

TRABALHADORES NAVAIS: UM SABER-FAZER ARTESANAL EM ESTALEIROS TRADICIONAIS À BEIRA-RIO DE MANAUS¹

TRABAJADORES NAVALES: UN SABER-HACER A MANO EN LOS ASTILLEROS TRADICIONALES EN LA RIBERA DE MANAUS

NAVAL WORKERS: ARTISANAL KNOW-HOW AT TRADITIONAL SHIPYARDS ON THE RIVERSIDE OFF MANAUS

Jefferson Gil da Rocha Silva²
jefferson.gil@gmail.com

Elenise Faria Scherer³
elenisefaria@gmail.com

RESUMO: Neste artigo, evidenciamos o saber-fazer dos trabalhadores navais, especialmente os carpinteiros e os calafates na produção ou recuperação dos barcos de madeira de forma artesanal nos estaleiros tradicionais localizados à beira-rio do bairro do São Raimundo, na zona Oeste da cidade de Manaus. Salientamos as condições de trabalho precárias e seu esvaimento em decorrência da modernização dos antigos estaleiros e surgimentos dos novos que utilizam outras matérias-primas e novas tecnologias e, ainda, devido a proibição do uso da madeira pelas instituições ambientais e do pouco interesse dos mais jovens em dar continuidade a esta prática cultural presente nas formas de trabalho desde a colonização. Apoiamo-nos em uma bibliografia, em pesquisa de campo desenvolvida nos anos de 2014 a 2016, por meio de entrevistas com esses trabalhadores que resistem a reprodução da arte da construção naval, essencial para o mundo do trabalho nos estaleiros tradicionais que, hoje, ainda compõem a paisagem das cenas e cenários à beira-rio da Amazônia.

Palavras-chave: Trabalhadores navais. Estaleiros tradicionais. Precarização. Paisagem urbana-fluvial.

¹ Artigo extraído da tese de Doutorado intitulada “Saberes e Práticas tradicionais: as condições do trabalho nos estaleiros navais à beira-rio da cidade de Manaus”, do Programa de Pós-Graduação e Sociedade e Cultura na Amazônia – PPGSCA, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas e Sociais – IFCHS, Universidade Federal do Amazonas – UFAM.

² Possui Mestrado em Ciências do Ambiente e Sustentabilidade na Amazônia – PPG/CASA pela Universidade Federal do Amazonas, é Doutor em Sociedade e Cultura na Amazônia, atualmente é professor na Escola Superior Batista do Amazonas.

³ Possui mestrado em Serviço Social pela Pontifícia Universidade Católica de São Paulo (1988), Doutorado - bolsa sanduiche - em Política Social - Universidad Autonoma de Barcelona (1995) e doutorado em Serviço Social pela Pontifícia Universidade Católica de São Paulo (1997). É pós-doutora pelo Intitut des Hautes Etudes de l'Amerique Latine - Université Paris III - Sorbonne Nouvelle (2008). É Professora Titular da Universidade Federal do Amazonas. Bolsista de Produtividade em Pesquisa do CNPq - Nível 1D.

RESUMEN: En este artículo, destacamos el saber -hacer de los trabajadores navales, en la producción o recuperación de barcos de madera de manera artesanal en los astilleros tradicionales ubicados en el barrio de São Raimundo de la ciudad de Manaus. Destacamos las precarias condiciones de trabajo y su desaparecimiento como consecuencia de la modernización de los antiguos astilleros y de la emergencia de nuevas tecnologías, y también por la prohibición del uso de la madera por agencias ambientales y el escaso interés de los jóvenes por continuar esta práctica cultural. La investigación de campo fue realizada entre 2014 y 2016, por medio de entrevistas con estos trabajadores que mantienen la reproducción del arte de la construcción naval, imprescindible para el mundo del trabajo en los astilleros tradicionales, que aún siguen formando parte del paisaje de las escenas y de los escenarios a orillas de los ríos de la Amazonia.

Palabras clave: Obreros navales. Astilleros tradicionales. Precarización. Paisaje urbana-fluvial.

ABSTRACT: In this article, we highlight the know-how of naval workers, especially carpenters and caulkers in the production or recovery of artisanal wooden boats in the traditional shipyards located on the waterfront of the São Raimundo neighborhood, in the western zone of the city of Manaus. We emphasize the precarious working conditions and their disappearance due to the modernization of the old yards and the emergence of the new ones that use other raw materials and new technologies and also due to the ban on the use of wood by the environmental institutions and the decreasing interest of the young in continuing this cultural practice present in the forms of work since colonization. We rely on a bibliography and field research, developed from 2014 to 2016 through interviews with these workers who resist in the reproduction of the art of shipbuilding, essential for the world of work in the traditional shipyards that today still make up the landscape of scenes and scenarios on the waterfront of the Amazon.

Keywords: Naval workers. Traditional shipyards. Precarization. Urban-river landscape.

INTRODUÇÃO

As canoas e os pequenos e médios barcos de madeira são artefatos fundamentais na vida social dos povos da Amazônia. Essas modalidades de transportes fluviais de vários tipos, cores e tamanhos deslocam pessoas e mercadorias num vaivém constante, dando uma dinamicidade própria na civilização dos rios. Produzidos em cores diversas e formas diferenciadas, emolduram a paisagem viva à beira-rio, dão um colorido e alegorizam a vida social na Amazônia (LOUREIRO, 2015).

Esses artefatos em madeira são tradicionalmente produzidos pelos trabalhadores da construção naval; reportamo-nos aqui, aos mestres carpinteiros, aos calafetes, aos pintores, aos eletricitas, enfim, a todos aqueles que compõem a divisão do trabalho na produção ou reparação das embarcações regionais, pois são eles que experienciam as diversas maneiras de viver da carpintaria naval e resistem na manutenção do saber e do fazer artesanal que tende a se perder; não se tem registros escritos acerca dessa experiência enquanto prática cultural. Esta tradição resiste na memória dos artífices (SENNET, 2009).

A reprodução desse ofício secular é repassada oralmente aos filhos dos mestres ou aos interessados mais próximos por meio de um fazer cotidiano; inexistem anotações das técnicas sobre a construção e reparo de barcos, tais como desenhos, plantas e gráficos ou outras orientações escritas ou registradas. Esses artefatos seculares (GUALBERTO, 2009; CORREA, 2016; SALORTE, 2014), especialmente as canoas de madeira, aos poucos vêm sendo substituídos pelas *rabetas* motorizadas, fabricadas, atualmente, com alumínio, em decorrência das restrições das exigências ambientais impostas pelas agências governamentais⁴. E, ainda, pela criação de novos estaleiros modernos de médio e grande porte com novas tecnologias e da modernização dos já existentes em diferentes territórios à beira-rio da cidade de Manaus.

Os estaleiros de médio e grande porte fabricam em aço naval diversas embarcações, dentre elas as balsas, os empurradores e os barcos de ferro. Estes, se consolidam e se expandem com suporte da lei da construção naval e fazem uso da desregulamentação e flexibilização de trabalho para se tornarem mais competitivos no mercado⁵. Os estaleiros, considerados tradicionais, resistem em permanecer à beira-rio da cidade, às vezes clandestinamente, e limitam-se à reparação, consertos e produção de barcos pequenos de madeira de forma artesanal por meio das mãos habilidosas e calejadas dos carpinteiros, dos calafates, entre outros segmentos do trabalho naval.

Esses estaleiros estão instalados em diversos lugares às margens dos rios Negro e Solimões e pertencem a grupos familiares. Seus proprietários sentem-se ignorados e afirmam que não foram contemplados pela política de modernização naval, devido, entre outros fatores, estarem submetidos à gestão familiar. Esses territórios de trabalho⁶ na

⁴ A Aprovação da Norma Reguladora – NR 34, intitulada “Condições e Meio Ambiente de Trabalho na Indústria da Construção e Reparação Naval”. BRASIL: MT, 2007, que estabeleceu requisitos mínimos e as medidas de proteção à segurança, à saúde e ao meio ambiente de trabalho nas atividades da indústria de recuperação e reparação naval no Brasil. Outra dificuldade encontrada pelos estaleiros tradicionais esbarra na legislação ambiental (lei nº. 12.651 de 25 de maio de 2012) que estabelece normas gerais sobre a proteção de vegetação, áreas de Preservação Permanente e as áreas de Reserva Legal; a exploração florestal, o suprimento de matéria-prima florestal.

⁵ Lei nº 11.774/2008 - trata da redução a zero das alíquotas de PIS/Pasep e COFINS sobre equipamentos destinados à construção naval e a Lei nº 12.058/2009 - destinação de R\$ 5 bilhões para formação do patrimônio do Fundo de Garantia da Construção Naval e retirada da cobrança de imposto de renda das aplicações financeiras para manutenção do Fundo. SILVA NETTO, Carlos Alvares da e POMPERMAYER, Fabiano M. Ressurgimento da Indústria Naval no Brasil. 2000-2013. Brasília, IPEA, 2014.

⁶ Para Milton Santos “o **território** não é apenas o conjunto dos sistemas naturais e de sistemas de coisas superpostas”. O território tem que ser entendido como território usado, não o território em si. O território usado é o chão mais a identidade. A identidade é o sentimento de pertencer àquilo que nos pertence. O

Amazônia, destacam-se por uma “organização do trabalho permeada predominantemente por relações de parentesco, compadrio e vizinhança”, de acordo com os registros de Ximenes (1992, p. 33), pautada na confiabilidade de quem é responsável pela construção ou reparo: o carpinteiro naval.

Na região, a construção naval tradicional é, ainda, formada basicamente por proprietários de estaleiros e por trabalhadores navais em condições de precariedade, mas que, detentores de um conhecimento tradicional, conseguem suprir importante parcela da demanda naval no que se refere à construção e ao conserto de barcos de madeira tipicamente regionais (GUALBERTO, 2009). Contudo, esses estaleiros podem estar em vias de extinção diante da concorrência dos barcos construídos em aço e diante das proibições de uso de madeira pelas agências ambientais, reduzindo, portanto, a procura do ofício dos trabalhadores navais, especialmente do carpinteiro e dos calafates.

Neste artigo, centramos o nosso olhar no trabalho dos carpinteiros navais, dos calafates e demais trabalhadores que compõem a divisão do trabalho nos estaleiros Jaime Dias, São Raimundo e São Jorge, localizados à beira-rio do bairro de São Raimundo na zona Oeste de Manaus. Em sistema de produção familiar, tais estaleiros existem há mais de 40 anos e ainda estão em plena atividade, porém, agora voltados basicamente para a reparação das pequenas embarcações regionais artesanais. Utilizam-se do conhecimento tradicional do carpinteiro, do calafate e outros trabalhadores que fazem parte das várias modalidades de trabalho multifacetado à beira-rio de Manaus (MARQUES, 2011; SCHERER, 2012, ROCHA SILVA, 2016).

Esses trabalhadores invisibilizados não fazem parte das estatísticas oficiais do trabalho informal, embora alguns estejam vinculados ao Sindicato do Sindmetal (Sindicato dos Trabalhadores das Indústrias Metalúrgicas, Mecânicas, Eletroeletrônicas, Construção Naval e de outros títulos), e mantenham a tradição em diferentes tempos, conservando “velhos costumes em condições novas ou usando velhos modelos para novos fins” (HOBBSAWN e RANGER, 2012, p.13).

No processo de investigação, asseguramos as vozes dos carpinteiros, dos calafates no cotidiano de trabalho. Valemo-nos de suas memórias por intermédio de entrevistas e história de vida e por um longo processo de observação, evidenciamos as condições de

território é o fundamento do trabalho, das trocas materiais e espirituais e do exercício da vida (SANTOS, 1999, p. 8).

trabalho precarizadas⁷ e as paisagens à beira-rio nos estaleiros, lócus da pesquisa. Destacamos a construção naval no porto de São Raimundo, os estaleiros tradicionais como unidades familiares, o saber-fazer dos trabalhadores, que neles desenvolvem suas atividades e a resistência do mestre carpinteiro e demais trabalhadores frente às novas tecnologias, às exigências ambientais e, também, às precariedades laborais. Finalizamos reforçando nossos argumentos sobre os trabalhadores navais como uma das várias formas tradicionais de trabalho à beira-rio de Manaus e na Amazônia.

A DIMENSÃO DA CONSTRUÇÃO NAVAL À BEIRA-RIO DO SÃO RAIMUNDO

O transeunte pouco atento que transita pelas ruas à beira-rio do bairro do São Raimundo na zona Oeste da cidade de Manaus, não imagina que na *ladeira a baixo* estão localizados inúmeros estaleiros navais, sejam eles modernos ou os que estamos a denominar de tradicionais. Aqui, o conceito de tradicional tem mais afinidade com o uso e interpretação dado por Sahlins (1997), que ao se reportar à cultura nos ensina que as tradições culturais se mantêm e se atualizam mediante uma dinâmica de constante transformação societárias.

Esse bairro, há muitos anos foi o elo entre a cidade e o “interior” do Estado do Amazonas, pois, no porto ali localizado, estavam as balsas que possibilitavam a travessia de pessoas e mercadorias ao porto do distrito do Cacau Pirêra, localizado ao lado direito do rio Negro em direção ao Atlântico. O porto do São Raimundo antes da construção da ponte rio Negro, em 2009⁸, tinha uma dinamicidade própria e intensa por conta do elo entre os municípios de Iranduba, Manacapuru e Novo Airão, todos pertencentes à região metropolitana de Manaus.

⁷ Existe uma dificuldade em precisar conceitualmente o trabalho precário. Neste artigo, consideramos trabalho precário aquele socialmente degradante, inserido em geral, na informalidade, desprovido de direitos sociais decorrente da ausência de contratualidade. Está associado, de acordo com Teresa Sá: a) Insegurança no emprego; b) Perdas de regalias sociais; c) Salários baixos; d) Descontinuidade nos tempos de trabalho. SÁ, Teresa. “Precariedade” e “Trabalho precário”: consequências sociais da precarização laboral. *Configurações*. Lisboa: Revista de Sociologia, nº 07, 2010. E, ainda, ALVES, Giovanni, A condição de proletariedade. Bauru: Práxis, 2009 e VASAPOLLO, Luciano. *Trabalho atípico e a precariedade*. São Paulo: Expressão Popular, 2005.

⁸ Em 2007, iniciou-se a construção da Ponte Rio Negro na ponta do Ouvidor no bairro da Compensa, zona Oeste de Manaus, que liga Manaus ao município de Iranduba na região metropolitana. A extensão da ponte é de 3,6 km e tem vinte metros de largura. Foi inaugurada em 02 de junho de 2011.

Além disso, à beira-rio de São Raimundo sempre foi palco de atividades laborais dos mais variados segmentos de trabalho, oportunizadas pelas condições de circularidade de pessoas e da entrada e saída de mercadorias. Por outro lado, a cotidianidade do trabalho e da vida à beira-rio foram durante longo tempo negligenciadas pelos inúmeros governos no que se refere às melhorias infraestruturais do porto, que facilitavam os problemas urbanos-fluviais enfrentados pelo grande fluxo de pessoas que se deslocavam ao lugar para realizar a travessia ao porto de Cacaú Pirêra ou para realizarem atividades laborais dos mais diferentes tipos de informalidade.

Em 2010, em plena construção da Ponte Rio Negro, o porto de São Raimundo foi modernizado em sua espacialidade por meio do Programa Social e Ambiental dos Igarapés de Manaus – Prosamin. A paisagem à beira-rio *são-raimundense* se modificou: construíram áreas de lazer, mirantes e pistas para caminhada, porém, não se reorganizou o espaço para o trabalho. Os trabalhadores na informalidade e suas *virações* cotidianas migraram para outros espaços e, aqueles que ali permaneceram, perderam o sentimento de pertencimento dos seus respectivos territórios de trabalho. Redefiniu-se a imagem da cidade a partir de espaços não considerados esteticamente e funcionalmente desejáveis por parte de determinados agentes produtores do espaço urbano: o poder estatal e empresários.

Esse reordenamento urbano-fluvial impactou fortemente as formas de ganho dos trabalhadores que continuamente circulavam pelo lugar, faziam parte da paisagem e expressavam distintas manifestações de trabalho e sociabilidade à beira-rio da cidade. Essa modernização, porém, não atingiu os espaços onde estão localizados os pequenos estaleiros tradicionais que ainda permaneceram com precária infraestrutura, encaixados num perímetro compreendendo pouco mais de 800 metros à beira-rio do São Raimundo.

Esses estaleiros deslocaram-se do bairro de Educandos, na zona Sul da cidade, nas décadas de 1980 e 1990, e ali se fixaram, entre eles os estaleiros Jaime Dias, São Raimundo e São Jorge, situados no lugar empírico de nossa pesquisa. Eles não foram contemplados com a modernização naval em razão de serem controlados por gestões familiares e outros que ali estão por simplesmente atuarem clandestinamente no vasto *beiradão* de Manaus, como admite a Superintendência Regional do Trabalho – SRT, que, ocasionalmente, realiza rotina de fiscalização, a partir de denúncias sobre as condições de trabalho naqueles estaleiros (SRT, 2014).

O Sindicato da Indústria da Construção Naval, Náutica, Offshore e Reparos do Amazonas – SINAVAL (2012) destaca que existem em torno de 62 empresas de construção naval à beira-rio da cidade de Manaus, das quais aproximadamente 60% não são legalizadas, ou seja, atuam de forma clandestina e sem infraestrutura naval (2012). Estas estão sempre na mira de tentativas de controle do poder público por meio da Superintendência Regional do Trabalho - SRT. Isso, permite-nos prospectar a dimensão dos inúmeros trabalhadores na informalidade, portanto, precarizados à beira-rio da cidade.

Os dados apresentados pelo SINAVAL, embora não especifiquem o número de trabalhadores que atuam em estaleiros tradicionais na região, indicam que os diversos estaleiros tradicionais, médios e de grande porte instalados à beira-rio da cidade de Manaus congregam mais de 6.000 homens e mulheres inseridos na construção naval. No estado do Amazonas, existem em torno de 11.987 empregos diretos no polo naval. Incluem-se os estaleiros modernos de grande e médio porte em atividade, o que representa 20,26% dos empregos produzidos no setor em todo Brasil (SINAVAL, 2012).

Os dados do Sindicato dos Trabalhadores das Indústrias Metalúrgicas, Mecânicas, Eletroeletrônicas, Construção Naval e de outros Títulos – SINDMETAL, demonstram que os trabalhadores inseridos no polo naval amazonense são inferiores apenas ao estado do Rio de Janeiro. Para Edvaldo Oliveira, diretor do Sindicato em pauta, “o problema são os estaleiros 'piratas'⁹ 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 especialização". Além disso, representam riscos para a vida daqueles que estão desenvolvendo trabalho nesses estaleiros (Figura 01).

⁹ Estaleiros piratas são considerados clandestinos sem registro formal e que contratam trabalhadores sem carteira assinada, e não tem quaisquer recolhimentos de impostos sobre a produção de barcos.

Figura 1: Estaleiro e as carreiras à céu aberto



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

As fiscalizações realizadas pela Superintendência Regional do Trabalho (2014) nos estaleiros em Manaus, considerados clandestinos ou não, buscam "verificar diversas irregularidades trabalhistas que estão sendo praticadas nos estaleiros, como funcionários trabalhando sem carteira assinada, inexistência de banheiro, locais adequados para refeições, entre outras". Instalam-se à beira-rio da cidade de forma ilegal e oferecem risco de acidentes tanto para as pessoas que trabalham nos estaleiros quanto para os moradores que habitam no entorno dessas empresas. As multas e as advertências aplicadas, não inibem os estaleiros tradicionais e os clandestinos a persistirem. "Em alguns dos estaleiros, as condições de trabalho são precárias, inclusive com a escassez de equipamentos de proteção individual ou mesmo, a falta deles" (CHAGAS, 2014).

Esses trabalhadores são desconhecidos para a maior parte da sociedade amazonense e pouco se sabe sobre eles, pois não são computados pelas estatísticas oficiais e não há reconhecimento sobre o ofício dos carpinteiros navais e calafates. Esses arranjos territoriais e sociais se instituíram, ao que parece, ao longo do tempo nos "interiores" e cidades amazônicas como sucessores legítimos de uma longa tradição ibérica e indígena na Amazônia (SALORTE, 2014).

OS ESTALEIROS TRADICIONAIS: UNIDADE DE PRODUÇÃO FAMILIAR

Os estaleiros Jaime Dias, São Raimundo e São Jorge estão ordenados um ao lado do outro, localizam-se entre uma obra urbanística do Programa Social e Ambiental dos Igarapés de Manaus – Prosamim e uma empresa particular de transporte de gás. As atividades produtivas estão centradas, exclusivamente, na reparação e manutenção de barcos de madeira e dependem dos clientes, proprietários dos barcos, que os procuram para realizar tais serviços, em geral, a manutenção ou reparos na pintura ou troca das tábuas do casco dos barcos regionais.

A entrada de acesso ao estaleiro Jaime Dias praticamente não é percebida por quem circula pelos arredores. Somente moradores do bairro de São Raimundo têm a percepção de que aquela passagem estreita, com pouco mais de um metro de largura, é o caminho diário dos trabalhadores para terem acesso aos seus territórios de trabalho. Os três estaleiros estão próximos um do outro, portanto, por esse caminho é possível ter acesso a todos eles, incluindo a outras carreiras que não pertencem a nenhum estaleiro citado. Em tempos da vazante do rio Negro, fica exposto o estado de degradação das carreiras de madeira, deterioradas pela ação do tempo e das águas amazônicas.

Os estaleiros Jaime Dias, São Raimundo e São Jorge vinculam-se por laços de parentesco. O primeiro estaleiro a se instalar à beira-rio do bairro de São Raimundo foi o Jaime Dias no início da década de 1980. Atualmente, encontra-se sob a gestão de dona Amélia Pereira, a matriarca da família. Posteriormente, seus sobrinhos Pedro Pereira e Olavo Dias acompanharam-na e criaram os estaleiros São Raimundo e São Jorge, respectivamente. Eles construíram as carreiras e uma pequena casa que denominam de sede administrativa, compartilham os trabalhos, utilizam-se das ferramentas e maquinários coletivamente, com objetivo de reduzir custo e obter um maior ganho quando se realiza o conserto e recuperação dos barcos.

Naquele mesmo espaço à beira-rio, notamos que existem carreiras construídas ao lado dos estaleiros Jaime Dias e São Raimundo que, sem recurso financeiro para a construção de uma sede administrativa, seus proprietários demarcam o território de trabalho no qual cada um é respeitado e notado dentro de seu espaço, além de manterem laços de amizade com a família Pereira Dias. Entre a tradição e a modernização da

construção naval no Amazonas, esses estaleiros inspiram confiança e cobram um preço que os donos dos barcos acham apropriado e, também, conhecem o ofício dos mestres carpinteiros navais.

OS TRABALHADORES DOS ESTALEIROS TRADICIONAIS À BEIRA-RIO. Um saber-fazer em ambiente precarizado

Os artesãos, dentre eles os carpinteiros navais artesanais, têm suas histórias vinculadas ao mundo do trabalho no século XIX, de acordo com a narrativa histórica de Thompson (1988). Ao se reportar sobre as tradições dos ofícios, este historiador nos ensina que a trajetória dos artesãos não pode ser, tão somente, compreendida no sentido econômico, mas principalmente na edificação de suas vivências históricas feitas por esses homens em diferentes tempos. Essas experiências foram, por vezes, invisibilizadas ao longo da história do trabalho, não muito diferente dos dias atuais. Elas extrapolam no tempo e no espaço de um saber tradicional acumulado na vida cotidiana dos trabalhadores navais, registrados na história e na memória.

Thompson (1988), ao se reportar sobre a tradição dos ofícios, observa o trabalho dos artesãos e suas experiências repletas de sentimentos, que “lidam com a cultura, normas, obrigações familiares e de parentesco, e reciprocidades, como valores ou (através de formas mais elaboradas) na arte ou nas convicções religiosas. Essa metade da cultura (e é uma metade completa) pode ser descrita como consciência afetiva e moral” (THOMPSON, 1988, p. 234-235). Em *Costumes em Comum* (1988), Thompson se reporta aos costumes, à cultura popular e à tradição e auxilia-nos teoricamente a compreender a história *presentificada* do fazer dos mestres carpinteiros navais e demais trabalhadores que compõem a unidade de produção na construção e reparação dos barcos na Amazônia, dando-nos elementos heurísticos para compreender o *savoir-faire*, particularmente, dos mestres da carpintaria naval, em diferentes espaços da região, nos quais esses trabalhadores exercem seus ofícios. Eles resistem em manter a tradição, como a “adaptabilidade da tradição genuína”, que se modifica com o passar do tempo, se adapta, mantém sua essência, mas não é considerada como uma nova criação ou nem uma invenção (HOBSBAWM e GANGER, 2012, p. 16).

Nos dias atuais, percebemos a ‘adaptação’ dos trabalhadores navais na modernização de equipamentos de trabalho, pois, antes eram utilizadas ferramentas manuais cuja força desencadeadora se efetivava pelo braço do homem, tais como o machado, o facão, o martelo, o formão, a broca manual etc. Percebe-se que utilizam novas ferramentas cuja força motriz é a eletricidade ou o óleo diesel, tais como a motosserra, a maquina, a lixadeira, a furadeira e o guindaste, sendo todos equipamentos elétricos. Mas, o saber tradicional permanece, ou seja, a mão dupla entre a ideia e a matéria, de acordo com Sennet (2009). O trabalho prático e artesanal requer do seu executor o desenvolvimento de habilidade e competências diversas. A busca de soluções para o problema com os quais se depara no trabalho reafirma a vinculação entre o fazer e o pensar, seja o *artífice* um carpinteiro ou um regente de orquestra (SENNET, 2009). Para este autor, a habilidade manual é definida como “um impulso humano básico e permanente, o desejo de um trabalho bem feito por si mesmo (...)” “que ocorre na esfera cotidiana do trabalho e da vida [e que] significa uma transmissão infinita das destrezas manuais e de seus produtos a outras pessoas; um mundo vital tradicional constitui um encontro e uma união contínua das mãos de gerações sucessivas” (2009, p. 55).

Na Amazônia, nas observações de Correa (2016), o ofício de construção naval artesanal é uma prática cultural secular que consolidou uma categoria de trabalhadores navais, composta em geral pelos carpinteiros navais, calafates, pintores, hidráulicos, e mais, os auxiliares. O ofício artesanal dos mestres carpinteiros navais na região tem sua origem histórica no saber tradicional de herança indígena (PEQUENO, 2006) e no desenvolvimento da técnica portuguesa, a partir da escola de arte náutica de Sagres, que proporcionou o avanço da navegação fluvial no mundo, na época das grandes descobertas (PEQUENO, 2006; GARCIA, 2014; SALORTE, 2014; CORREA, 2016; ROCHA SILVA, 2016,)

Na civilização das águas, a navegação fluvial e marítima é a forma de transporte dominante e o principal meio de locomoção na região desde a colonização até os tempos modernos. O barco é ainda hoje um dos meios de transporte mais utilizados, na subida e na descida dos rios, deslocando pessoas e realizando a circulação da mercadoria. Correa destaca a

Tradição e riqueza do saber indígena, do mestre artesão na arte de navegar e na arquitetura naval, correspondem a um conjunto de fatores econômicos e culturais. As embarcações ainda são um dos mecanismos que determinam as

relações de tempo e espaço de nossas sociedades locais, ditando as distâncias, a locomoção das pessoas e as possibilidades de circulação dos bens materiais e acesso às diversas instituições. (CORREA, 2016, p. 81).

Destaca-se que “o viver e produzir na Amazônia seria impossível se não fosse dotada de meios de transporte e de navegação, que permitissem o tráfego de pessoas e de produtos.” (BENCHIMOL, 1995, p. 3). Daí a importância de sublinhar o ofício dos trabalhadores navais que resistem no tempo e no espaço e a necessidade como sugere Ximenes:

inventariar em toda a sua riqueza de detalhes o saber aplicado na construção de embarcações que os índios dominavam e repassavam oral e praticamente aos seus descendentes. Esse ofício, passado de geração em geração, foi incorporado pela população cabocla, que utiliza tais informações e práticas, reproduzindo-se social e biologicamente com base em conhecimentos milenares tribais, mais do que em contributos gerados nos centros do saber civilizado [...] (XIMENES, 1992, p. 22).

Embora o valor do trabalho dos carpinteiros navais seja essencial na cotidianidade dos povos da Amazônia, suas histórias subsumem nas estatísticas dos trabalhadores tradicionais. Invisibilizados, não têm reconhecimento da arte e do ofício que praticam e o seu saber-fazer tende, aos poucos, a desaparecer diante da modernização e da concorrência com os novos estaleiros. Há que se enfatizar, ainda, que “o transporte de passageiros e de cargas, o trabalho na pesca (ambientes ribeirinhos, lacustres e-ou costeiros), cuja vida social e econômica assenta-se nas relações haliêuticas¹⁰, é um instrumento indispensável em seu cotidiano, revestindo-se de uma função que merece reflexões” (XIMENES, 1992, p. 2).

Nessa cotidianidade marcada pela precarização do ofício, esses homens, em particular os carpinteiros e os calafates, os artífices deixam fluir a imaginação e a criatividade, são capazes de questionar e modificar o uso das coisas na produção e reparação dos barcos e no uso das ferramentas que movem o ofício de fazer e estimulam o pensar (SENNET, 2009). Muitas vezes, em vista de sua própria limitação, leva o artífice a reinventar seus usos, descolando novas aplicações¹¹.

¹⁰ Pode-se conceituar comunidade haliêutica como aquelas caracterizadas pela realização de atividades que dependem de estreita vinculação com os ambientes aquáticos para sua reprodução - orlas marítimas, margens de rios, baías, enseadas lagos e lagoas - nas quais as atividades apoiam-se em conhecimentos tradicionais, do ponto de vista do uso de técnicas e de relação de trabalho, construídas por segmentos da sociedade - rurais e urbanos - que vivem à margem em relação à sociedade dominante. CHAVES, Genisson P. e FURTADO, L. Tempo, Trabalho e Natureza numa comunidade haliêutica. Natal. 29^a Encontro da Associação Brasileira de Antropologia -ABA, 2014. E FURTADO, L.G. (1994). Riqueza e exploração da pesca na Amazônia. In: **Uma proposta de educação ambiental para a Amazônia** - Temas Básicos. Brasília: Ibama, pp. 259-315.

¹¹ Ver o capítulo Ferramentas Estimulantes. In: SENNET, R. *O artífice*, 2^a.ed. Rio de Janeiro: Record, 2009.

Os estaleiros Jaime Dias, São Jorge e São Raimundo estão espacialmente alinhados um ao lado do outro e apresentam características comuns, além disso, por se constituírem em unidades produtivas familiares, são movidos pela cooperação e solidariedade. No entanto, eles diferem em alguns aspectos na produção e recuperação dos barcos. Destaca-se a forma de contratação dos trabalhadores: a empreitada a ser feita mediante condições prévias como tempo e valor. Essa forma de contratação acontece de duas maneiras. A primeira: o dono do barco solicita ao proprietário do estaleiro a realização de um serviço de reparação. A segunda: o dono do barco procura diretamente um carpinteiro naval para assumir a responsabilidade da empreitada. Pelo convívio muito próximo existente entre os carpinteiros navais e os donos dos estaleiros tradicionais, ambos conseguem negociar em condições satisfatórias os valores a serem pagos pelos serviços de recuperação das embarcações.

A primeira forma de negociação depende da complexidade do serviço e do prazo de entrega estabelecido. Cabe, ao dono do estaleiro, por meio de um acordo verbal, contratar o carpinteiro naval para assumir os trabalhos de recuperação dos barcos e ao carpinteiro compete recrutar os seus auxiliares para ajudá-lo e remunerá-los pelos serviços a ele prestados. No estaleiro Jaime Dias, o valor pago a um carpinteiro naval corresponde aproximadamente a 50% do valor da obra em recuperação. Equivale dizer que se um determinado serviço custar R\$ 1.000,00 (hum mil reais), quinhentos reais ficam com o estaleiro e o restante com o 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. Aquele recruta os trabalhadores que se encontram no *lugar de espera*: os eletricitas, os pintores, entre outros. Nesses casos, o valor do serviço é acertado diretamente com esses trabalhadores que, geralmente, corresponde uma diária no valor de R\$ 50,00.

A segunda forma de negociação acontece quando o carpinteiro naval é *contratado* pelo dono da embarcação. Após os acordos dos valores entre contratante e contratado, este último aluga as carreiras de propriedade do estaleiro para executar a recuperação do barco. O valor do aluguel corresponde a uma diária no valor de R\$ 50,00 (cinquenta reais). O carpinteiro recruta os seus ajudantes, que, sob sua supervisão e orientação, realizam os serviços de recuperação. Ao mestre carpinteiro cabe os trabalhos mais delicados, pois tem a habilidade necessária para fazê-lo.

Na condição de *mestre*, é ele quem tem o domínio sobre a reprodução da arte da construção e reparação dos barcos, adquirido desde a infância no âmbito familiar em seus lugares de origem no “interior” do Amazonas. Ele comanda a *artesaniam* e, em decorrência, seus ganhos são superiores. Mas os valores recebidos estão atrelados ao surgimento do trabalho de reparo e recuperação, sendo difícil, portanto, calcular o valor mensal, pois existem semanas “em que não aparece nenhum serviço”, não raro “uma vez por semana e tem semana que nada, pego serviço que custa 80 ou 90 reais. Quem ganha dinheiro é o dono da carreira, afirma o calafate Jorge Oliveira (entrevista 2014), o que se pode deduzir é 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” (LEITE, 2009, p. 14).

Essa condição de precariedade faz com que o carpinteiro naval juntamente com o calafate e demais trabalhadores que compõem a unidade de produção dupliquem a jornada de trabalho com vista a finalizar o quanto antes o serviço e com o fito de pagar menos diária ao dono do estaleiro. Em razão disso, é feito um acordo verbal com os trabalhadores ajudantes sobre o tempo de execução e do valor de uma diária de R\$ 50,00 (cinquenta reais) a ser pago a cada um. Vale lembrar que o tempo para a realização do trabalho vai depender da complexidade do serviço que pode variar de 2 dias até 15 dias, conforme o dano causado na embarcação. O regime de diária parece ser comum entre os trabalhadores da construção naval na Amazônia, especialmente no Baixo-Tocantins no Pará (OLIVEIRA, 2013). Desse sistema tiram o sustento, embora alguns trabalhadores tenham ainda outras atividades como a agricultura familiar às margens dos rios.

Nos três estaleiros estudados, ficou evidente que, após o processo de recuperação dos barcos, os trabalhadores permanecem na *fila de espera* ou deslocam-se para outros estaleiros tradicionais próximos nos bairros Compensa e Glória, na Zona Oeste de Manaus. “Ou, muitos vão para o Tarumã ou para o Puraquequara” (na Zona Oeste ou Zona Norte, respectivamente), disse o calafate Pedro Pereira (entrevista 2014). Pode-se dizer que entre os estaleiros em pauta consiste a precariedade do trabalho de carpintaria naval em comum, observada desde os sucessivos contratos verbais temporários, prazo de execução, valor pago e jornadas extenuantes, que estão sujeitas à ocorrência de acidentes de trabalho pela falta de infraestrutura ou pelo cansaço físico em face das exigências do cumprimento dos prazos de entrega do serviço. Percebe-se que, na atualidade, cada vez mais os novos

trabalhadores passam a ser *alugados* poucas horas ao dia, por três dias na semana ou por uma semana. Esta parece ser a tendência mundial de contrato de curta duração, como observa Vasapollo (2005). Contudo, esta forma de contratação já estava em vigor na carpintaria naval na região.

O MESTRE DAS CARREIRAS EM DESTAQUE

Os pequenos estaleiros tradicionais não incorporaram, ainda, a modernização tecnológica contemporânea. Utilizam-se *carreiras* de madeira, muito comum desde a década de 1970, uma inovação para época. No estaleiro São Raimundo, existe uma balsa de ferro que possibilita que a reparação ou produção dos barcos ocorra durante o ano inteiro, com avanço ou recuo das águas do rio Negro, evitando que o processo de trabalho seja interrompido ou parcialmente paralisado.

Nesse estaleiro, notamos o uso de ferro e alumínio na construção de pequenos barcos pelos soldadores e serralheiros que foram terceirizados pelo proprietário do estaleiro devido a encomenda realizada por uma empresa de navegação. Esta incorporação tecnológica contribui para manter financeiramente o estaleiro e demonstra uma inovação na produção dos barcos, devido a proibição do uso da madeira, ou a sua utilização legalizada e manejada.

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 perderem os clientes para a concorrência do mercado naval moderno. Cada vez mais reduz-se o mercado de construção naval tradicional em virtude da falta de recursos para aquisição de tecnologia, de uma estrutura adequada e da proibição ambiental. A estratégia para a continuidade da tradição artesanal é a apropriação dos conhecimentos empíricos do carpinteiro naval para, assim, permanecerem à beira-rio, embora numa relação desigual com os médios e grandes estaleiros.

Destaque-se a resistência do *mestre* carpinteiro especialista na arte de construir barcos de madeira, respeitado por todos, dentro e fora do estaleiro. Na *carreira*, ele conduz a divisão do trabalho hierarquizado em que cada trabalhador, de acordo com o seu saber, realiza: a calefação, a troca de casco e da hélice, a pintura, a reconstrução de camarotes,

além de outros serviços, sob sua supervisão. Esse conhecimento tradicional não se adquire de um dia para o outro, mas sim através de um longo processo de aprendizagem e de compartilhamento de informações entre os membros da família na arte de fazer a construção naval. De modo geral, as narrativas dos trabalhadores navais indicam que começaram a trabalhar quando jovens, seja como filho de um carpinteiro, seja como um ajudante.

Ao *mestre* da carreira compete conduzir os trabalhos ao exigir cuidado dos demais trabalhadores para evitar “acidente com o uso das ferramentas, ao escolher e cortar a madeira para não colocar tudo a perder”, estimular o compromisso assumido, “porque se não trabalhar todos os dias, do início ao fim, não termina o barco”, nos disse um mestre carpinteiro (entrevista, 2015).

No intuito de realçar a sua arte e o compromisso assumido com os donos dos barcos, os carpinteiros prezam pelos critérios que não estão escritos, mas estão bem estabelecidos no cotidiano do trabalho no estaleiro e devem ser respeitados por todos. Nesse sentido, um carpinteiro precisa saber de tudo “desde a maneira de secar, curvar, montar e armar o barco” (entrevista, 2015). Esses conhecimentos fundamentam-se em um conjunto de práticas, normalmente reguladas por regras tácitas ou abertamente aceitas; “tais práticas, de natureza ritual, estética ou simbólica, visam inculcar certos valores e normas de comportamento por meio da repetição, o que implica, automaticamente, uma continuidade em relação ao passado” (HOBSBAWM e RANGER, 2012, p. 10). A oralidade e a observação têm um papel fundamental nesse processo, pois o uso da memória se traduz naquilo que se aprendeu na prática cotidiana e precisa ser repetido várias vezes para não esquecer, já que tudo é feito com base no que foi aprendido, corrigido, aperfeiçoado.

Com a experiência 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, mas, a arte do fazer, proporciona um sentido para cada trabalho de produção ou recuperação dos barcos. O carpinteiro naval Antônio Santana declara “que é muito complicado trabalhar assim”. “O reparo é feito na prática, é muito difícil, pois geralmente a planta do barco não mostra os detalhes, então fica difícil fazer as correções, temos sempre que pedir explicação para o dono do barco. Se não ficar bom, o dono manda desmanchar” (entrevista 2014). A memória do trabalho dos carpinteiros é interligada às suas histórias de vida, como testemunhos de suas historicidades, ou, dizendo de forma mais

apropriada, das memórias dos lugares e dos acontecimentos por eles presenciados. Essas memórias seletivas são resultantes de acontecimentos vividos individualmente ou em grupo na descrição de Pollak (1989). A proximidade ou o distanciamento do tempo e o grau de intensidade em que foi vivida a experiência vai colaborar ou interferir na escolha do que cada carpinteiro entende que vale a pena ser lembrado, ou não.

Destaca-se que o carpinteiro naval possui um conhecimento empírico sobre os rios e a navegação regional, pois, para fazer ou recuperar um barco, não basta apenas trabalhar com madeira, é necessário agregar outros conhecimentos próprios da cultura ribeirinha que aprenderam empiricamente como bons artífices na produção das embarcações para navegar nos rios da Amazônia. É aí que se evidenciam as habilidades na arte do ofício que fogem aos padrões de outros trabalhadores tradicionais, na invenção da tradição que podem ser muitas vezes inventadas, ou podem ser recentes, observam Hobsbawm e Ranger (2012, p. 9).

Enfatiza-se, ainda, o *calafate* na divisão do trabalho. A calefação dos barcos é um trabalho artesanal que foi aprendido na tradição familiar, sempre na companhia dos pais e parentes próximos. De acordo com Jorge Vieira, a profissão de calafate mudou muito, “o trabalho está difícil, aparece um barco por semana, caiu muito, devido à proibição de madeira” (entrevista, 2014). Mas, os calafates resistem, pois conseguem desenvolver seu trabalho mediante às técnicas apreendidas no passado e sem uso de equipamentos modernos. A calafetação de barcos em casco de madeira é uma das técnicas mais tradicionais e já foram abolidas nos estaleiros médios e de grande porte. Em decorrência do processo de transformação, 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 já não possuem. Mesmo assim, o trabalho de calefação resiste no âmbito da modernização naval nas últimas décadas na região amazônica.

Os trabalhadores navais são conscientes das inserções de novos materiais usados na arte da construção e reparação de barcos, tais como o ferro e o alumínio. Cientes dessas modificações que impactam em seu saber-fazer, o carpinteiro naval Carlos Bitencourt admite que “hoje não usamos só a madeira, mas alumínio e ferro também” (59 anos, 2014) e que será necessário conhecimento das novas tecnologias no uso da produção de barcos. Contudo, por terem pouco grau de instrução, a absorção de novos conhecimentos fica

distante do seu domínio. O uso de *softwares* nos estaleiros médios e grandes permite que se diferenciem no mercado e seu uso está condicionado a um grau de escolarização elevada. O calafate Jorge Oliveira informa: “estudei até a segunda série, já tive orgulho dessa profissão, mas hoje não, se pudesse escolher mudaria de profissão” (entrevista, 2014).

Há de se evidenciar também os trabalhadores auxiliares na unidade de produção que não conseguem outra inserção no mercado de trabalho por terem pouco grau de instrução formal. Muitos deles têm somente o ensino fundamental. Eles acreditam que daqui a alguns anos não serão mais aceitos por outros estaleiros maiores e mais equipados, ou seja, serão dispensados em face do uso de novas tecnologias. Esses ajudantes não precisam ser qualificados na arte da carpintaria. Na unidade de produção, eles se concentram nos serviços gerais, tais como carregar as peças de madeira, serrar as partes, pequenas pinturas e a conservação do estaleiro. São considerados os mais *temporários e* permanecem à beira-rio de São Raimundo, porque, segundo o carpinteiro Antônio Santana, “o dinheiro é mais rápido e na hora, você pode ficar trabalhando até mais tarde (entrevista, 2014).

O LUGAR DA ESPERA NA ENCHENTE E NA VAZANTE: OS SOBRANTES

Com a redução de encomendas de embarcações, pelos motivos já descritos, o mestre carpinteiro, em algumas situações, reduz também a força de trabalho especializada no estaleiro, contando, em geral, com apenas um ajudante. Em decorrência, forma-se uma fila de espera em torno de quinze trabalhadores aguardando “arranjar serviço”. Eles se revezam constantemente entre os estaleiros Jaime Dias, São Raimundo e São Jorge e são contratados por tempo determinado quando *aparece trabalho*, em ritmo de empreitadas, seja na enchente ou na vazante dos rios amazônicos. Estão dispostos a aceitar qualquer valor pelo primeiro serviço que aparecer.

No *lugar de espera*, onde os trabalhadores navais passam horas do dia na expectativa de serem chamados numa casa de madeira, deteriorada pela ação do tempo e das intempéries amazônicas, que, devido às chuvas fortes, acabou ficando inclinada, algumas paredes caíram e, com o passar dos anos, foi desmoronando. Sem dinheiro para reconstruir, o dono da casa, permitiu que os trabalhadores navais pudessem ali permanecer à *espera de um serviço*. Em troca, teriam que conservar o local e evitar o movimento de

peças estranhas ou a entrada somente com autorização. Essa estratégia permite também que se tenha sempre a mão de obra por perto, caso apareça serviços de reparo. Nos dias de segunda-feira, pode-se presenciar um maior número de trabalhadores à espera para serem chamados pelos donos dos estaleiros e a decorrente contratação dos trabalhos de recuperação dos barcos.

Durante a enchente do rio Negro, as condições do *lugar da espera* pioram devido ao acúmulo de lixo, insetos e moscas. Apesar da improvisação e precariedade do ambiente, as relações de amizade, de solidariedade e de convívio existentes entre eles se fortalecem e são decisivas para a contratação dos serviços. O ajudante Francisco Caldas relata que veio parar nesse local, “porque meus amigos também estão aqui e aí sempre estão trabalhando e conseguindo algo para fazer” (entrevista, 2014).

Independente do movimento do ciclo hidrológico, o trabalho de reparação dos barcos ocorre tanto na vazante quanto na enchente do rio Negro. Na época da enchente, em alguns momentos, o carpinteiro é obrigado a entrar n'água, nadar e tatear à 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 as figuras 02 e 03.

Figura 2 e 3: Amarração dos Barcos na carreira submersa



Fonte: Arquivo da Pesquisa, 2015.

A preocupação com o banheiro é constante e pode provocar a soltura das cordas que seguram o barco em decorrência da passagem de navios maiores próximos à margem do rio Negro. É necessário ter cuidado para evitar que durante o trabalho o barco vire ou fique balançando. Na enchente, fica difícil a circulação no *lugar da espera*. As águas sobem e

com elas os cabos de aço que, junto aos lixos e insetos, parecem dificultar o convívio. Comumente é necessário improvisar para trabalhar, ficar confinados em pequenos espaços ou mesmos nos porões das embarcações, em ambiente inadequado ao trabalho, provocando consequências físicas e sequelas adquiridas nesses ambientes precarizados.

Na época da vazante, as condições do trabalho pioram consideravelmente em decorrência de uma infraestrutura física inadequada que garanta segurança dos trabalhadores. As águas descem, deslocam as carreiras e os barcos acompanham o fluxo das águas. As estruturas e amarrações por meio de cordas desgastadas são percebidas. A circulação dos trabalhadores navais fica prejudicada pela quantidade de restos de madeira e paus que se encontram às margens. Causam desconforto, aumentam o risco de acidentes e provocam danos à saúde dos trabalhadores. Mas, apesar das condições ambientais precárias, é um lugar de encontro e oportunidade de trabalho, de jogar conversa fora. A maioria dos trabalhadores navais se conhece por apelidos, alguns jocosos, que foram inseridos quando começaram a frequentar a 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” (entrevista, 2015) que assegure a sua reprodução social de existência e de seus familiares.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Os trabalhadores navais artesanais deixam lastros de uma prática cultural que lhes imprimiu uma identidade particular entre as várias formas tradicionais de trabalho na Amazônia, “não por meio de uma assinatura”, como observa Sennet (1999, p. 220), “mas por meio de símbolos ou de peculiaridades que deram ao produto de seu trabalho”. Eles são partícipes de um legado histórico repassado pela oralidade familiar ou por contatos extrafamiliares próximos, que contribui com a navegação regional herdada das inovações trazidas pela colonização portuguesa, a qual se intercambiou com conhecimento tradicional dos povos indígenas na arte da fabricação de barcos e, ainda, proporcionou alternativas de trabalho para muitos trabalhadores locais. Afirmaram, assim, sua presença no mundo do trabalho regional.

A resistência sobre o saber-fazer envolve a história familiar, a memória cultural e geográfica do desenvolvimento do ofício. Manter a tradição de fazer bem feito faz lembrar

a narrativa de Braverman (1981), desde os tempos imemoriais da revolução industrial, quando o trabalhador era dono de um acervo de conhecimentos, experiências e de práticas acumuladas ao longo do tempo. O ofício, não se resume, portanto, tão somente em saber manipular as ferramentas e materiais de uma profissão. Não se restringe também, à perícia manual ou à destreza. Ele é, nas palavras de Braverman, muito mais que isto, é algo armazenado na mente do trabalhador. É esse conhecimento acumulado que o capacita a compreender e superar as dificuldades que constantemente surgem e variam não apenas nas ferramentas e nos materiais utilizados, mas nas condições em que o trabalho deve ser concretizado (1981, p. 121)

Este saber-fazer é regulado pelo suor do corpo que os exaure na arte do ofício de produzir barcos de diferentes tipos e tamanhos, adequados às navegabilidades dos rios amazônicos. Na *vida* cotidiana, adquiriram um rastro cultural e de respeito à natureza, pois é necessário conhecer os recursos naturais: a madeira, o movimento das águas que lhes incute níveis de responsabilidade social da produção dos barcos, pois é por meio deles que vidas humanas serão transportadas, o que redobra a atenção e acuidade nos mínimos detalhes no processo de trabalho. Estamos, pois, diante de um patrimônio cultural material e imaterial, porque é, também, regulado em diferentes tempos por aspectos estéticos e simbólicos.

Na atualidade, os mestres carpinteiros e calafates se preocupam com o *desinteresse* por parte dos jovens ao saber-fazer da construção naval em decorrência da falta de perspectiva da profissão e do aparecimento de outras novas no mundo do trabalho globalizado. Anuncia-se, ainda, uma *crise* instalada, proveniente da falta da matéria-prima, a madeira, da redução nas encomendas e da concorrência com os estaleiros modernos. Em razão disso, eles não vislumbram uma continuidade na tradição do ofício. Anteriormente, observam os mestres, a prática cultural ocorria ‘naturalmente’ nas relações familiares, pois os filhos acompanhavam os pais na arte do ofício. Hoje essa prática é pontual e menos pessoas pretendem segui-la. Pode-se perceber a baixa estima dos carpinteiros e calafates por falta de reconhecimento desse saber tradicional. O sentimento da perda do trabalho é relativizado pelo que já fez no passado, pelas lembranças e visualização dos barcos que 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 na história do trabalho na Amazônia.

A escassez do serviço de conserto de barco, a inexistência de subsídios para melhorar a infraestrutura, a deterioração das carreiras de madeira, a dificuldade para acessar o local de trabalho e, sobretudo, a fiscalização constante do Ibama para evitar uso de madeira ilegal, além de outros entraves menores, cerceiam o desenvolvimento da construção naval artesanal às margens do bairro do São Raimundo. Mesmo que o cenário não seja promissor para a arte de fazer o ofício, o sentimento de pertença em relação à carpintaria naval ainda é forte. Esta geração de trabalhadores navais, sobretudo os carpinteiros e calafates, pertence às famílias com habilidade na arte e construção de barcos e se fixaram ao ambiente das águas e se estabeleceram às margens dos rios amazônicos desde a colonização. Eles ultrapassaram os limites geográficos impostos pela natureza e pela limitação das estruturas físicas precárias dos estaleiros tradicionais.

Percebe-se que a arte e o ofício são faces de uma mesma realidade social que se completam e dão o significado para a profissão tanto dos carpinteiros quanto dos calafates. Eles se orgulham desse saber-fazer “livre” e “autônomo” em relação aos domínios dos proprietários dos estaleiros. Essa autonomia é ilusória, pois, sabe-se que onde há necessidades sociais, e aqui nos referimos às necessidades de sobrevivência material e social, não há liberdade de contrato nas empreitadas e nem autonomia nas escolhas das partes que compõem as relações de trabalho na unidade de produção: trabalhadores navais e donos dos estaleiros não são iguais. Pelo fato de não terem outros meios de sobrevivência, são forçados a dispor da sua força de trabalho nas condições sociais que lhes são postas cotidianamente (SCHERER, 2012).

Adaptam-se ao trabalho que os envaidece, contudo, ao invés de promover a sua realização como ser humano, acabam em sua desrealização como ser social, em vista do intenso esforço físico despendido, do consumo à exaustão de sua energia vital, que afeta o corpo e, mais, ainda, a mente e a saúde. Abre-se a guarda para que o sofrimento se instaure, e com isso, o desaparecimento do homem como ser social (ANTUNES, 2011). Mas, eles não deixam transparecer o sofrimento decorrente da precariedade das condições de trabalho que lhes são dadas e estão condicionados a aderir para suprir suas condições materiais e sociais de existência. Semelhantemente aos demais trabalhadores precarizados, inclusive dos estaleiros modernos, além de submeterem-se às vulneráveis condições provocadas pela sazonalidade ambiental (enchente e vazante dos rios), dada a inexistência de segurança nos estaleiros navais, estão desprovidos de quaisquer proteções trabalhistas.

Notamos algumas particularidades nas relações que ainda fortalecem o saber-fazer dos trabalhadores da construção e reparação de barcos à beira-rio de Manaus que se articulam e promovem uma melhor compreensão das informações coletadas. Por meio das vozes desses sujeitos sociais pudemos perceber: 1. rico conhecimento sobre o trabalho e prática cultural; 2. condições precárias de trabalho; 3. falsa “liberdade” que mascara a realidade do trabalho.

Por fim, a forma de ser e a habilidade artesanal desses artífices compõem uma das formas tradicionais do trabalho na Amazônia que não deveria se perder no vazio e no silêncio. Há uma interseção que entra a cabeça e as mãos que se realiza e que não pode ficar obscurecida; tem um lastro histórico. E, ademais, repisamos: o lugar que os trabalhadores navais ocupam no mundo do trabalho espoliativo é de incertezas nas condições sociais e históricas que lhes são impostas.

REFERÊNCIAS

APPAY, Béatrice. **La Dictature du Succès**: la paradoxe de l'autonomie contrôlée e de la precarisation. Paris: L'Harmattan, 2007.

ALVES, Giovanni. **A condição de proletariedade**. Bauru: Praxis, 2009.

ALVES, Giovanni. **Trabalho, subjetividade**: o espírito do Toyotismo na era do capitalismo manipulatório. São Paulo: Boitempo Editorial, 2011.

ANTUNES, Ricardo. **Os modos de ser da informalidade**: rumo a uma nova era da precarização estrutural do trabalho? São Paulo: Serv. Soc. Soc. Editora Cortez [online], 2011, n. 107. P. 405-419.

BENCHIMOL, Samuel. **Navegação e Transporte na Amazônia**. Manaus: Governo do Amazonas, 1997.

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

BRASIL-Ministério do Trabalho e Emprego. Norma Reguladora n. 34 – Condições e Meio Ambiente de Trabalho na Indústria da Construção e Reparação Naval, 2011.

BRAVERMAN, Harry. **Trabalho e Capital Monopolista**: a degradação do trabalho no século XX. Rio de Janeiro: Editora Guanabara, 1987.

CORREA, Edson de Jesus Antunes. **Construção Naval Artesanal e a metamorfose do trabalho, capital na Amazônia**: um estudo sobre os construtores de embarcações de madeira em Igarapé – Miri (PA). Tese de doutorado em Sociologia e Antropologia. Programa de Pós-Graduação em Sociologia e Antropologia – PPGSCA- IFCH, Universidade Federal do Pará – UFPA, 2016, 164 p.

CHAVES, Genisson P. e FURTADO, L. Tempo, Trabalho e Natureza numa comunidade haliêutica. Natal. 29º Encontro da Associação Brasileira de Antropologia -**ABA**, 2014.

FURTADO, L.G. (1994). Riqueza e exploração da pesca na Amazônia. In: **Uma proposta de educação ambiental para a Amazônia** - Temas Básicos. Brasília: Ibama, pp. 259-315.

GARCIA, Etelvina. Navegação, comercio e construção naval no Amazonas. Manaus: Governo do Estado-SEPLAN: Norma Editora, 2014.

GUALBERTO, Antonio Jorge P. **Embarcações, Educação e Saberes culturais em um estaleiro Naval da Amazônia**. Belém: Dissertação de Mestrado em Educação. Universidade Federal do Pará, 2009, 143 f.

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

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

LOUREIRO, João de Jesus Paes. **Cultura Amazônica**: uma poética do imaginário. Manaus: Valer Editora, 2015.

PEQUENO, Eliane da Silva. **Mura, guardiões do caminho fluvial**. FUNAI, Brasília, vol. 3, nº 01 e 02, p. 133-155, jul-dez. 2006.

POLLAK, Michael. **Memória, esquecimento, silêncio**. Revista de Estudos Históricos. Rio de Janeiro, vol. 02, n. 03, 1985, p. 3-15.

ROCHA SILVA, Jefferson Gil da. **Saberes e práticas tradicionais**: as condições do trabalho nos estaleiros navais à beira-rio da cidade de Manaus. Tese de Doutorado. Programa de Pós-Graduação em Sociedade e Cultura na Amazônia – Manaus: UFAM, 2016.

SALORTE, Luciane M. L. **Carpinteiros dos rios**: o saber da construção naval do município de Novo Airão-Am. Manaus. Editora da EDUA, 2014.

SÁ, Teresa. “Precariedade” e “Trabalho precário”: consequências sociais da precarização laboral. *Configurações*. Lisboa: Revista de Sociologia, nº 07, 2010.

SCHERER, Elenise. Trabalho Ocultado. **Os carregadores e transportadores de bagagens do Roadway e da Estação Hidroviária de Manaus**. São Paulo: Editora AnnaBlume, 2012.

SHALINS, Marshall. **O “pessimismo sentimental” e a experiência etnográfica:** Por que a cultura não é “objeto” em vias de extinção (Parte I). Rio de Janeiro: Mana 3(1) 41-73, 1997.

SENNET, Richard. **A corrosão do caráter:** consequências pessoais do trabalho no novo capitalismo. Rio de Janeiro: Record, 1999.

SENNET, Richard. **O artífice.** Rio de Janeiro: Record, 2009.

SILVA, Carlos Alvares da S. Netto. POMPERMAYER, Fabiano Mezdre. **Ressurgimento da Industrial Naval no Brasil 2000-2013.** Brasília: IPEA, 2014.

SINAVAL. **Estatísticas do Sindicato da Construção Naval do Amazonas.** SINDNAVAL 2012, http://sinaval.org.br/wp-content/uploads/Mapa_Brasil_Dez14.pdf. Acesso em: 10 maio 2016.

THOMPSON, E. P. **A formação da classe operária inglesa (Vol. II, A maldição de Adão).** Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1987.

THOMPSON, E. P. **Costumes em Comum:** estudos sobre a cultura popular tradicional. São Paulo: Companhia das Letras, 1988.

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.

Entrevistas:

CHAGAS, Dermilson. Entrevista. Manaus: Superintendência Regional do Trabalho. 2014.

SINDMETAL. Entrevista Edvaldo Oliveira do Sindicato dos Trabalhadores nas Indústrias Metalúrgicas, Mecânicas, Eletroeletrônicas, Construção Naval e outros Títulos – SINDMETAL, Manaus: 2015.

Submetido em: agosto de 2018.

Aceito em: dezembro de 2018.