

FORMAS DE TRANSMISSÃO DO SABER LOCAL E PRECARIEDADE NO TRABALHO DO OFÍCIO DOS CONSTRUTORES DE EMBARCAÇÕES DE MADEIRA DO BAIXO TOCANTINS (PA)

Edson de Jesus Antunes **CORRÊA**¹
NAEA/UFPA
edson.antunes@hotmail.com

Resumo: *Este trabalho discute as formas de transmissão do saber local e precariedade no trabalho do ofício dos construtores de embarcações de madeira do Baixo Tocantins (PA). O ofício da construção naval artesanal é uma prática cultural secular que consolidou uma categoria de trabalhadores da construção naval artesanal, que, conforme a estrutura funcional do setor, apresenta três segmentos: carpinteiros navais, calafates e pintores. Os mestres são detentores de um acervo intelectual tácito para a construção de embarcações, que conseguem suprir importante parcela da demanda naval, destinadas à produção pesqueira, transporte de frutas e passageiros. Nesse sentido, o presente ensaio busca refletir sobre a reprodução social dos construtores de embarcações de madeira na Amazônia, ofício que, pela memória social coletiva de reprodução do saber local, é passado de geração a geração.*

Palavras-chaves: *Formas de transmissão. Precariedade do trabalho. Ofício dos construtores de embarcações de madeira. Memória Social Coletiva.*

Abstract: *This paper discusses the ways of transmission of local knowledge and job insecurity of wooden boat builders of the Lower Tocantins (PA). The occupation of shipbuilding craft is a cultural practice that has established a secular cultural practice of workers in the shipbuilding craft, which according to the functional structure of the sector has three segments: marine carpenters, caulkers and painters. The masters are holders of an intellectual tacit collection for the construction of watercraft, which can supply a significant parcel of shipbuilding demand, destined for the fishing production, fruits and passenger transportation. Therefore, the present essay aims to reflect on the social reproduction of the builders of wooden boats in the Amazon, occupation*

¹Graduado em Ciências Sociais/UFPA Mestre em Planejamento do Desenvolvimento NAEA/UFPA e doutorando do PPGCS/Sociologia/UFPA. Discente do PPGCS/ DOUTORADO/UFPA.

that by the social collective memory of reproduction of local knowledge is passed from generation to generation.

Keywords: *Ways of transmission. Job insecurity. Occupation of the builders of wooden boats. Social Collective Memory.*

Introdução

O novo e amplo processo de reestruturação do capital é cada vez mais excludente e destrutivo, em vez de se ter a expansão democrática dos benefícios da concorrência, da produtividade e do crescimento, tem-se um processo de dominação por países representantes do capital. “O espaço econômico mundial está dominado por oligopólios, com plena liberdade de movimento, protegidos da concorrência, fora do controle nacional e operando setores inteiros, produzindo grandes deslocamentos industriais” (CHESNAIS, 1999). A “desterritorialização do capital, presente em todo o planeta, acelera as desigualdades sociais e a concentração de renda nas mãos de poucos”. Assim, o capital se apresenta em suas várias formas: geral, singular e particular. Em sua forma geral, ele polariza países e regiões. Em sua forma singular setores dos países, e em sua forma particular, países são dependentes econômica e politicamente independentes (SANTOS, 2000; IANNI, 1992).

Nesse atual contexto, o Brasil, e em particular a Amazônia, vive um intenso processo de globalização de sua economia e de sua sociedade, globalizam-se os mercados, integram-se as economias e as culturas, e por outro lado se amplia a exclusão social, a miséria, a pobreza, a proletarização, precariedade e precarização do trabalho.

Atualmente, a memória social ressurgem em virtude da emergente “amnésia social”, ocasionada pelas grandes transformações ocorridas na sociedade com o processo de aceleração da globalização. Esse processo vem modificando profundamente as formas de trabalho, de conceber o tempo, o espaço, a identidade, enfim os processos culturais das sociedades humanas. Hoje, mas do que nunca, busca-se compreender os novos estilos de vida, a produção de memória, a

história oral, para a reprodução de saberes e dos modos de fazer as coisas, em novas e velhas práticas, e toda a distinção social. Por fim, tem se buscado nas *lembranças* a reconstrução de uma memória social, de uma memória coletiva. (POLLAK, 1992).

Espera-se contribuir, neste artigo, com a análise das formas de transmissão do saber local e da precariedade no trabalho do ofício dos construtores de embarcações de madeira, fundamento do desenvolvimento endógeno do Baixo Tocantins (PA), considerando a pesquisa concluída em 2009 pelo autor², no sentido de refletir sobre a reprodução social dessa atividade produtiva tradicional da Amazônia, ofício que pela memória social coletiva de reprodução do saber local é passado de geração a geração.

1 Formas de precariedade do trabalho na construção naval artesanal da Amazônia

Ao longo da história da humanidade, o *trabalho* veio passando por diferentes formas, até chegar ao trabalho assalariado, forma elementar da sociedade capitalista. Marx (2008), a partir de categorias particulares, explica os fundamentos do modo capitalista de produção, no qual a *mercadoria* é a sua forma elementar; pois é por meio da acumulação de mercadoria, fundamento global do capital, que se dá a riqueza das sociedades capitalistas. Assim, a mercadoria pode ser considerada sob dois fatores: valor-de-uso e valor (substância e quantidade de valor), tendo um valor-de-uso de diferentes modos, pela utilidade, e podendo ser quantificadas a partir de medidas socialmente aceitas. O caráter de valor-de-uso da mercadoria constitui o seu conteúdo material da riqueza e não depende da quantidade de trabalho empregada para obter suas qualidades úteis, e sim de suas propriedades materialmente inerentes a ela. No entanto este valor-de-uso só se realiza com a utilização e/ou o consumo.

² CORREA, Edson de Jesus Antunes. O arranjo produtivo dos construtores de barcos artesanais: fundamentos para o desenvolvimento endógeno do Baixo Tocantins. Dissertação de mestrado. Belém, UFPA/NAEA, 2009.

Nesse sentido, trabalho abstrato está para valor-de-troca assim como trabalho vivo está para valor-de-uso, sendo um independente do outro. O que determina a grandeza do valor é a quantidade de trabalho socialmente necessária ou o tempo de trabalho socialmente necessário para a produção de um valor-de-uso. Para se transformar em mercadoria, é preciso dar valor-de-uso social; o produto tem que ser transferido como valor-de-uso por meio de troca. (nenhuma coisa pode ser valor se não for objeto útil e não puder ser contado como trabalho vivo). A partir dessa relação entre valor de troca, há necessidade de uma mercadoria como equivalente geral, que é o dinheiro. O motivo da eficiência da mercadoria dinheiro se concretiza devido à possibilidade de ser mutuamente permutável.

Na mesma direção, no processo de expansão da acumulação capitalista, a jornada de trabalho é composta por um tempo de trabalho necessário à reprodução para sobrevivência de todos os trabalhadores e da sua família que é o tempo correspondente ao salário do trabalhador que, por definição, é aquele que pode garantir ao trabalhador e à sua família a alimentação, o vestuário, a moradia, o estudo, a locomoção etc. Mas é parte da jornada de trabalho um tempo de trabalho que excede o necessário, como tempo não pago pelo capitalista. É exatamente esse tempo excedente não pago pelo capitalista que está valorizando a mercadoria, que transforma o dinheiro investido pelos capitalistas em capital.

Na nova divisão internacional do trabalho, “são crescentes os países excluídos desse movimento de reposição dos capitais produtivos e financeiros e do padrão tecnológico necessário, o que acarreta repercussões profundas no interior desses países, particularmente no que diz respeito ao desemprego e à precarização da força humana de trabalho” (ANTUNES, 2009, p. 35).

O capital é um dos principais fatores da acumulação capitalista, com a *dominação* do capital centralizada na mão do *patrão*³. Este impõe

³ Termo utilizado pelos trabalhadores da construção naval artesanal aos seus “clientes” que compram as suas produções de embarcações sempre em forma de encomenda.

as condições de preço real aos *construtores de embarcações de madeira*, levando à menor renumeração do trabalho, apropriando-se dos rendimentos gerados no processo produtivo e causando incapacidade de incorporar capital na atividade. Assim, a utilização do diferencial de capital tem levado a uma assimetria de poder do *patrão*, que submete cada vez mais os trabalhadores do ofício da construção naval artesanal na Amazônia à precariedade e à precarização do trabalho, no que concerne à perda de direitos conquistados ao longo da história e às condições do trabalho:

o sócio-metabolismo do capital no Ocidente se impôs sobre outros padrões civilizatórios, promovendo-se a colonização do mundo, seja em sua dimensão territorial, através do colonialismo, imperialismo ou globalização; seja em sua dimensão sistêmica, através da constituição de sociabilidades estranhadas e de relações sociais baseadas no poder e no dinheiro. Enfim, o capital como relação social tornou-se agente de racionalização do mundo, aparecendo como um processo social contraditório cujo essencial caracterizou-se por um lado, pela constituição do processo de precarização como forma de desenvolvimento civilizatório e por outro, pela instauração de precariedade social como “condição humana.” (ALVES, 2007, p. 112).

No século XXI, em meio à crise estrutural do capitalismo global, a “classe trabalhadora, em plena era da globalização, é mais fragmentada, mais heterogênea e ainda mais diversificada”. Essa nova fase de reestruturação do capital global, em sua dimensão sistêmica, apresenta-se “através da constituição de sociabilidades estranhadas, alienada, desiguais e de relações sociais baseadas no poder e no dinheiro”, o que tem ao longo dos anos acarretado inúmeras perdas de direitos e sentidos (ANTUNES & ALVES, 2004; ALVES, 2007).

A precariedade do trabalho é uma condição histórico-ontológica do trabalho vivo, sob as condições do capital, e se manifesta

de forma diferenciada no decorrer do desenvolvimento histórico da modernidade burguesa. Assim, a precariedade e a precarização do trabalho “assumiu formas complexas que exige tratar de novas (e complexas) formas de estranhamento e fetichismo social, postas pelo capitalismo em sua fase de cooperação complexa e de mundialização do capital”. Nesse sentido, a precarização do trabalho refere-se a um modo de reposição sócio-histórica da precariedade; a precariedade é uma condição, a precarização é um processo que possui uma irremediável dimensão histórica determinada pela luta de classes e pela correlação de forças políticas entre capital e trabalho.

Deste modo, ao dizermos precariedade, tratamos de uma condição sócio-estrutural que caracteriza o trabalho vivo e a força de trabalho como mercadoria, atingindo aqueles que são possuídos do controle dos meios de produção das condições objetivas e subjetivas da vida social. A precariedade do mundo do trabalho é uma condição histórico-ontológica da força de trabalho como mercadoria. Desde que a força de trabalho se constitui como mercadoria, o trabalho vivo carrega o estigma da precariedade social (ALVES, 2007, p. 113).

A flexibilização do mundo do trabalho é ainda mais destrutiva e desigual em sociedades de capitalismo tardio, como no caso brasileiro, no qual o Estado social demorou a chegar e se reproduzir. Pois, “a precarização atinge os proletários sujeitos de direitos e que hoje são vítimas da “flexibilização do trabalho”, sendo usurpados pelo poder das coisas ou pelas leis de mercado.” É ainda mais danoso e impactante em regiões como a Amazônia, que historicamente tem sido pautada mundialmente devido à sua natureza e sociedade pelo capital:

Na Amazônia, as dinâmicas econômicas hegemônicas e homogêneas constituem um modelo de desenvolvimento baseados em processos produtivos que tem levado a uma

progressiva depreciação da mão de obra local, a um esgotamento acelerado da base de recursos naturais e a uma degradação ambiental contínua dos ecossistemas, em que os paradigmas e padrões de relação com a natureza e a natureza dos paradigmas organizacionais consolidam práxis e atitudes profundamente distintas – dos sujeitos da produção material entre si e entre esses e os sujeitos da formação e do controle do conhecimento (COSTA, 2009, p. 38-40).

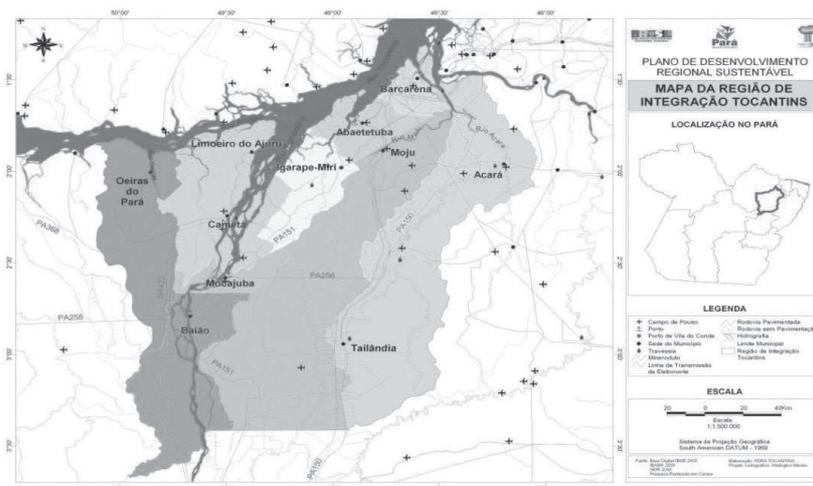
A particularidade, a singularidade e a especificidade da região questionam a compreensão da dinâmica da acumulação do capital global e sua crise estrutural na Amazônia. Esse desafio tem impactado fortemente as condições de trabalho de atividades tradicionais, a exemplo do ofício dos construtores de embarcações de madeira, em que o capital tem se apropriado da riqueza gerada por trabalhadores. Há, portanto, conflitos de projetos civilizatórios a serem refletidos.

2 Formas de transmissão do saber local no ofício dos construtores de embarcações de madeira do Baixo Tocantins (PA)

O ofício dos mestres da construção naval artesanal na Amazônia tem sua origem histórica no saber tradicional de herança indígena e no desenvolvimento da técnica portuguesa, a partir da escola de arte náutica “Escola de Sagres”, que proporcionou o avanço da navegação fluvial no mundo, na época das grandes descobertas. A condição de ser a maior bacia hidrográfica do mundo, sob o regime das águas, a navegação fluvial e marítima como forma de transporte dominante na Amazônia, o principal meio de locomoção na região desde a colonização até a modernidade, o barco é ainda hoje um dos meios de transporte mais utilizados na região, tanto para a locomoção das pessoas quanto para a circulação dos bens materiais. Ademais é a navegação que dita as possibilidades de acesso da população.

A construção naval artesanal, atividade produtiva tradicional da Amazônia, está localizada em regiões históricas, a exemplo do Baixo Tocantins, uma das áreas mais antigas da ocupação europeia no Estado (a Vila de Santa Cruz de Cameté é a segunda cidade mais antiga do Pará, fundada em 1633, no século XVI), sendo formada por extensas áreas de várzeas (arquipélago de mais de 100 ilhas interligadas pelas águas do Rio Tocantins) e por áreas de terra firme ocupadas ao longo das vias de acesso, que cortam todo o território (SOUSA, 2000; PDRS/SEIR, 2009). Veja o mapa da Região de Integração Tocantins, na figura 1 abaixo:

Figura 1: MAPA DA REGIÃO DE INTEGRAÇÃO TOCANTINS (RI)



Fonte: PDRS/SEIR, 2009

A região pertence a microrregião de Cameté e a mesorregião do nordeste Paraense. Encontra-se numa zona de fronteira, entre a Amazônia Central e a Amazônia Oriental, por onde passa a bacia do rio Araguaia-Tocantins, considerada a segunda mais importante do

país, superada apenas pela bacia do rio Amazonas. O rio Tocantins faz parte do complexo do estuário amazônico, comunica-se com o rio Pará e o rio Guamá, que se juntam na foz do rio Amazonas. Portanto, a região do Baixo Tocantins é composta de populações tradicionais ribeirinhas, de forte relação com o rio, em especial, quanto à sua interação funcional de circulação fluvial, herança de uma prática e saber local, oriunda da tradição dos antepassados da população *cabocla*, em sua peculiaridade e particularidade da sociedade amazônica, a partir do saber indígena:

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. É uma constante a necessidade de 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 [...] Da mesma forma que o produto deste ofício milenar, as embarcações de madeira não é algo isolado em si ou desvinculado do meio ambiente e do contexto sociológico da região. O transporte de passageiros e carga, o trabalho na pesca (ambientes ribeirinhos, lacustres e/ou costeiros), cuja vida social e econômica assenta-se nas relações haliênticas, é um instrumento indispensável em seu cotidiano, revestindo-se de uma função que merece reflexões (XIMENES, 1992, p. 02).

Essa atividade produtiva dos construtores de embarcações de madeira tem um papel essencial na vida dos homens e mulheres da região:

Neles, no movimento das ondas e do trabalho humano, esses barcos dotados de significação, compõem e recompõem incontáveis galerias naturais de arte amazônica. Com isso, perde-se o barco de uma história de experiências acumuladas. Inclusive porque, na Amazônia, as embarcações sempre foram centros de convivência cultural de bubuia em nossos rios (LOUREIRO, apud XIMENES, 1992, ix-x).

Para se ter uma dimensão mais precisa da importância e da relevância da construção naval artesanal para a região, é necessário reconstituir brevemente as características peculiares específicas dessa atividade. Essa atividade cultural secular e tradicional consolidou uma categoria de trabalhadores, “os construtores de embarcações de madeira”, que, conforme a estrutura funcional do setor, apresenta três segmentos: carpinteiros navais⁴, calafates⁵ e pintores⁶.

⁴ Trabalhador que utiliza a madeira beneficiando-a e moldando-a em peças de forma artesanal para construção de barcos.

⁵ Trabalhador que atua após o barco está montado e emparedado, necessitando de calafeto, ou seja, de uma vedação que é feita com algodão, óleo de linhaça e zarcão em toda a estrutura da embarcação, vedando e obstruindo a entrada de água.

⁶ Trabalhador responsável pelo toque final da beleza do barco, que é pintado com diversas cores e identificado com um nome; em sua maioria de origem regional, cunho religioso ou familiar.



Fotografia 1: Carpinteiro Naval da Construção Naval Artesanal de Vila Maiauatá-Igarapé Miri.
Fonte: Pesquisa de Campo (2011).



Fotografia 2: Pintor da Construção Naval Artesanal do bairro Jatuíra na Cidade de Igarapé-Miri.
Fonte: Pesquisa de Campo (2011).



Fotografia 3: Mestre Calafate da Construção Naval Artesanal de Vila Maiauatá – Igarapé Miri.

Fonte: Pesquisa de Campo (2011).

A estrutura hierárquica deste *ofício* é composta por: *mestres*, *artesãos* e *aprendizes*. Os mestres são proprietários de pequenos estaleiros, os artesãos são trabalhadores autônomos e os aprendizes são trabalhadores que estão iniciando na atividade, que, em sua maioria, são familiares dos mestres proprietários.



Fotografia 4: Mestre Agenor, ensinando um aprendiz no bairro Tucumã na Cidade de Igarapé Miri.

Fonte: Pesquisa de Campo (2011).



Os mestres conservam, junto aos seus aprendizes e trabalhadores do estaleiro, impressionante respeito, admiração, prestígio e *status*, não só porque são os proprietários das unidades produtivas, mas, sobretudo, por serem detentores de um acervo intelectual tácito na construção de embarcações, que consegue suprir importante parcela da demanda naval, principalmente por embarcações fluviais destinadas à produção pesqueira, ao transporte de frutas e passageiros, com grandes possibilidades para a geração de renda e emprego local e regional.

Esse processo de reprodução social do saber tradicional da arte naval é difundido no local de trabalho dos construtores navais, que são os estaleiros. Estes são instalados nos bairros onde as famílias artesãs residem e que seus antecessores já residiam e lhes deixaram o legado da artesanaria naval. Os artesãos fazem parte da historicidade do próprio bairro, do local onde vivem, nasceram e cresceram e hoje são integrantes das próprias relações sociais que ali se estabelecem entre todos os aspectos tangíveis e intangíveis do território. Em sua maioria, os construtores de barcos herdaram os estaleiros, terrenos à beira mar e a casa de morada de seus antepassados. Assim, convivem diariamente com seus familiares (pai, mãe, irmãos, filhos, tios, primos, sobrinhos, netos) e seus vizinhos, cunhados, amigos e demais moradores do bairro. Essa relação familiar entre mestres, artesãos e aprendizes, durante séculos, sempre se deu e ainda hoje continua sendo realizada de forma dominante no setor, o que referenda a própria continuidade, permanência e reprodução da atividade, mesmo em frente aos problemas e entraves encontrados. Na maioria dos estaleiros, pode-se verificar a continuidade de várias gerações, como é o caso do estaleiro “*Dom Manoel*”, unidade produtiva criada por mestre Manduca e hoje herdado por seu filho Tio Dó e seu neto Jair, conforme fotografia a seguir:



Fotografia 5: Trabalhadores do estaleiro “*Dom Manoel*” (da esquerda para direita) Tio Dó (filho do mestre Manduca), Nanico, Faustão, Mário Júnior (primo do Jair) Jair (filho do Tio Dó e neto do mestre Manduca) e Manoel Cameté.

Fonte: Pesquisa de Campo (2011).

É importante destacar o processo contínuo de criação de novos estaleiros, pelos próprios filhos ou pelos trabalhadores que aprenderam o ofício de construtores de embarcações de madeira, com os mestres artesãos. Se considerarmos o ano de fundação dos estaleiros na cidade de Igarapé Miri, das 11 unidades produtivas existente no município no final do ano de 2009, verificou-se que seis (54,55%) unidades foram criadas nos anos 1990, demonstrando a continuidade na atividade de geração em geração dos mestres fundadores da construção naval artesanal, conforme a tabela 01, abaixo:

Tabela 01: Número de unidades por ano de fundação

Ano de Fundação	Estaleiros	%
Até 1950	1	9,09
De 1950 a 1960	1	9,09
De 1960 a 1980	2	18,18
De 1980 a 1990	6	54,55
De 1990 a 2000	1	9,09
Total	11	100.00

Fonte: Pesquisa de campo 2008/2009.

Portanto, o ofício da construção naval artesanal tem fundamentos sólidos baseados em relações familiares e de territorialidade, no saber local dos mestres artesãos detentores de conhecimento tácito passado de geração em geração, em seu processo de reprodução social, capaz de gerar uma cadeia de benefícios de crescimento econômico para um desenvolvimento endógeno da região. As relações prevaletentes de território, família e vizinhança são capazes de reproduzir saber local tradicional em sociedade que exige cada vez mais de seus indivíduos o uso de um saber científico, técnico e especializado. Esses argumentos explicam a solidez com que este ofício se mantém e se reproduz diante de uma sociedade centrada por relações de trabalho cada vez mais flexível, fragmentada e precária.

2.1 Mestre Manduca: uma vida dedicada ao ofício de fazer barcos

Nascido no rio Santo Antônio, área limítrofe das léguas de terras que dá origem ao município e local no qual existia maior quantidade de engenhos de cana-de-açúcar no período áureo da economia de Igarapé-Miri. Mestre Manduca, aprendeu o “ofício de construtor de embarcação de madeira” com seu pai Julião Ferreira, que também transmitiu o ofício aos seus outros filhos, garantindo a

construção de identidade e memória social coletiva da localidade. O rio Santo Antônio passou a ser um celeiro de “mestres da construção naval artesanal”.

A partir do estudo da vida individual e coletiva dos principais atores das populações locais, no caso em particular, tem-se observado que, no dia a dia do ofício dos construtores de embarcações de madeira, os mestres são o centro da produção e da reprodução da identidade e memória social coletiva desse ofício. É o que podemos observar na história de vida do mestre Manduca (fotografia 6), um dos mestres mais antigos de Igarapé-Miri, que mantém certo “*status social*”, “*prestígio*”, perante os trabalhadores do ofício da construção naval artesanal em Igarapé Miri, município onde nasceu e reside até hoje:



Fotografia 6: Mestre Manduca, sua esposa Dona Enedina Fonseca Nonato (Tia Bebê) e uma de suas netas em sua casa no bairro do Jatuíra, na Cidade de Igarapé Miri.

O Sr. Manoel Ferreira da Fonseca, conhecido como “*Mestre Manduca*”, tem hoje 85 anos de idade, nasceu no dia 26 de julho de 1927 (dia da festa de Nossa Senhora Sant’ana padroeira de

Igarapé Miri), na comunidade do rio Santo Antônio, local onde havia inúmeros engenhos de cana-de-açúcar da família Leão. Seu pai era o mestre Julião Ferreira da Silva, que aprendeu o ofício de construtor de embarcação de madeira consertando os barcos que eram utilizados para transportar cana-de-açúcar para a fabricação de *cachaça* e *mel*, nos engenhos da localidade. Mestre Julião se casou com Dona Emília Cardoso, ao todo, o casal teve sete filhos e filhas, sendo seis homens e uma mulher: Raimundo Ferreira (Caboco), Manoel Ferreira (Manduca), João Ferreira, Lisomar, Júlio, Santana e Joana (que hoje mora em Macapá/AP). Todos os homens, filhos do Mestre Julião, trabalhavam com o pai no ofício da construção naval artesanal, mantendo uma tradição de transmissão do ofício:

eu comecei a trabalhar no rio Santo Antônio, no engenho do Caetano Leão com meu pai. Fizemos vários barcos pro Camilo Cardoso, Cici Costa, Tifita... Depois arrumei família, fiquei independente e vim trabalhar com meu cunhado, o Siroca. Eu parei por causa da vista e entreguei pro meu filho, Tio Dó, o estaleiro equipado com tudo. Eu trabalhei nos engenho Recreio do Acácio Leão e Pará, do Caetano Leão, fazia casa pro pessoal morar, eu morava numa casinha minha construída no terreno do Caetano. Vim trabalhar com o Siroca e com o Levindo, eles já moravam aí na Marambaia, e vim trabalhar com eles. O Levindo alugou pra mim a ilha em frente de onde ele morava, do Eládio Lobato, que era compadre dele, pra mim trabalhar, depois fui morar no Canal, daí meu filho, Tio Dó, começa a estudar e eu voltei pra cidade, trabalhava comigo o Anilo, que hoje é meu genro⁷.

Ao longo de sua vida afetiva, mestre Manduca teve dois relacionamentos, sendo pai de dez filhos e filhas. De sua primeira

⁷ Entrevista realizada com mestre Manduca, em 06/09/2011.



união com Dona Domingas nasceram seis filhos: Pedro, Moacir, Julião, Manoel, Antônio, Dinho e Camilo, e três filhas: Marta, Maria José e Neneca. De seu segundo relacionamento com Dona Enedina Fonseca Nonato (Tia Bebê) (fotografia 6), teve apenas um filho, o Tio Dó.

Antes eu tinha um terreno no rio Mamangal que era meu estaleiro, daí eu sentei olaria e vendi o estaleiro, depois vim pra cidade trabalhar com o Levindo. Hoje vivo de minha aposentaria, e quando meu filho pode me ajuda. Fiz muitos barcos, fiz o primeiro barco pro Namor Costa, ele sempre é bom amigo, na hora que precisava nunca me negou. Fiz também pro Caboquinho, Nicanor Corrêa, Zizi Costa, Anilo Corrêa, Didi, Pai do Zigó, eu trabalhava do outro lado defronte do Namor. O Levindo era compadre do Eládio e me localizou aqui. O Siroca foi pra Macapá, daí comprei o resto de casa, e um terreno de lá vendi pro Dinoca; a casa de lá, e fui pra Boa Esperança. E do canal voltei pra cá, e hoje estou aqui e vou me acabar aqui. Já fiz barcos pra pessoas do Marajó, Moju, da cabeceira à boca. Já trabalharam comigo o Anilo, Nafulema, Djalma, Raimundo, Mamorte, Filho do Zebino, Iran, Tio Dó, Tavico, irmão do Benedito, filho do Adolfo...ainda hoje fiz duas armações que estão aí⁸.

O “mestre” em fazer barcos de madeira começou a trabalhar muito cedo no ofício da construção naval artesanal. Foram muitos anos de trabalho dedicado ao seu ofício e à sua família. Hoje, já com idade avançada, não possui grandes bens materiais, vive com saúde debilitada, tendo dificuldade em conseguir assistência pública. Sua principal renda é uma aposentaria, benefício da Previdência e Seguridade Social do “Estado social”. Esse mesmo Estado interventor,

⁸ *Idem.*



capaz de alterar significativamente o destino do trabalho no sistema do capital, a partir da precariedade e precarização do trabalho.

Considerações finais

No Brasil, a elevada burocracia para promoção e financiamento do setor da construção naval artesanal, no qual se reproduzem os mestres artesãos, é manifestação da ausência de políticas públicas, por parte do Estado, para abertura de linhas de crédito, para a implantação de programas de acesso à informação (produção, tecnologia, mercados etc.) e para outras políticas de incentivos fiscais que auxiliem no custo ou na falta de capital de giro, para compra de máquinas e equipamentos ou aquisição de instalações para o fortalecimento da atividade.

É importante salientar que os trabalhadores, “*sujeito de direitos*”, do “ofício dos construtores de embarcações de madeira” do Baixo Tocantins, Estado do Pará, como parcela de dezenas de construtores de barcos artesanais da Amazônia, ainda hoje, na atual fase do capitalismo global, “*vivem ao acaso*” do Estado social promissor.

Os trabalhadores da construção naval artesanal trabalham em regime de diárias ou são donos de pequenos estaleiros e não possuem capital de giro para a produção de barcos para pronta entrega; trabalham por encomendas e com adiantamento de parte do valor da venda da produção. Em sua maioria, é o mesmo comerciante/empresário/patrão que financia o trabalhador, que compra a sua produção e vende a terceiros como sendo sua, conseguindo ganhos bem mais altos que os próprios trabalhadores. Isso significa que, mesmo com o aumento da produção e o valor bruto da produção, há ainda uma menor remuneração do trabalho, mediante uma assimetria de poder do comprador, “*patrão*”, que impõe as condições de preço real ao mestre construtor e a todos os seus familiares, trabalhadores e aprendizes de seu estaleiro.

Mesmo diante dos limites e dos desafios encontrados nessa atividade tradicional da Amazônia, os construtores de embarcações

de madeira produzem, de forma autônoma, em estaleiros de cidades ribeirinhas, garantindo a reprodução social do ofício, dentro do sistema do capital contemporâneo.

Por fim, o que se observa diante da exploração do trabalho vivo neste ofício é a manutenção da transmissão do saber tradicional a novas gerações, como podemos analisar na história de vida de “mestre manduca”, um construtor que herdou de seu pai o ofício e passou a seus filhos. Dando continuidade, seu filho, Tio Dó, que hoje toma conta do estaleiro “*Dom Manoel*”, segue na transmissão dos ensinamentos do ofício ao seu filho Jair e aos demais aprendizes, reproduzindo a manutenção do saber local de geração em geração.

REFERÊNCIAS

ALVES, Giovanni. **Dimensões da reestruturação produtiva:** ensaios de sociologia do trabalho. 2ª ed., Editora Praxis: Londrina, 2007.

ANTUNES, Ricardo. **Os Sentidos do Trabalho:** ensaio sobre a afirmação e a negação do trabalho. 10ª Ed., São Paulo: Biotempo Editorial, 2009.

ANTUNES, Ricardo; ALVES, Giovanni. As mutações no mundo do trabalho na era da mundialização do capital. **Educ. Soc.**, Campinas, vol. 25, n.87, p.335-351, maio/ago, 2004. Disponível: <<http://www.cedes.unicamp.br>>

CHESNAIS, F. **A Mundialização do Capital.** São Paulo Xamã, 1999, Cap. I-VI.

CORRÊA, Edson Antunes de. **O arranjo produtivo local dos construtores de barcos artesanais:** fundamentos para o desenvolvimento endógeno do Baixo Tocantins (PA). 2009. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento Sustentável do Trópico Úmido). Belém: UFPA/NAEA, 2009, 102 p.

COSTA, Francisco de Assis. Trajetórias tecnológicas como objeto de política de conhecimento para a Amazônia: uma metodologia de delineamento. **Revista Brasileira de Inovações (RBI)**, Rio de Janeiro, FINEP, 2009, p. 35-86.

IANNI, O. **A Sociedade Global**. Rio de Janeiro. Civilização Brasileira, 1992.

MARX, Karl. **O Capital**. Livro I. Volume. I. Crítica à economia política. 18ª ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2008.

PARÁ. Secretaria de Estado de Integração Regional. **Plano de Desenvolvimento Regional Sustentável do Tocantins**. Belém, 2009.

POLLAK, Michael. **Memória e Identidade Social**. Estudos Históricos. Rio de Janeiro, v. 5, n. 10, 1992, p. 200-212.

SANTOS, M. O Território do Dinheiro e da Fragmentação, In: SANTOS, M. **Por uma Outra Globalização**. São Paulo: Record. 2000.

SOUSA, Raimundo Valdomiro. **Modalidade do crédito, organizações coletivas e reprodução camponesa na história de Cametá**. 2000. 222 f. Dissertação (Mestrado em Planejamento do Desenvolvimento). Belém: Núcleo de Altos Estudos Amazônicos/ Universidade Federal do Pará, 2000.

XIMENES. Tereza (Org.). **Embarcações, homens e rio na Amazônia**. Belém: UFPA, 1992.