal matéria-prima é a madeira, as técnicas são bem antigas, passadas de geração a geração com nenhuma mudança significativa. O trabalho realizado no estaleiro artesanal é um trabalho que está além de uma atividade meramente produtiva, a criatividade do mestre e carpinteiros artesanais herdadas ao longo do tempo por seus familiares faz surgir os barcos regionais. Estes barcos são o principal meio de transporte, pois é neles que os povos da região transitam nos rios da Amazônia.

Palavras-Chave: Estaleiro Artesanal. Abordagem Territorial. Carpintaria Naval.

¹ Acadêmica do curso de Geografia do Cesp UEA/ Parintins; email: deca2802@hotmail.com

² Professor MSc. Estevan Bartoli; estevangeo@hotmail.com, professor do curso de Geografia no Centro de Estudos Superiores de Parintins CESP/UEA

INTRODUÇÃO

Grande parte das cidades amazônicas possui como meio de locomoção o transporte fluvial. Neste contexto os barcos assumem um papel importante por ser o elo interligador dos povos dessas cidades. Nesse sentido o município de Parintins-Am se destaca ao longo do tempo por ser um polo que produz barcos de pequeno, médio e grande porte, onde possuem características diferentes de outros lugares. Este trabalho teve o objetivo de propor o entendimento de um estaleiro da cidade de Parintins, ou seja, conhecer como o mesmo se organiza dentro de um espaço a partir de práticas e do processo de territorialização.

Esta pesquisa tem como local de estudo o Estaleiro do Eraldo, que fica localizado no Bairro de Santa Clara Parintins-Am. É um estabelecimento de pequeno porte, mas que até a presente pesquisa é o único do município que se encontra legalizado. Este estaleiro ou tilheiro como é conhecido na região, tem como principal atividade a construção e reparos de embarcação em madeira.

Com a finalidade de compreender a forma organizacional do Estaleiro do Eraldo, usou-se de uma abordagem territorial, com o tipo de pesquisa qualiquantitativa, as técnicas foram de observação simples com entrevistas para o proprietário e os trabalhadores.

Esta pesquisa tem como sujeitos investigados o proprietário e seus trabalhadores. Os autores que deram suporte a essa pesquisa foi Damatteis (2009), Raffestin(1993) Santos (1994), Saquet(2010), Sposito e Saquet(2009).

Este trabalho divide-se em tópicos, onde no primeiro momento se faz um panorama da construção naval, dando destaque ao Estaleiro do Eraldo, no segundo tópico abordaremos questões sobre território, territorialidade e a partir disso entender se o estaleiro possui elementos que o configure como um Sistema Local Territorial. Em seguida destacaremos questões sobre a matéria-prima, mostrando as etapas de processamento do estaleiro, posteriormente destacaremos as etapas, funções e divisão do trabalho, adiante serão elencadas questões sobre técnicas utilizadas no processo de construção, bem como compreender se essas propiciam o surgimento de “trabalho novo” e por fim as considerações finais.

O Estaleiro do Eraldo, assim como todos os estaleiros artesanais, são de suma importância para a economia do município de Parintins, pois apesar de possuírem uma informalidade, são promotores de emprego para vários pais de família. Para tanto o setor não possui políticas públicas para ajudar no desenvolvimento da atividade. Essa atividade econômica e cultural, passada ao longo do tempo por mestre detentores de conhecimento e

habilidades que disseminam a prática de construir embarcações a seus familiares e aqueles que se dispõem a aprender a profissão.

1 CONSTRUÇÃO ARTESANAL DE EMBARCAÇÕES: UMA ATIVIDADE PASSADA DE GERAÇÃO A GERAÇÃO: O CASO ESTALEIRO DO ERALDO

Grande parte das cidades amazônicas possui um meio de locomoção ainda pautado no transporte fluvial. Pode se dizer que parte do padrão espacial das cidades amazônicas são dendríticas³, com os rios ainda essenciais especialmente para Amazônia ocidental, onde dão possibilidades de ir e vir permitindo a conexão entre o mundo e as cidades e seu entorno de influência. Nesse sentido os barcos regionais tornam-se importantes por promoverem a circulação não somente de pessoas, mas também de mercadorias e até mesmo informações.

Não se pode negar que as embarcações artesanais surgiram com nossos antepassados, onde foram de suma importância para o descobrimento de vários territórios. E os índios foram os precursores das embarcações na Amazônia, onde já tinham habilidades para transformar um produto da natureza em produtos que facilitariam a sua locomoção nos rios da Amazônia. Referente a isso Lins et al (2008) relatam:

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 da casca do tronco, moldada com as amarrações de cipó. Poderiam também ser construídas 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.

Os mesmos autores afirmam que construção naval brasileira tem suas raízes no período colonial, onde colonizadores portugueses trouxeram para o Brasil profissionais especializados como: mestres, carpinteiros, calafates, capazes a ensinar aqueles que já habitavam no Brasil a reparação e construção de barcos em madeira, ou seja, embarcações no modelo europeu. Com o tempo os nativos desenvolveram e aperfeiçoaram as embarcações de acordo com as condições da região amazônica.

Esse processo de mudanças do modo de construção dos barcos, fez com que surgissem ao longo do tempo os mestres, carpinteiros autônomos que fazem da beira dos rios um local de trabalho, baseado em conversas entre os mais velhos e os mais novos, os saberes

³ Para aprofundamento do assunto em CORRÊA, R.L. Rede Urbana: **Reflexões, Hipóteses e questionamento sobre um tema negligenciado**. Cidades. Vol.1, n. 1. Presidente Prudente: Grupos de estudos urbanos, 2004. P. 65- 78.

vão se perpetuando ao longo dos séculos, e permanece nos dias atuais apesar de inovações técnicas.

Parintins é município que está localizado a leste do estado do Amazonas a 369 km de Manaus e possui uma área territorial de 5.952km² (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística- IBGE,2009). Este município oferece as comunidades vizinhas, serviços indispensável, como serviços de banco, educação, saúde, etc. A área municipal não sofreu intervenção de construção de estradas ou rodovias que facilite a conexão para outras cidades, apenas precárias estradas de terra ligando a Juruti (PA). Nesse contexto percebe-se a importância do transporte fluvial.

O ir e vir das embarcações, tanto de pequeno, médio e grande porte, vindas de vários lugares, ratifica a base da economia do município, pois é através delas que chegam todos os tipos de cargas que abastece o comércio local, além de ser um meio de locomoção mais acessível à população.

Foi perceptível durante a pesquisa que os barcos que fazem linha, principalmente para a capital do Estado (Manaus), estão sendo substituídos pelos barcos de ferro, porém os pescadores e os ribeirinhos e pequenos agricultores, ainda utilizam os barcos em madeira para realizar suas atividades, isso resulta na manutenção e crescimento da atividade dos estaleiros artesanais de Parintins, principalmente nos últimos anos, onde houve um aumento de financiamentos pelo Banco da Amazônia (BASA), facilitando compra das embarcações às pessoas que não tem condições de comprar uma embarcação à vista.

1.1 Estaleiro do Eraldo

O estaleiro em estudo (Estaleiro do Eraldo) ou tilheiro⁴, como é conhecido em nossa região, fica localizado no Bairro de Santa Clara e tem como proprietário o Sr Eraldo Xavier que assim como outros mestres, aprendeu a profissão ao longo do tempo, quando ajudava seu pai e seu avô na atividade.

Este empreendimento simples é licenciado para construir embarcações de pequeno e médio porte, além de fazer manutenção e reparos das embarcações.

⁴ Tilheiro: nome regional dado ao estaleiro



Figura 1: Mapa de Localização do Estaleiro do Eraldo
Fonte: cartografia INPE, 2014, Google satélite, 2015
Organizadores: Dias e Pontes 2015

Este é um local que envolve sabedorias, cultura, economia, técnicas ao longo do tempo. Diante disso próximo tópico será feita uma discursão a partir de uma abordagem territorial para conhecer melhor a forma de organização desse estaleiro artesanal.

2 A ABORDAGEM TERRITORIAL DE UM ESTALEIRO ARTESANAL: UM POSSÍVEL SISTEMA LOCAL TERRITORIAL?

Por ser uma atividade muito antiga o estaleiro em estudo possui um território formado, visto que quando falamos em território não nos referimos somente à expansão territorial, mas sim nas relações existente dentro de um determinado espaço. Nesse sentido Dematteis (2009, p.19) discorre que o território é uma construção coletiva e multidimensional, com múltiplas territorialidades interagindo (poderes, comportamento, ações) que podem ser potencializadas de estratégias e desenvolvimento local.

Partindo disso, podemos perceber que o estaleiro artesanal mantém uma identidade socioterritorial muito evidente, o modo como é desenvolvida a atividade, as atitudes,

comportamentos, estão intimamente ligados à cultura existente nesse espaço. Antes de tudo é importante salientar que embora às vezes similares, espaço e território abrangem concepções distintas. Raffestin (1993, p. 143) discorre que:

É essencial compreender bem que o espaço é anterior ao território. O território se forma a partir do espaço, é o resultado de uma ação conduzida por um ator sintagmático (ator que realiza um programa) em qualquer nível. Ao se apropriar de um espaço, concreta ou abstratamente (por exemplo, pela representação), o ator "territorializa" o espaço.

Nesse sentido, o território vem a ser um produto que é constituído historicamente também por atores sociais coletivos. Envolvendo múltiplas territorialidades na sua construção. O território é um espaço onde um determinado grupo cria identidades e surgem relações de poder e conflitos que tendem edificar formas de dominação e controle desse espaço.

Percebe-se que as relações de territorialidade são relações sociais prevaletentes e podem indicar a permanência da atividade mesmo com mudanças na configuração territorial. Nesse sentido Sack (1986 *apud* SAQUET e SPOSITO p. 17) "A territorialidade corresponde ao controle sobre uma área ou espaço; é uma estratégia para influenciar ou controlar recursos, fenômenos, relações e pessoas e está intimamente relacionado no modo como as pessoas dão significados ao lugar". Para este autor a territorialidade é uma das atitudes sociais em um território que compreende várias dimensões, políticas, econômicas, culturais e sociais, significa um espaço controlado.

Raffestin (1993, p.160), contribuindo para uma abordagem relacional do território aborda:

[...] vida é tecida por relações, e daí a territorialidade poder ser definida como um conjunto de relações que se originam num sistema tridimensional sociedade-espaço-tempo em vias de atingir a maior autonomia possível, compatível com os recursos do sistema.

O estaleiro do Eraldo possui uma forma de organização individual, onde as dificuldades para o seu desenvolvimento fizeram com que o mestre (dono do estaleiro) procurasse o licenciamento de sua empresa para poder ter mais autonomia e assim desenvolver-se. Como já citado este estaleiro é o único que se encontra licenciado no município de Parintins, e isso deu a ele a preferência quando há uma demanda de encomendas financiadas pelo Banco da Amazônia (BASA). Nesse sentido o estaleiro tem uma forma própria de desenvolver suas territorialidades. Não nos referindo aqui somente as questões econômicas, mas também as relações que são vividas cotidianamente. Raffestin (1993, p. 161)

aborda que “a territorialidade se manifesta em todas as escalas espaciais e sociais; ela é consubstancial a todas as relações e seria possível dizer que, de certa forma, é a "face vivida" da "face agida" do poder”.

Podemos dizer que a territorialidade está intimamente ligada às atitudes e comportamentos dos grupos, sendo as práticas dentro de um determinado território. Nesse sentido Saquet (2008) discorre que:

A territorialidade é um fenômeno social que envolve indivíduos que fazem parte do mesmo grupo social e de grupos distintos. Nas territorialidades, há continuidades e descontinuidades no tempo e no espaço; as territorialidades estão intimamente ligadas a cada lugar: elas dão-lhe identidade e são influenciadas pelas condições históricas e geográficas de cada lugar.

O estaleiro é um local onde se executa uma das principais atividades econômicas tradicionais, geradoras de empregos e existência e a cultura ribeirinha. Apesar de ser um empreendimento com uma informalidade bem visível, o estaleiro do Eraldo, ao longo do tempo, constrói suas relações, não somente com os trabalhadores que estão ali diariamente, mas também com banco financiador, os seus clientes, fornecedores da matéria-prima e com a sazonalidade fluvial.

Nesse sentido, comungamos com a concepção de Raffestin (1993), onde para ele o “território é objetivado por relações sociais concreta e abstratamente, relações de poder e dominação, o que implica a cristalização de uma territorialidade ou de territorialidades no espaço, a partir das diferentes atividades cotidianas”. Isso, de acordo com Raffestin, assenta-se na construção de *malhas, nós e redes*, delimitando *campos* de ações, de poder, nas práticas espaciais que constituem o território.

Partindo disso podemos entender que território e a territorialidade como multidimensionais, algo que não pode ser separado à vida na natureza e na sociedade. O homem vive relações, e assim constrói um mundo objetivo e subjetivo, material e imaterial.

A construção naval de Parintins não possui nenhum tipo de associação ou quaisquer políticas que possam ajudar no desenvolvimento do setor. Nesse sentido o mestre Eraldo trabalha individualmente e procura outros meios para que seu empreendimento se desenvolva. Segundo o mestre, nos anos anteriores o estaleiro mantinha uma ligação direta com um cliente particular, trabalhou doze anos construindo barcos para esse cliente, mas a regularização de sua empresa deu uma nova dinâmica na produção. Hoje constrói embarcações financiadas, para pescadores, agricultores, etc. Essas embarcações muitas vezes são de clientes de outras cidades como: Maués-AM, Boa vista do Ramos-AM e Barreirinha-AM.

Partindo da análise da territorialidade desse estaleiro artesanal, nosso propósito agora é responder o questionamento feito acima. Se esse estaleiro tem elementos para caracterizar a atividade como um Sistema Local Territorial (SLoT⁵) ?

Para o nosso entendimento vamos abordar aqui as concepções de Dematteis (2009), que foi o coordenador do grupo de estudos chamado de Turim- Itália que envolveu vários pesquisadores. Para Dematteis o SLoT é um instrumento de políticas territoriais, uma forma de análise a partir da realidade. Um sistema local territorial é construído a partir do que já existe e isso pode garantir a eficácia de projeção do que será edificado.

Usaremos aqui para o entendimento de nosso estudo, um dos elementos que Dematteis propôs o entendimento do SLoT. Nesse caso *A rede local de sujeitos*: Formada pelo conjunto de relações e interações entre os sujeitos (individuais e coletivos, públicos e privados, locais e globais), presentes ou ativáveis em certo *território local*. Aqui, por local, entende-se a escala geográfica que permite interações típicas de proximidade física: relações baseadas no conhecimento e na comunicação direta (*face-to-face*), na confiança, na reciprocidade, na experiência comum e prática de um certo contexto ou *milieu* territorial etc. Por isso, considera-se tanto a dimensão de uma vila ou de um pequeno bairro como uma província italiana não muito grande, que é também a dimensão normal de um sistema territorial urbano de tamanho mediano. Começa-se a falar do *SLoT* quando esse agregado de sujeitos age de algum modo e em alguma ocasião como um ator coletivo, isto é, quando se empenha na elaboração e na realização de projetos comuns de transformação, desenvolvimento e requalificação do próprio território. Dematteis (2009, p. 36)

O sistema local territorial funciona com atores coletivos territoriais, com uma série de indícios (atitudes, experiências) e de pré-condições subjetivas e objetivas e que com governanças oportunas pode render a construção, em uma certa área geográfica, um sistema capaz de contribuir automaticamente para o desenvolvimento. (Ibide)

Obviamente, o modelo SLoT não condiz com a realidade Amazônica, carecendo de adequação, críticas e contextualização, mas servindo como rica fonte de ideias sobre os sistemas locais e territórios.

Nesse sentido diante das argumentações de Dematteis e a partir das relações supracitadas, percebe-se que o estaleiro em estudo se caracteriza como um SLoT, pois nesse

⁵ **SLoT**: Sistema local territorial. Desenvolvido por um grupo de estudo chamado Turim- Itália , onde envolveu vários pesquisadores importantes como Sérgio Conti, Ana Segre, Francesca Governa, Egídio Dansero, Carlo Salone, entre outros, do Politécnico e Universidade de Turim e de outras universidades, como Vincenzo Guarrasi, Bruno Vecchio e Paola Bonora.

empreendimento existe um sistema que envolve elementos que dialogam com a temática desenvolvimento local.

3 MATÉRIA PRIMA

Há muito tempo a matéria prima mais utilizada nos estaleiros artesanais é a madeira. Por conta disso nos últimos anos a fiscalização tem se intensificado cada vez mais, forçando assim os estaleiros a se legalizarem.

O estaleiro do Eraldo até o momento da pesquisa é o único estaleiro de Parintins legalizado em órgãos como: IBAMA (Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis), IDAM (Instituto de Desenvolvimento de Agropecuário e Florestal Sustentável do Estado do Amazonas), IPAAM (Instituto de Proteção Ambiental do Amazonas).

Com a regularização do empreendimento desde o ano de 2010, o estaleiro recebeu no ato da legalidade o certificado digital⁶, que realiza o monitoramento da entrada e saída da madeira no estaleiro. Para tanto, se o dono do estaleiro não fizer esse processo de entrada e saída da madeira, seu pátio é bloqueado, prejudicando assim a processo produtivo.

No entanto por mais que já esteja licenciado para comprar madeira de plano manejo, ou mesmo de madeireiras licenciadas, uma das dificuldades do proprietário é encontrar as madeiras que ele precisa para a construção das embarcações, visto que, não é qualquer tipo de madeira que é usada para a fabricação. Segundo ele grande parte das madeiras encontradas nas madeireiras não são de boa qualidade, além disso, essas madeiras tem um preço bem mais elevado. Para tanto as madeiras de plano de manejo muitas vezes tem que ser compradas de outras cidades como, por exemplo, de Nhamundá-Am. Diante disso notou-se que as dificuldades supracitadas, são fatores que influenciam diretamente na compra da madeira ilegal.

A fabricação das embarcações em madeira é realizada devido à tradição existente na região, onde a matéria-prima é retirada da floresta. Segundo o proprietário, a compra da matéria- prima depende da quantidade de encomenda, porem devido à dificuldade em adquirir madeira de boa qualidade, muitas vezes as madeiras são encomendadas com antecedência de acordo com o tamanho e tipo da embarcação.

⁶ Certificado digital: aparelho obrigatório para todos os empreendimentos licenciados, tanto estaleiro, como madeireiras.

As principais madeiras utilizadas no estaleiro são: Itaúba (*Mezilaurus Itaúba* – *Lauraceae*), usada na construção do batelão, pois é muito resistente a água e tem uma durabilidade bem grande, Massaranduba (*Manilkara Huberi*) geralmente usada para fazer a quilha⁷ da embarcação, Loro- vermelho (*Nectandra Rubra*), por ser uma madeira mais leve, é usado na construção da obra morta⁸. A tabela a seguir refere-se quantidade de madeira utilizada no Estaleiro do Eraldo.

Tabela 01: Quantidade de matéria prima consumida por (m³)

Matéria- prima	Origem	Dia (m³)	Mês (m³)	Ano (m³)	Forma de armazenamento
Prancha	Parintins	0,044	1,16	14	Pátio
Tábua	Parintins	0,032	0,83	10	Pátio

Fonte: arquivo Eraldo Xavier

No desenvolver da pesquisa percebeu-se que essa quantidade de madeira utilizada não é de quantidade fixa, ou seja, pode aumentar dependendo da demanda de encomenda. Segundo o proprietário no ano corrente, devido o aumento de encomendas financiadas, essa quantidade teve um aumento significativo, podendo chegar até 26m³ ao ano.

A construção naval ganha ao longo do tempo outros tipos de matérias- prima como: aço, alumínio, ferro. No entanto o estaleiro do Eraldo não está licenciado para trabalhar com esse tipo de matéria prima, além disso, seus trabalhadores não estão capacitados para trabalhar com esse tipo de material.

3.1 Etapas do Processo Produtivo do Estaleiro

No processo de construção é necessária uma série de máquinas que dão suporte para o processamento da madeira. Para tanto se percebe que no estaleiro os maquinários são muito rudimentares, onde a maioria dos equipamentos são fabricados e adaptados pelo próprio proprietário e trabalhadores (figura 1), pois as máquinas industriais tem o valor comercial muito elevado e na maioria das vezes o proprietário não tem condição financeira comprar esses maquinários.

⁷ Quilha: Parte central que sustenta a embarcação

⁸ Obra morta: parte não submersa da embarcação



Figura 1: Maquinas fabricadas pelos trabalhadores
Fonte: Pontes, 2015

Para termos um entendimento do processo produtivo apresentaremos na (figura 2) o pátio do estaleiro, com as etapas:

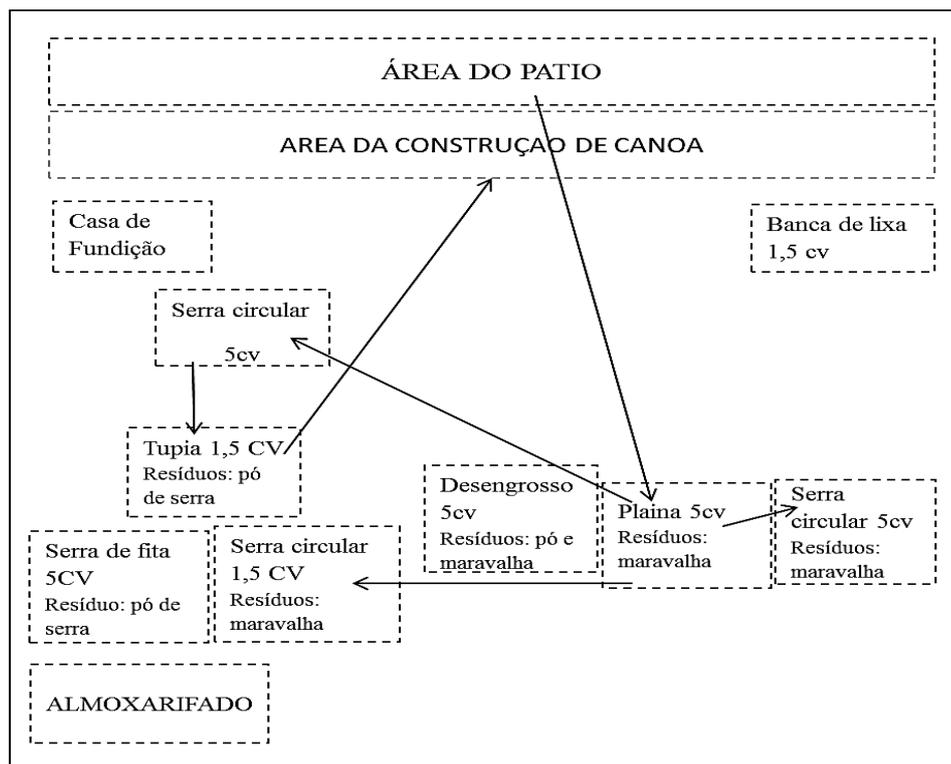


Figura 2: Ilustração do pátio do Estaleiro do Eraldo
Fonte: Arquivo Eraldo Xavier

01- Recebimento de madeira em pranchas e tábuas para o processamento na plaina para a retirada da tortuosidade imperfeição da madeira; 02- Em seguida são processadas na bancada de serra circular para a retiradas de peças menores (tabuas , ripas); 03- Essas peças menores após ter passado pela serra circular são aperfeiçoadas manualmente com a plaina manual, serra circular manual ou tico tico e encaminhadas para encaixa-la no barco;04

Dependendo da parte da reforma e/ou construção da embarcação, após sair da serra circular as peças são submetidas a um aquecimento para que a madeira possa ser arqueada, fazendo as curvas que compõe a embarcação; 05- Para a conclusão de acabamento e as peças já encaixadas na embarcação são utilizados a plaina manual para a retirada de imperfeições no encaixe e em seguida vem a lixa manual para em fim receber o calafeto; 06- Finalizando após receber o calafeto a embarcação é lixada para receber a pintura da parte submersa e descer para o Rio. O mesmo processo e feito quando o trabalho e na parte não submersa a diferença é que não recebe calafeto.

Durante o processamento da madeira é gerada uma quantidade de resíduos sólidos que possuem um destino certo, ou seja, são doados para padarias e olarias. E por ser um empreendimento legalizado o estaleiro tem que provar esse processo de doação dos resíduos através de declarações.

Na tabela 2 apresentaremos os tipos de resíduos sólidos, a quantidade produzida e o destino dos mesmos.

Tabela 02: Resíduos sólidos produzido no estaleiro

Tipos de resíduos	Quantidade diária (m ³)	Quantidade mensal(m ³)	Acondicionamento	Armazenamento	Destino
Sarrafos e Resto de embarcações	0,015	0,4	Sacos de fibra e granel	Área aberta sem telhado	Em fornos e padarias
Pó de Serra	0,007	0,2	Sacos de fibra	Área fechado com telhado, dentro do estaleiro	Em fornos da Olarias

Fonte: Arquivo Eraldo Xavier

O processo de construção de embarcação no estaleiro artesanal envolve pessoas com conhecimentos e funções distintas que serão abordados no tópico seguinte.

4 ETAPAS, FUNÇÕES, E DIVISÃO SOCIAL DO TRABALHO

O processo de fabricação de embarcações no estaleiro requer um conhecimento empírico, visto que, não existe nenhum tipo de curso técnico para esta profissão, os mestres como eles auto se denominam, são detentores de conhecimentos tradicionais herdados geralmente dos seus familiares. Esses construtores na maioria das vezes são pessoas que não possuem nenhum grau de escolaridade, mas possuem técnicas e sabedoria que muitos engenheiros navais não possuem.

O estaleiro do Eraldo assim como outros estaleiros não possui um quadro de funcionários fixo. Na sua maioria são trabalhadores autônomos. Segundo o mestre Eraldo essa é uma atividade que não tem possibilidade ainda de manter um quadro de funcionários fixos. No momento existem somente duas pessoas que trabalham diretamente no estabelecimento, um deles filho do proprietário. No entanto quando há uma demanda maior de trabalho são contratados outros trabalhadores, nesse caso trabalham por empreitada⁹. Na tabela seguinte especificaremos a forma da divisão do trabalho no estaleiro do Eraldo.

Tabela 03: Divisão social do trabalho

Mestre	O mestre geralmente é o dono estaleiro, coordena todos os trabalhos no local pela maior experiência.
Carpinteiro	Este, sem ajuda de projetos constroem as embarcações.
Calafate	Responsável pela calafetagem, ou seja, a vedação da embarcação.
Pintor	Responsável pelo revestimento e identificação da embarcação.
Aprendiz	Geralmente ajudantes que com o tempo aprendem a profissão

Fonte: Pesquisa de Campo

Os construtores em sua maioria trabalham na informalidade, muitos deles preferem desse jeito, pois assim eles podem trabalhar em outros estaleiros e aumentar suas rendas, mas com aspectos negativos. Quando os construtores trabalham por diária, eles podem ganhar mais, porém os mesmo não tem direito a nenhum tipo de benefício que lhe é de direito. Referente a isso o carpinteiro E. Medeiros relata:

“Eu trabalho na construção de embarcações desde quando eu tinha quatorze anos, e todo tempo foi assim, na diária, o lado ruim disso é que não tenho direito nenhum sabe, principalmente no caso de doença, se agente não guardar um dinheirinho, fica muito difícil pra nós”.

Além da construção de embarcações, esses construtores trabalham como pedreiro, marceneiro, etc. Os calafates que geralmente são pessoas bem mais velhas preferem trabalhar assim por que a calafetagem é uma das ultimas coisas a ser feita no batelão¹⁰, então enquanto ainda estão construindo batelão em um estaleiro, eles aproveitam para trabalhar em outros locais.

A construção artesanal requer uma força braçal muito grande, além de tudo os trabalhadores não tem nenhum tipo de equipamento para a sua segurança no trabalho, muito menos uma estrutura adequada para construir, muitas vezes fazem uma cobertura com lona ou

⁹ Empreitada: contrato do valor total da obra

¹⁰ Batelão: Parte submersa da embarcação

de palha para protegerem-se do sol (figura 3). Além disso, o estaleiro não possui carreira¹¹, então para descer a embarcação para o rio requer enorme habilidade para não comprometer a obra, ou então, a embarcação fica a espera da cheia do rio (figura 4)



Figura3: Cobertura de Palha
Fonte: Pontes, 2015



Figura 4: Descida do batelão
Fonte: Ponte, 2015

Os estaleiros estão na maioria das vezes localizados na margem do rio, justamente para facilitar o trabalho dos construtores quando a obra é finalizada. Porém percebe-se que a sazonalidade dos rios influencia diretamente na rotina do estaleiro, pois quando é no período da vazante, fica difícil de puxar os barcos para fazer reparos, ou mesmo colocar as embarcações que já estão prontas para navegar. No período da vazante é impossível realizar os trabalhos diretamente no estaleiro, muitas vezes os trabalhadores tem que se deslocar para outras áreas para realizar os serviços de construção ou reparo (figura 5). O deslocamento dificulta o processo de construção, o trabalho se torna mais cansativo, pois todos os dias é preciso deslocar os materiais necessários para a construção para o local onde esta sendo feita a obra.

¹¹ Carreira: Espécie de rampa com trilhos que ajuda na subida e descida da embarcação



Figura 5: Área de deslocamento dos trabalhadores na vazante
Fonte: Pontes, 2015

Por conhecer muito bem a sazonalidade do rio, o mestre procura se programar deixando as obras que demandam de um tempo maior para realizar no período da vazante, não fazendo isso o estaleiro pode ficar sem trabalhos, diminuindo a renda mensal do proprietário e consequentemente dos trabalhadores.

5 TÉCNICAS E O “TRABALHO NOVO

Desde muito tempo as técnicas são meios de modificação do território, através delas os homens constroem e modificam seus espaços. Santos (1994, p. 5) aborda que:

No começo dos tempos históricos, cada grupo humano construía seu espaço de vida com as técnicas que inventava para tirar do seu pedaço de natureza os elementos indispensáveis à sua própria sobrevivência. Organizando a produção, organizava a vida social e organizava o espaço, na medida de suas próprias forças, necessidades e desejos. A cada constelação de recursos correspondia um modelo particular. Pouco a pouco esse esquema se foi desfazendo: as necessidades de comércio entre coletividades introduziam nexos novos [...]

Esses novos nexos inseridos pelas novas tecnologias, dão ao mercado uma dinâmica maior, onde a concorrência faz parte do dia a dia das empresas, as inovações incluem no processo de produção um fluxo mais rápido. Porém as inovações tecnológicas não acontece de forma homogênea em alguns lugares as inovações são introduzidas de maneira mais rápida e em outro não. Santos (1994,p 27) aborda “técnica é de grande banalidade é como se ela conduzisse nossa vida, as técnicas nos impõe relações, moldam nosso entorno administram nossa relações com o entorno”. Ainda referente a isso Santos (1994, p. 30)

Tais técnicas não têm a mesma idade e desse modo se pode falar do anacronismo de algumas e do modernismo de outras, como, naturalmente, de situações intermediárias. Essas técnicas se efetivam em relações concretas, relações materiais

ou não, que as presidem, o que nos conduz sem dificuldade à noção de modo de produção e de relações de produção.

Em relação aos conhecimentos dos carpinteiros navais quando se trata a cerca das etapas do processo construtivo de uma embarcação em madeira, compreendemos que as técnicas usadas para esse processo, sendo técnicas muito antigas, passadas de geração a geração e não sofreram alterações significativas.

Percebe-se que a tecnologia surge de uma forma bem lenta no estaleiro, pois com tantas modernidades existentes muitas de suas ferramentas são fabricadas ou adaptadas de acordo com as necessidades dos construtores, além disso, não existe equipe de projetos. A maneira de como é fabricado a embarcação nos estaleiros artesanais requer técnicas muito particulares dos construtores que os diferencia dos estaleiros industriais. Segundo o mestre Eraldo, em seu ponto de vista, por mais que surjam novas ferramentas com tecnologias avançadas, tem algumas ferramentas seculares que nunca irão deixar de ser usadas na construção de embarcação em madeira.

“No meu ponto de vista tem algumas ferramentas muito antigas que jamais vão deixar de ser usadas, essas ferramentas como o enxó, o arco de poá, esses aí nunca vão deixar de ser usado para construir esse tipo de embarcação. Por que essas ferramentas elétricas não tem a mesma precisão dessas aqui”.

Para tanto essas ferramentas supracitadas, são utilizadas quando as obras são transferidas para outros locais na vazante, onde se torna difícil a utilização de energia elétrica, além disso, algumas ferramentas elétricas não tem a mesma precisão das ferramentas manuais. Na tabela 04 apresentamos algumas dessas ferramentas manuais que ainda são usadas no estaleiro.

Tabela 4: Ferramentas manuais

	<p>Arco de poá: esta ferramenta muito necessária na carpintaria, na ausência de ferramentas elétrica desempenha o papel de furadeira assim como de parafusadeira .</p>
	<p>Enxó: muito utilizada na carpintaria naval, pois possibilita ao carpinteiro realizar tarefas, como fazer curvas em superfície retas. É confeccionada pelos próprios carpinteiros.</p>



Plaina manual: geralmente as peças de madeira recém-chegadas apresentam irregularidades a referida ferramenta usada na carpintaria naval para plainar as partes mais rugosas da madeira.

Fonte: Pesquisa de campo

Com base no que foi visto, percebe-se que no estaleiro do Eraldo o atual ofício de carpinteiro naval ainda possui usos de técnicas muito antigas, a matéria-prima, a apreensão de conhecimentos referentes a técnicas, são saberes que se perpetuam ao longo dos anos, mas que não sofreram alterações significativas. Para tanto se percebe que não houve muitas mudanças no modo de produção do estaleiro, ou seja, não houve a construção do “trabalho novo” que segundo Becker (2009, p.44) está relacionado à expansão econômica, é capaz de alterar a divisão do trabalho, dando uma nova dinâmica à economia.

Contribuindo com o entendimento do “trabalho novo”, Ana Cristina Fernandes discute noção de cidades inspirada no papel difusor do desenvolvimento no território para esta autora o crescimento da cidade está associado à criação do trabalho novo. Jacobs (*apud* FERNANDES 2009, p. 70) :

Adicionando o trabalho novo, tais cidades podem ser compreendidas como economias inovativas que se expandem e se desenvolvem. Em contrapartidas, economias que não adicionam novos tipos de bens e serviços, mas continuam a apenas produzir trabalhos antigos, nem se expandem, nem – por definição se desenvolvem.

Diante disso percebe-se que as inclusões de trabalho novo nas cidades remodelam a divisão do trabalho, bem como, torna a economia da cidade bem mais complexa. Para tanto não é nosso propósito aqui aprofundar as questões sobre as cidades, mas acreditamos ser relevante para que se tenha entendimento do assunto abordado.

Por tanto as técnicas existente no estaleiro do Eraldo não condiciona a criação do trabalho novo, visto que desde o surgimento da atividade as técnicas continuam as mesmas e, mesmo com a inclusão de ferramentas elétricas ou outros tipos de matérias isso não é suficiente para o surgimento de “trabalho novo”.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O trabalho realizado no estaleiro artesanal está para além de uma atividade simplesmente produtiva, a criatividade do mestre e carpinteiros artesanais herdados ao longo

do tempo por seus familiares faz surgir os barcos regionais. Estes barcos são o principal meio de transporte, pois em uma região cercada de rios, são utilizados de diferentes formas, seja para transporte de carga ou passageiro, seja para atividade pesca ou mesma para lazer, etc. As embarcações de diversas tipologias fazem parte da vida dos povos da Amazônia.

Notou-se que a necessidade de locomoção dos povos da Amazônia, é um dos fatores responsável pela permanência dos estaleiros artesanais, pois os ribeirinhos, agricultores utilizam dos barcos em madeira para suas atividades. Apesar de novos modelos de embarcações, os barcos em madeira são bem mais acessíveis a eles.

Apesar de não ter uma relação direta com outros estaleiros, como troca de informação, troca de conhecimentos, o estaleiro mantém uma forma organizacional individual que possibilita a ele elementos que o caracterize como um sistema local.

Apesar de ser um estaleiro legalizado, o proprietário enfrenta ao longo dos anos muitas dificuldades, como: a sazonalidade do rio que influencia diretamente no modo de produção, a principal matéria- prima que se torna cada vez mais escassa, a mão- de- obra que não há qualificação, esses são alguns dos fatores que muitas vezes dificultam o processo produtivo no estaleiro, mas que não são motivos para desistência de tal atividade.

Em relação às técnicas, notou-se que apesar de tantas modernidades existentes, os métodos para executar a atividade ainda continuam os mesmos, são conhecimentos técnicos muito antigos que não propiciam a criação de “trabalho novo”.

O Estaleiro do Eraldo, assim como todos os estaleiros artesanais, possuem uma importância significativa para a economia do município de Parintins, pois apesar de possuírem uma informalidade, são promotores de emprego para vários pais de família. Mas nota-se que este setor precisa de incentivos para que esses saberes continuem se perpetuando. É evidente que com a preposição do mercado os barcos em madeira sejam substituídos por outros tipos de materiais como: aço, alumínio ou ferro, mas esse é um processo que pode durar anos e anos. Diante disso percebe-se a importância de se criar cursos técnicos para qualificação dos trabalhadores, bem como, algum tipo de cooperativa que possam facilitar a compras de matérias com custo mais barato, ou mesmos algum tipo de investimento por parte de Estado para facilitar a regularização dos estaleiros artesanais.

Portanto o não é nosso proposito esgotar aqui a temática abordada no referente trabalho, e assim propor um entendimento a partir da abordagem territorial sobre esse estaleiro artesanal de Parintins e assim servir como contribuição para futuros trabalhos sobre o referente assunto.

REFERÊNCIAS

CANDIOTTO; Adilson Francelino, Beatriz Rodrigues, Luciano Zanetti Pessoa. (Org.). **Desenvolvimento territorial e agroecologia**. Local de publicação: Editora Expressão Popular Ltda, Ano 2009. Página 33-46 do capítulo.

CENTRO DE GESTÃO E ESTUDO ESTRATEGICOS. **Um projeto para a Amazônia no século 21: desafios e contribuições**-Brasília. DF: CGEE,2009

CORRÊA, R.L. Rede Urbana: **Reflexões, Hipóteses e questionamento sobre um tema negligenciado**. Cidades. Vol.1, n. 1. Presidente Prudente: Grupos de estudos urbanos, 2004. P. 65- 78.

DEMATTEIS Giuseppe, **Sistema Local Territorial (SLOT) um instrumento para representar, ler e transformar o território**, in Desenvolvimento Territorial e Agroecologia. In: ALVES, CARRIJO,

FERNANDES, Ana Cristina. **Desenvolvimento e Cidades no Brasil. Contribuições para o Debate sobre as Políticas Territoriais** / Jan Bitoun... [et al.]; organizadores Jan Bitoun; Livia Miranda. Recife: FASE: Observatório das Metrôpoles, 2009. Página 63-91

IBGE. **Cidade de Parintins**. Disponível em:<<https://www.google.com.br/#q=IBGE+CIDADE+DE+PARINTINS>> Acesso em 15de setembro de 2015

INSTITUTO DE PESQUISAS TECNOLÓGICAS DO ESTADO DE SÃO PAULO, **Catálogo de madeiras brasileiras para a construção civil** / [coordenação Augusto Rabelo Nahuz]. -- São Paulo : IPT - Instituto de Pesquisas Tecnológicas do Estado de São Paulo 2013. --(Publicação IPT ; 4371)

LINS, Nadja Vanessa Miranda. **Construção naval do Amazonas: preposições para o mercado**, Manaus 2008.

RAFFESTIN, Claude. **Por uma geografia do poder**. São Paulo: Ática, 1993

SANTOS, Milton. **Técnica Espaço Tempo-** globalização e meio técnico-científico informacional. 2 ed. São Paulo: Hucitec, 1994.

SAQUET, Marcos Aurélio. **Abordagem e concepções de território**/ Marcos Aurélio Saquet – 2. Ed.- São Paulo: expressão popular, 2010

SAQUET/ SPOSITO, Marcos Aurélio/ Eliseu Savério. **Território, Territorialidade e Desenvolvimento: diferentes perspectivas no nível internacional e no Brasil**. In: ALVES, CARRIJO, CANDIOTTO; Adilson Francelino, Beatriz Rodrigues, Luciano Zanetti Pessoa. (Org.). **Desenvolvimento territorial e agroecologia**. Local de publicação: Editora Expressão Popular Ltda, Ano 2009. Página 15-31 do capítulo.

SAQUET/ SPOSITO, Marcos Aurélio/ Eliseu Savério. **Território, Territorialidade: teorias e conflitos**/ Marcos Aurelio Saquet, Eliseu Savério Sposito (organizadores) --1.ed.—São Paulo : Expressão Popular : UNESP. Programa de Pós-Graduação em Geografia, 2008..

THECNA – Transporte Hidroviário e Construção Naval – Relatório sobre Construção Naval. Manaus, 2008. Disponível em: < <http://www.thecna.ufam.edu.br>>. Acesso: 10 de outubro de 2015.