

SURGIMENTO DOS ESTALEIROS E AS PRIMEIRAS ATIVIDADES NA CONSTRUÇÃO DE PEQUENOS BARCOS DE MADEIRA EM SÃO SEBASTIÃO DO UATUMÃ-AM

Aldo César Andrade de Souza¹

Reginaldo Luiz Fernandes de Souza²

RESUMO: Esse artigo teve como objetivo compreender o surgimento dos estaleiros e as primeiras atividades na construção de pequenos barcos de madeira em São Sebastião do Uatumã-Am, bem como a criação de um polo industrial madeireiro na parte montante da cidade e os problemas atuais da indústria de barcos regionais. O tipo de pesquisa foi qualitativo com a modalidade de entrevista aberta, com a utilização de questionário, fundamentado por literatura direcionada para o tema. Ao final da pesquisa constatou-se que a indústria de barcos de madeira em São Sebastião do Uatumã encontra-se em crise, devido principalmente ao elevado custo de fabricação dos batelões, em muito devido à escassez cada vez maior da oferta de madeira (Itaúba) utilizada na construção de barcos. Por tanto, a pesquisa reveste-se de importância por demonstrar a atual situação da indústria de barcos de madeira, mostrando que aquela atividade, importante para os moradores do referido município, encontra-se claramente em crise.

Palavras-chave: São Sebastião do Uatumã. Estaleiros. Construção. Barcos regionais.

¹ Licenciando em geografia. Universidade do Estado do Amazonas - UEA centro de estudos superiores de Parintins/CESP. E-mail: aldocesarandrade@hotmail.com

² Doutor em Ciências. Orientador Licenciatura em geografia. Universidade do Estado do Amazonas - UEA centro de estudos superiores de Parintins/CESP. E-mail reginaldo.uea@gmail.com

1 – INTRODUÇÃO

A rede de drenagem do rio Amazonas, estimada em 6,5 milhões de km² é a mais extensa do mundo, apresenta as maiores extensões de rios navegáveis, com aproximadamente cerca de 25.000 km. O principal formador, o rio Amazonas, ao longo de 6.992 km de extensão é formado por aproximadamente 1.100 afluentes. Essa superlativa rede fluvial sempre teve um papel importante na organização do espaço amazônico, historicamente serviu como via de comunicação entre os povos, definindo assim a forma de ocupação da região.

Assim, essa considerável rede fluvial que se desenvolveu nessa faixa equatorial, fazendo com que os povos nativos desenvolvessem técnicas na fabricação de canoas para seus deslocamentos e necessidades. Posteriormente, com a chegada dos colonizadores, houve um aprimoramento contínuo nas técnicas de fabricação das embarcações, principalmente a partir de meados do século XX quando houve uma proliferação na construção de barcos de madeira de médio e pequeno porte.

O aumento da quantidade de pequeno e médios barcos de madeira no médio e baixo Amazonas, está associado as atividades econômicas desenvolvidas nesse trecho do rio Amazonas, em particular, ao cultivo de juta que dominou a economia do vale amazônico em meados do século XX e principalmente, a atividade pecuária bovina naquele trecho da pesquisa. O desenvolvimento da pecuária passou a exigir dos pequenos criadores a necessidade de manejo dos rebanhos da várzea (planície de inundação) para terra firme durante o período da cheia do rio Amazonas. Para realizar esse manejo, usa-se os barcos (motor) para deslocar (passar) o gado. Normalmente esses barcos são de tamanho entre 13 a 20 metros de comprimento e formados por caiçaras (forma de cercado) próprios para realizar essas tarefas. Dessa forma, as embarcações são imprescindíveis no cotidiano da região mapeada de rios navegáveis.

Dessa forma, é nesse contexto que surge o ofício dos estaleiros na cidade de São Sebastião do Uatumã, no estado do Amazonas, direcionados para a construção de pequenos e médios barcos.

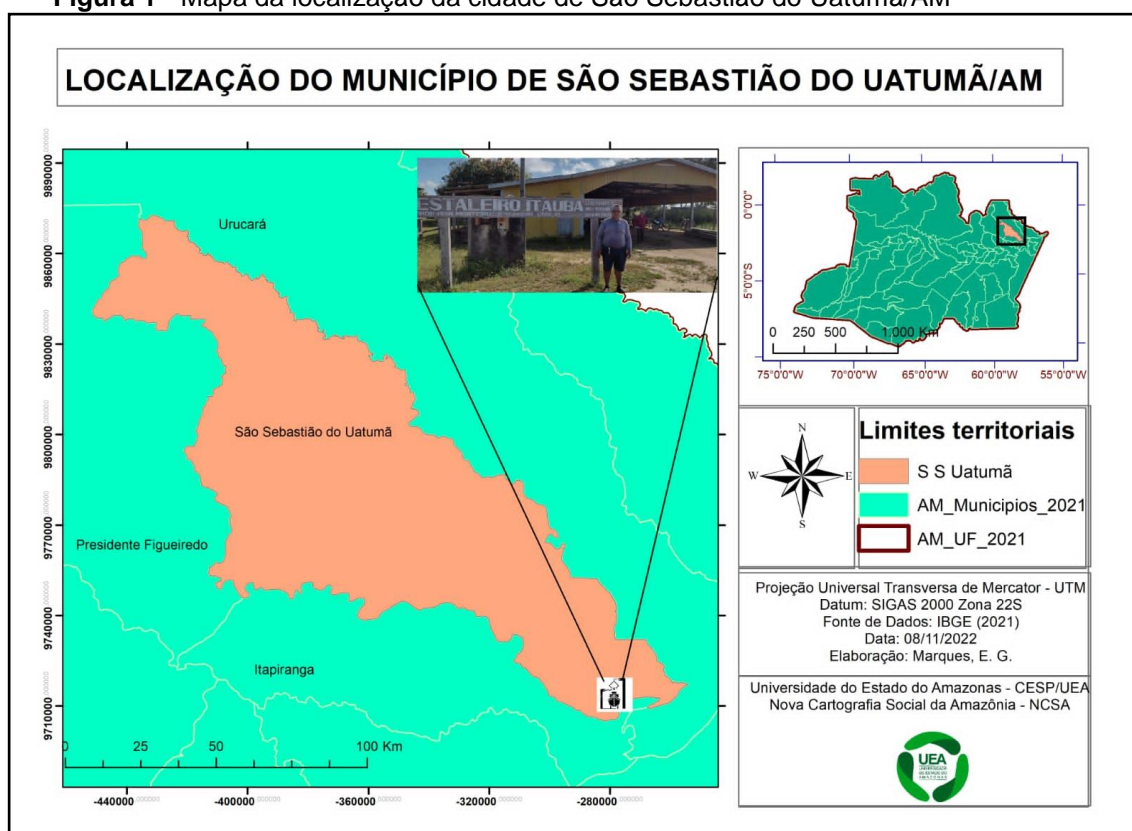
Portanto, no processo de construção de barcos regionais os carpinteiros se aperfeiçoaram de tal forma que a indústria naval em São Sebastião do Uatumã definiu uma “identidade” na moldura dos barcos, os modelos são facilmente reconhecidos nessa região do médio/baixo Amazonas.

2 - APRESENTANDO A REGIÃO DA PESQUISA

2.1 - LOCALIZAÇÃO DA ÁREA DE PESQUISA

São Sebastião do Uatumã é uma cidade/sede de município do estado do Amazonas localizada na margem esquerda da foz do rio Uatumã (Figura 1)

Figura 1 - Mapa da localização da cidade de São Sebastião do Uatumã/AM



Fonte: Marques E. G. 2022

Em relação a distância da capital do Estado do Amazonas, o município de São Sebastião do Uatumã é cerca de 246 km em linha reta e 310 km via fluvial.

O referido município, possui uma área territorial de 11 milhões de km², limitando-se com os municípios de Uruará, Itapiranga e uma população absoluta de 14.278 mil habitantes conforme IBGE (2021)

2.2 - ASPECTOS FISIAGRÁFICOS DA ÁREA

O rio Uatumã é um afluente de água preta da margem esquerda do rio Amazonas que conflui com o paraná de Uruará (gua branca) para então desaguar no rio Amazonas. O curso inferior  tipicamente um rio de foz afogada apresentando uma forte dissimetria entre largura e profundidade, ou seja,  um rio largo e raso com muita ocorrência de praias em seu leito.

A cidade de São Sebasto do Uatumã está localizada foi construída sobre um baixo platô pertencente a unidade geomorfológica. “Planalto Rebaixado dos rios Negro/Uatumã e modelado na Formao Alter do Chão”. Embora a cidade esteja em terreno relativamente baixo, a mesma não  atingida pelas cheias do rio Uatumã. Por estar localizada na calha do rio Amazonas, de domínio climático Equatorial Quente e úmido, a região apresenta um ndice pluviométrico elevado.

Conforme descrito por Carvalho, (2006) “Dados pluviométricos da Estão Meteorológica de Itacoatiara (a mais próxima da área de estudo) para o período de 1990 a 2008 foi de 2.328 mm/ano) ”. Em relao a vegetao a Floresta Ombrófila  predominante na calha do rio Uatumã. Esses rios, assim como os rios de água preta em geral, foram muito ricos em madeiras apropriadas para embarcaes principalmente a Itaúba (*Mezilaurus Itatuba*) a mais utilizada na construo de barcos regionais.

3- A IMPORTÂNCIA DA BACIA HIDROGRÁFICA NA COMUNICAO E OCUPAO DA AMAZÔNIA

No livro “Geomorfologia do Brasil” Cunha e Guerra (2009, p. 235) descreve que, “Com 6.112.000 km² a bacia Amazônica ocupa mais da metade do território com divisores topográficos constituídos pelo Planalto das Gu

Cordilheira dos Andes e Planalto Brasileiro”. Dessa forma essa considerável rede fluvial sempre teve papel importante na organização do espaço amazônico.

Para Stevaux e Latrubesse (2017), “A bacia de drenagem constitui a unidade principal nas análises da Geomorfologia Fluvial e é definida nos mapas com uma linha que separa os canais de primeira ordem para vales adjacentes”. Para tanto, a bacia hidrográfica apresenta-se em três grandes partes principais em que os elementos constituintes desse sistema fluvial e são separados de uma bacia para outra, assim, vão interagir com os demais sistemas correspondentes a todas as redes de água interligando na comunicação e ocupação da Amazônia.

Assim, dentro da abordagem sistemática da bacia Amazônica, os rios desempenharam um papel de destaque na ocupação do espaço geográfico, permitindo que os habitantes desta região se aperfeiçoem no convívio natural e ao interior dos continentes na organização do espaço amazônico, historicamente serviu como via de comunicação entre os povos. Isto se deve a grande rede fluvial que se formou nessa faixa equatorial, fazendo com que os povos nativos desenvolvessem técnicas de fabricação de canoas para seus deslocamentos.

Santos (2018, p. 91), destaca que “os primeiros povos que ocuparam a Amazônia, a navegação já era uma ferramenta de convivência com o habitat, já que a locomoção dependia, em parte, de pequenas embarcações talhadas em troncos de madeira”, ou seja, na região amazônica comumente encontra-se povos que até nos dias de hoje mantém uma forte relação com a natureza pois, estes grupos utilizam as embarcações talhadas em troncos de madeira (canoas, cascos), para retiram o sustento diário que se dá pelo manejo da floresta e de dos produtos, seja na agricultura, caça, e/ou, seja pela pesca.

Nessa linha de pensamento, opina Moacir Andrade (1957) apud Lins et al (2011) “[...], todos os nativos são bons construtores de embarcações. Ouvi muitas vezes da boca de brancos, que um índio é carpinteiro e armador por intuição”. Posteriormente, com a chegada dos colonizadores, houve um aprimoramento contínuo nas técnicas de fabricação de embarcações, principalmente a partir de meados do século XX quando houve uma proliferação de construção de barcos de madeira de médio e pequeno porte.

Tocantins, (2000, p. 424) em sua obra “O rio comanda a vida” foi, talvez, um dos conhecedores da Amazônia que mais tenha valorizado a importância dos rios como via de comunicação e organização do espaço amazônico, os rios funcionam como verdadeiras estradas para os povos da região os conhecimentos adquiridos provêm das matas e de um saber fazer tradicional.

Nesse sentido argumenta Nogueira (1999) “os rios tão importantes para os estados da região, para o Amazonas essa importância é maior ainda pois o mesmo está localizado no Médio curso do rio Amazonas, onde a dependência dos rios para os ribeirinhos é ainda maior”. Nesse entendimento, fica claro que o aprimoramento nas construções de barcos foi devido a chegada dos colonizadores no século XX e é evidente que com a dificuldade de subir os rios devido as grades correntezas as embarcações modernas fizeram com que o morador tivesse um maior deslocamento em um curto prazo.

4 - ESTALEIROS NO PÓLO INDUSTRIAL DE SÃO SEBASTIÃO DO UATUMÃ

O primeiro estaleiro de construção de barcos regionais de São Sebastião do Uatumã surgiu no ano de 1952” pelo senhor Antônio Mendes Monteiro há 70 anos passados, quando o mesmo veio de mudança da cidade de Manaquiri-Am devido uma grande cheia que teve naquele ano, onde o senhor Antônio já trabalhava na carpintaria naval.

Naquele ano São Sebastião do Uatumã, não era urbanizado de modo que só havia uma única rua, próximo a margem do rio Uatumã, onde seu Antônio junto dos seus três irmãos montaram o primeiro estaleiro do município e deram início a uma nova vida e no ramo da construção e reparos de pequenos barcos de madeira. Assim formando uma cooperativa de 30 pessoas entre marceneiros e carpinteiros. Na busca de melhorias, por meio da parceria com a Prefeitura municipal e o Serviço Brasileiro de Apoio às Micro e Pequenas Empresas (SEBRAE), concluindo assim a terraplanagem do local e loteamento do terreno para os associados.

Dessa forma foi constituído o polo industrial de São Sebastião Uatumã e está na ativa nos dias atuais na fabricação de moveis de todos os tipos, como também através da parceria com o SEBRAE desde 2006 por meio de projetos e ações de treinamento e capacitação dos cooperados, e a construção de

pequenos barcos de madeira, desde a implantação do polo industrial os estaleiros vêm conquistando seu espaço no mercado.

Silva (2016, p.56). “Ressalta que na história da construção naval na Amazônia se observam os reflexos sobre a região frutos de desdobramentos importantes que mudaram significativamente o tempo e o modo de vida desse lugar”. Assim, o conhecimento que adquirem, pelo meio de trabalho do dia a dia, se espalhou no município de São Sebastião do Uatumã no saber fazer na carpintaria, esse aprendizado da profissão é repassado entre gerações por relações familiares e por mestres detentores de conhecimento na construção naval.

De maneira que na época quando surgiu a carpintaria no município os jovens que tinham interesse na profissão apareciam no estaleiro do senhor Antônio Monteiro em busca de aprender a arte da construção de barcos regionais de madeira. No mesmo segmento seu filho, Ivan Barroso, buscou aprender a arte da construção de barcos regionais de madeira e se mantém no ramo até nos dias atuais, trabalhando na construção naval no próprio Estaleiro Itaúba provando assim que a arte de aprendizado na carpintaria e construção de barcos de madeira passou de geração para geração, ou seja, de pai para filho. (Figura 2)

Figura 2 - Estaleiro Itaúba instalado no Pólo Industrial



Assim, ao chegar ao município de São Sebastião do Uatumã, é possível visualizar os estaleiros, localizados em terrenos próximo a margem esquerda do rio Uatumã, os galpões, as carreiras construídas em madeira com embarcações para calafates e outros esqueletos de embarcações que estão sendo construídas ou paradas por falta de matéria prima (madeira). (Figura 4).

Figura 4 : Vista panorâmica dos estaleiro no pólo de Sebastiao do Uatumã /AM



Sendo que as atividades desenvolvidas não é somente a construção dos barcos regionais e sim a reforma deles, que muitas das vezes os proprietários necessitam fazer o reparo por completo e assim gerando renda para os trabalhadores quando estão sem o trabalho da construção.

No processo de embarcações que estão sendo construídas as dimensões dos trabalhos desenvolvidos nos estaleiros variam. Só o “poço” do barco tem uma duração de 60 dias, e a quantidade de pessoas dedicadas na construção de um barco de 15 metros são de quatro no total, sendo três pessoas para trabalhar direto em sua estrutura e uma pessoa para transportar a madeira para casa de locação. O valor estimado para um barco de 15 metros em média é, de R\$ 50.000 mil reais.

No entanto, a quantidade de madeira para construção de um barco medindo 15 metros são 4 mil palmos, posto isso, vale ressaltar que esse método é a forma utilizada na compra da madeira itauba, sendo esta a única madeira que é comprada por palmo. Paralelamente a construção da “caverna do barco” é usado dois tipos de madeira, a Itaúba e o piquiá machi, e para o encaverna

mento, o piquia machi é recomendado na construção das embarcações regional. (Figura 5)

Figura 5 - Barcos em construção no Estaleiro Itaúba



Nesse sentido, a indústria de barcos de madeira em São Sebastião do Uatumã encontra-se em crise, devido principalmente ao elevado custo de fabricação dos barcos batelão, e devido à escassez cada vez maior de oferta de madeira (Itaúba) e do (Piquiá Machi) utilizada na construção de barcos.

Assim, alguns projetos ficam parados pela escassez de matéria prima (madeira). Nesse contexto, faz-se necessário a elaboração de um sistema de manejo que cause menos impacto na floresta viabilizando a retirada dessas arvores para a utilização na construção de embarcações, sendo que a cada ano está ficando de difícil acesso, retardando os projetos dos estaleiros no município referido. (Figura 6).

Figura 6. Projeto de barco parado por falta de matéria prima



No município não há nenhum projeto de replantio da Itaúba, ou seja, cada árvore que é ceifada não há outra para substituí-la. Com cada item problemático desses citados os projetos para construção dos barcos tendem a piorar se não houver uma solução de imediato como por exemplo o replantio dessas arvores ou projetos que possam viabilizar o acesso legal dessa madeira manejada. No entanto, a construção de barcos no pólo industrial teve um grande impulso no período de de 2003 a 2015 quando o governo federal implementaram políticas de financiamento de pequenos barcos de pesca por intermédio do Banco da Amazônia - BASA. Gerando uma economia bastante significativa para o município, várias encomendas de barcos pesqueiros foram atendidas nos estaleiros da cidade, projetos de construções sendo efetivado e concluidos para quem tinha o financiamento aprovado no BASA. (Figura 7)

Figura 7 – Batelão construído no pólo de São Sebastião



Fonte: Arquivo pessoal de Ioná Mara, em fev/2020

Assim, após esse período quando houve mudança nessa na política, alguns estaleiros mudaram suas atividades para a movelaria direcionado mais para o mercado de Manaus.

5- MATERIAIS E MÉTODOS

A pesquisa foi realizada no município de São Sebastião do Uatumã-AM no ano de 2022, o objetivo deste estudo buscou compreender o surgimento dos estaleiros e as primeiras atividades na construção de pequenos barcos de madeira em São Sebastião do Uatumã-Am, bem como analisar a criação de um polo industrial madeireiro a montante da cidade e os problemas atuais da indústria de barcos regionais. O tipo de pesquisa foi qualitativo com a modalidade de entrevista aberta, e utilização de questionário semiestruturada, fundamentada por uma literatura direcionada para o tema.

Assim foi necessário a elaboração do mapa para a localização da área da pesquisa o município de São Sebastião do Uatumã e onde fica inserido o Pólo Industrial.

6 - RESULTADOS E DISCUSSÕES

Com relação aos resultados deste artigo conseguiu-se obter a resposta ao que foi proposto. Ressaltou-se a importância da geomorfologia fluvial na vida dos habitantes desta região que dependem dos estaleiros no referido município para construção de pequenas embarcações de madeira para uso comercial e atividades do dia a dia.

No entanto o levantamento desta pesquisa obteve a informação que o primeiro estaleiro foi construído no ano de 1952 pelo senhor Antônio Mendes Monteiro junto com seus irmãos e se tornou referência na construção naval por ser estaleiros familiar no município de São Sebastião do Uatumã no Amazonas

Assim, por intermédio da coleta de informações o município de São Sebastião, nos dias atuais dispõe de 10 estaleiros na ativa para a construção e reparos de embarcação. No entanto, no final desta pesquisa consta que a indústria de barcos de madeira em São Sebastião do Uatumã encontra-se em crise devido ao elevado custo de fabricação dos batelões, escassez da mão de obra como também pela dificuldade da matéria prima a Itauba, madeira utilizada na fabricação dos batelões.

7 - CONSIDERAÇÕES FINAIS

Tendo em vista a importância do estaleiro em São Sebastião do Uatumã no Amazonas como uma forma de sustento para os mestres e artesões que trabalham nesse ramo de construção de barcos de madeira a mais de 12 anos, visou, notadamente, os estaleiros de São Sebastião do Uatumã, são familiares, e construídos em terreno residencial e os conhecimentos da arte da construção de embarcações, reforma e calafate são adquiridos por seus antepassados e se mantem nos dias atuais.

Mesmo com desenvolvimento produtivo, com as melhorias através da implantação do polo industrial, apresentam situação de crise na produção pois, os estaleiros tendo seu público alvo (consumidores), e as embarcações como principal meio de transporte da região, a crise os afeta pelo elevado custo de fabricação dos batelões como também pela escassez da matéria prima (Itauba) na construção dos batelões que passam anos parados nos estaleiros.

Portanto, como parte satisfatória do resultado obtido ressalta-se a construção naval é tradicional no município de São Sebastião do Uatumã, e que alguns carpinteiros navais são da terceira geração de carpinteiros da família, na atualidade, ainda se pode ver a capacidade inata do ribeirinho no que tange a construção naval. Na implantação do o polo industrial no município permite a essas famílias novas oportunidade a serem aderida, novos recursos, acompanhar novas técnicas, novas tecnologias com valores mais acessíveis para se manter no mercado entre fabricação de embarcações e outros com fabricação de móveis.

BIBLIOGRÁFICA

- CARVALHO, José Alberto Lima. **Terras caídas e consequências sociais: Costa do Miracauera, Paraná da Trindade, Município de Itacoatiara-AM. Dissertação** (Mestrado no Programa de Pós-Graduação Sociedade e Cultura na Amazônia do Instituto de Ciências Humanas e Letras) - Universidade Federal do Amazonas. Manaus, 2006.
- IBGE. FUNDAÇÃO INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Divulga bases de dados que aprimoram a representação das bacias hidrográficas do país.** Agência IBGE Notícias. Editora Geociências.2021.Disponívelem:<<https://agenciadenoticias.ibge.gov.br/agencia-noticias/2012-agencia-de-noticias/noticias/31690-ibge-divulga-bases-de-dados-que-aprimoram-a-representacao-das-bacias-hidrograficas-do-pais>> Acesso 23 set. 2022.
- IBGE. FUNDAÇÃO INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Geografia do Brasil.**2° ed. Rio de Janeiro: Unidade de Relevo IBGE, 2009.
- LINS, Nadja Vanessa Miranda, et al. **Construção Naval no Amazonas: proposições para o mercado.** Projeto Transporte Hidroviário e Construção Naval na Amazônia (THECNA), 2011
- NOGUEIRA, Ricardo J. B. **Amazonas: um Estado ribeirinho.** Manaus: EDUA, 1999.
- RODRIGUES Laércio Gomes. **Estaleiros artesanais: homens e barcos na construção de uma economia das águas** Artigo original. Estação Científica Estação Científica (UNIFAP) Macapá, v. 1, n. 2, p. 85-97, 2011
- SANTOS, et al. **Tecendo a interdisciplinaridade na Amazônia.**1 ed. Appris. Curitiba. 2018.
- SAOSEBASTIAODOUATUMA. Blogspot. **Pólo de construção naval de São Sebastião do Uatumã entregará barcos de pesca.**Disponívelem:<http://saosebastiaodouatuma.blogspot.com/2010/08/polo-de-construcao-naval-de-sao.html> Acesso 23 set. 2022
- SILVA Jefferson Gil da Rocha. **Saberes e práticas tradicionais: as condições do trabalho nos estaleiros navais à beira-rio da cidade de Manaus.**pdf 2016
- SILVA, e Scherer. **Trabalhadores navais: um saber-fazer artesanal em estaleiros tradicionais à beira-rio de Manaus.** Pegada - A Revista Da Geografia Do Trabalho. vol.19.n.3.2018.294318p.Disponívelem:<https://revista.fct.unesp.br/index.php/pegada/article/view/5942>.Acesso 23 set. 2022
- STEVANUX, e Latrubesse. **Geomorfologia Fluvial-** v;3 -São Paulo: oficina de texto, 2017

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