

NAVEGANDO NAS TRADIÇÕES: SABERES TRADICIONAIS E IDENTIDADES NA CONSTRUÇÃO NAVAL ARTESANAL EM BREVES, NO MARAJÓ, AMAZÔNIA

NAVIGATING TRADITIONS: TRADITIONAL KNOWLEDGE AND IDENTITIES IN ARTESANAL SHIPBUILDING IN BREVES, MARAJÓ, AMAZON

Recebido em: 30/10/24

Aceito em: 08/05/2025

Publicado em: 08/07/2025

Márcio de Souza Menezes¹ 
Universidade Federal do Pará

Nádia Sueli Araújo da Rocha² 
Universidade Federal do Pará

Marcelo do Vale Oliveira³ 
Universidade Federal do Pará

Resumo: As canoas e os barcos de madeira são indispensáveis para os moradores da região amazônica, sendo utilizados para diversas atividades do cotidiano, como o trabalho e o deslocamento até a escola. Portanto, é imprescindível problematizar a carpintaria naval artesanal, uma atividade realizada pelos povos amazônicos, como os marajoaras. Assim, objetivou-se compreender como os saberes tradicionais e identidades dos carpinteiros navais artesanais são acionados na construção de embarcações do tipo rabeta, em Breves, Marajó, Pará, Brasil, Amazônia. Metodologicamente, a pesquisa foi qualitativa e interdisciplinar; contamos com a participação de carpinteiros navais artesanais, quatro carpinteiros e três ajudantes, sendo estes os interlocutores desta pesquisa que teve as seguintes etapas foram: levantamento bibliográfico, pesquisa de campo (observação e entrevistas semiestruturadas) e análise dos dados. O principal resultado é que a atividade da carpintaria naval está intrinsecamente ligada aos saberes da tradição, carregada de herança ancestral transmitida oralmente de forma geracional, valorizando, assim, sua origem, identidades e evidenciando a cultura local.

Palavras-chave: Saberes Tradicional; Carpintaria Artesanal; Rabeta; Amazônia.

Abstract: Canoes and wooden boats are essential for residents of the Amazon region, being used for various daily activities, such as work and commuting to school. Therefore, it is essential to problematize artisanal naval carpentry, an activity carried out by Amazonian peoples, such as the Marajoaras. Thus, the objective was to understand how the traditional knowledge and identities of artisanal naval carpenters are used in the construction of tail-type vessels, in Breves, Marajó, Pará, Brazil, Amazon. Methodologically, the research was qualitative and interdisciplinary: We had the participation of artisanal ship carpenters, four carpenters and three assistants, who were the interlocutors of this research, which had the following stages: bibliographic survey, field research (observation and semi-structured interviews) and data analysis. The main result is that the activity of naval carpentry is intrinsically linked to traditional knowledge, loaded with ancestral heritage transmitted orally in a generational way, thus valuing its origin, identities and highlighting local culture.

Keyword: Tradition Knowledge; Handcrafted Carpentry; Tail; Amazon.

¹ Mestre em Linguagens e Saberes da Amazônia (PPLSA) da Universidade Federal do Pará (UFPA). Técnico Administrativo em educação do Campus Universitário de Breves da Universidade Federal do Pará (UFPA). E-mail: menezes@ufpa.br

² Doutora em Educação em Ciências e Matemática pela Universidade Federal do Pará; Professora da Educação Básica no município de Bragança. Técnica em Assuntos Educacionais do Campus Universitário de Bragança/UFPA. E-mail: nrocha@ufpa.br

³ Doutor em Sociologia. Docente permanente do programa de Pós-graduação em Linguagens e Saberes da Amazônia (PPLSA) da Universidade Federal do Pará (UFPA). E-mail: marcelomvo@ufpa.br

INTRODUÇÃO

Figura 1 - Na neblina suave, a dança entre humanidade, natureza e rabeta se revela. Rio Parauaú, cidade de Breves.



Fonte: Dissertação do Autor (2024).

As canoas e os barcos de madeira são indispensáveis para a locomoção dos moradores da região amazônica, sendo utilizados para diversas atividades do cotidiano, como o trabalho e o deslocamento até a escola. A atividade que se foca na construção dessas embarcações nessa região é a carpintaria naval artesanal. De acordo com Corrêa (2016), a construção naval artesanal, para além de questões de engenharia, matemática e econômicas, também é uma manifestação cultural tradicional da Amazônia, ligada tanto à cultura material quanto imaterial, tendo como principal objetivo a fabricação de embarcações regionais utilizadas no transporte de cargas e/ou passageiros.

Essas embarcações são frequentemente construídas com materiais provenientes da floresta amazônica e os saberes transmitidos nos estaleiros navais artesanais são geralmente baseados na memória de práticas passadas e na oralização dessas práticas, o que resulta na transferência e, logo, na preservação de tais saberes entre gerações de carpinteiros navais (Gualberto, 2009). Portanto, consideramos imprescindível problematizar a carpintaria naval artesanal e suas complexidades (Menezes; Rocha; Oliveira, 2024).

Dentro dessa temática, construímos enquanto objetivo: compreender como os saberes tradicionais e as identidades de trabalhadores navais artesanais são acionados na construção de embarcações, em especial as rabetas⁴, em Breves, Marajó, Brasil, Amazônia. O que impulsiona nossa problematização é a intenção de reconhecer a importância histórica desse grupo social e sua atividade cultural e econômica, dentro da esfera pública de Breves, reforçando sua contribuição para esta sociedade. Nossos interlocutores são carpinteiros navais artesanais e os principais elementos que destacamos para evidenciar o acionamento dos saberes na atividade da carpintaria são: o tipo de madeira e as ferramentas (tecnologias) usadas na construção de uma rabeta.

Epistemologicamente, utilizamos três conceitos: saberes tradicionais, identidade e cultura. O conceito de saberes tradicionais aqui abordado segue a perspectiva de Almeida (2010), que os define como um conjunto de conhecimentos, práticas, habilidades e técnicas transmitidos de intergeracionalmente em comunidades, grupos étnicos ou culturas específicas. Esses conhecimentos são desenvolvidos ao longo do tempo e estão profundamente enraizados nas tradições e na história dessas comunidades. Segundo a autora, "[...] homens e mulheres de todos os tempos e lugares consolidaram conhecimentos que, transformados e acrescidos, chegaram até nós como uma dádiva, um presente"(Almeida, 2010, p. 62).

O conceito de identidade utilizado é pautado nas abordagens de Stuart Hall (2020). Hall destaca que a identidade não é algo fixo, mas sim fluido e construído em processos sociais e culturais. O autor argumenta que as identidades são produzidas através de práticas discursivas e estão sempre em construção, sujeitas a mudanças e negociações.

Concordamos com o conceito de cultura apresentado por Geertz (2017, p.4), o qual caracteriza a cultura como uma rede de sistemas simbólicos. Nesse sentido, o conceito de cultura que o autor defende é essencialmente semiótico. Ele acredita que o ser humano é um animal amarrado a teias de significados que ele mesmo teceu. Geertz (2017) assume a cultura como sendo essas teias e a sua análise; portanto, não como uma ciência experimental em busca de leis, mas como uma ciência interpretativa, à procura de significado.

E diante do desafio de problematizar um contexto diverso e um grupo social cujos saberes são complexos, lançamos mão de uma estrutura teórica-metodológica que abrange

⁴ Rabetas são embarcações motorizadas de pequeno porte, construídas em madeira, projetadas para transportar de uma a até 10 pessoas. Essas embarcações, semelhantes a canoas, na maioria das vezes, não possuem cobertura. Elas são impulsionadas por um motor a gasolina, que pode ser instalado na parte traseira ou no meio da embarcação. Um eixo com cerca de três metros de comprimento é conectado a uma hélice na extremidade. As rabetas são amplamente utilizadas pelos ribeirinhos no Marajó como um meio de transporte essencial, permitindo a mobilidade e a conexão entre rios, florestas e cidades (Gonçalves; Costa, 2020).

uma série de etapas e procedimentos nos quais buscamos combinar narrativas orais, observações e estudos bibliográficos. Essa escolha se coaduna com a tentativa de aproximação da teoria com o empírico, apesar das limitações teóricas e da descontextualização histórica e territorial de alguns autores.

Assim, lançamos mão da teoria de Edgar Morin (2005) por representar uma abordagem interdisciplinar que busca compreender a complexidade presente nos fenômenos naturais e sociais. O autor propõe uma visão holística, integradora e contextualizada para a compreensão da realidade, reconhecendo a interconexão e a interdependência entre os elementos de um sistema. Sua abordagem é multidisciplinar e multirreferenciada, fundamentada em formulações originadas nas ciências exatas e naturais, como as teorias da informação, dos sistemas e a cibernética. Esta teoria promove o diálogo entre diversas disciplinas e saberes, argumentando que a integração de perspectivas diversas enriquece a compreensão dos fenômenos complexos. Morin (2005), utiliza a analogia do holograma para ilustrar a natureza da complexidade, enfatizando que cada parte contém a informação do todo.

Quanto à abordagem, trata-se de um estudo qualitativo (Minayo *et al.*, 2016). Trabalhamos com narrativas orais pois, nesse contexto, desempenham um papel fundamental na coleta de dados para a compreensão de fenômenos sociais. Nesse sentido, comunidades e grupos sociais compartilham suas histórias e registram memórias que fornecem informações valiosas para a análise da sociedade (Bauer; Gaskell, 2015). Tais narrativas revelam uma variedade de perspectivas das memórias dos interlocutores em relação a eventos e a si mesmos. Sob esse contexto, é crucial que essas memórias sejam documentadas como patrimônio imaterial, necessitando de preservação para as gerações futuras.

A pesquisa proposta teve como *lôcus* de investigação 03 (três) estaleiros navais artesanais, localizados na zona urbana do município de Breves, situado no arquipélago do Marajó, Estado do Pará, Brasil. Para este estudo, metodologicamente foram realizadas: a) entrevistas semiestruturada com carpinteiros navais artesanais, sendo estes os interlocutores desta pesquisa; b) observações das dinâmicas de estaleiro; e, c) pesquisas bibliográficas ao longo do estudo e para embasamento teórico (Gil, 2008; Minayo, 2016).

Preparamos um roteiro de perguntas semiestruturadas que abrangesse aspectos como a trajetória profissional, fazer artesanal da carpintaria, materiais preferidos, desafios enfrentados durante sua trajetória no ofício, entre outros. Nossa abordagem de coleta de dados consistiu em entrevistar os interlocutores em seus locais de atuação profissional, os estaleiros.

Por conseguinte, entramos em contato com os carpinteiros navais para agendar a entrevista. Explicamos o propósito da pesquisa, a duração aproximada da entrevista e como os dados seriam utilizados. Oferecemos opções de horário e explicamos que gostaríamos de entrevistá-los em seus estaleiros, por julgarmos ser o ambiente adequado para a entrevista. Optamos por não revelar as identidades dos interlocutores; para identificá-los no texto, usamos a palavra Mestre e a primeira letra de seus nomes/pseudônimos.

As entrevistas aconteceram presencialmente, o que nos permitiu ficarmos atentos aos detalhes visuais no ambiente. Observamos parcialmente a dinâmica empregada nos estaleiros, as madeiras, as ferramentas, projetos de rabetas em andamento, os moldes e formas utilizados na confecção das peças que compõem o processo de fabricação em um estaleiro artesanal da carpintaria naval. Além disso, registramos por meio de fotografias as principais ferramentas utilizadas pelos construtores navais.

SITUANDO NOSSO OBJETO

Para situar nosso objeto, apresentamos neste tópico, dividido em duas partes: o contexto local do município de Breves, e seus rios, e a carpintaria naval artesanal, de forma geral, e na região estudada.

BREVES E SEUS RIOS

O município de Breves faz parte do arquipélago do Marajó, no estado do Pará, Brasil, Amazônia. De acordo com o censo demográfico do IBGE (2023)⁵, o município possui uma população de 106.968 habitantes, com grande concentração no meio rural. Tem extensão territorial de 9.566,572 km² e sua economia se baseia, principalmente, na produção de mandioca, madeira, látex, açaí, palmito e arroz.

Figura 2 – Breves, a “joia” do Marajó.



Fonte: Dissertação do Autor (2024).

⁵ Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/cidades-e-estados/pa/breves.html>. Acessado em: 09 ago. 2024.

Quanto à sua geografia, a sede do município de Breves está localizada na margem esquerda do Rio Parauaú e ocupa uma posição estratégica na Ilha do Marajó, situando-se a 200 km da capital Macapá, 220 km da capital Belém e 1000 km de Manaus. Essa localização transforma Breves em um corredor logístico entre Pará, Amapá e Amazonas, sendo ponto de embarque e desembarque para milhares de pessoas. A geografia de Breves é fortemente influenciada pelos rios e igarapés que cortam a ilha de Marajó. Essa hidrografia é essencial para a vida na região, pois os rios e igarapés são as principais vias de transporte e acesso a outras comunidades.

O território de Breves abrange um grande número de ilhas interligadas, margeadas por uma extensa rede de cursos d'água, incluindo igarapés, furos, canais, paranás e estreitos, por onde se deslocam as águas dos rios Amazonas e Tocantins. Essa dinâmica das águas, tanto em Breves quanto no restante da ilha de Marajó, desempenha um papel fundamental na vida dos habitantes locais, influenciando suas atividades econômicas, meios de transporte e a relação estreita com a natureza.

O transporte fluvial é o principal meio de acesso a Breves devido à sua localização insular e a inexistência de estradas que conectam diretamente a ilha ao continente ou a outros municípios. Os principais rios são: o extenso e navegável Rio Parauaú que é uma escala praticamente obrigatória para as embarcações que percorrem o rio Amazonas; próximo à sede do município, o Rio Pracaxi destaca-se por sua grande profundidade, sendo acessível em aproximadamente 30 minutos de lancha ou rabeta; o Estreito de Breves, formado por pequenos rios e ilhas, possui uma tradição em que navegadores lançam oferendas para garantir uma viagem segura na região de confluência das águas do Amazonas com o rio Pará; o Igarapé Grande é notável por sua coloração escura e águas transparentes, envolto por uma vegetação exuberante; e o Rio Mapuá, localizado à 12 horas de barco da sede da cidade.

Ainda na caracterização, na vastidão da Amazônia, um cenário de nuances se revela, longe de qualquer homogeneidade. Aqui, podemos vislumbrar não uma, mas várias Amazônia (Rodrigues, 2012), cada uma com sua própria história escrita pelos rios, florestas e povos que a compõem. E em Breves não é diferente, pois o município é formado por uma diversidade de culturas, tradições e diversos saberes que o caracterizam. Uma fração significativa dessa pluralidade cultural encontra-se intrínseca aos saberes tradicionais e práticas associadas às águas, rios, furos e igarapés, e à construção naval artesanal, os quais

constituem um reflexo dos modos de vida adotados pelos marajoaras⁶, cujo deslocamento cotidiano é feito em embarcações, entre elas a rabeta.

Cada barco construído e cada navegar pelas águas espelham não apenas a habilidade manual e a maestria técnica, mas também a reverência pela tradição, cultura e a incessante ligação entre o povo e as vias aquáticas que sustentam suas existências. Neste cenário, a construção naval artesanal transcende a mera atividade econômica, sendo atravessada por diferentes perspectivas, sejam sociais, históricas, antropológicas, religiosas etc, transformando-se em uma manifestação ímpar de identidade cultural, reproduzida ao longo dos períodos históricos.

CARPINTARIA NAVAL ARTESANAL NA AMAZÔNIA E EM BREVES:

A carpintaria naval artesanal na Amazônia demanda uma execução meticulosa da atividade manual, o que implica que os profissionais dessa área sejam altamente qualificados e possuam um profundo conhecimento técnico. O fazer laboral é árduo, exigente e perigoso, porém, ao mesmo tempo, muito recompensador (conforme veremos nos relatos adiante). Os carpinteiros navais sentem a satisfação de criar embarcações únicas, utilizando seus próprios recursos.

A atividade da carpintaria naval é realizada tradicionalmente por profissionais que desempenham certas funções e especialidades, como: mestre carpinteiro, ajudante de carpinteiro, calafate, fibrador, pintor, abridor de letras, eletricista e mecânico, que compartilham as formas de produção e reparação das embarcações regionais.

Nessa atividade de carpintaria há uma interconexão entre os saberes tradicionais, a cultura e a prática de construção dessas embarcações. Com a especialização que ocorreu a partir da relação com outros modos de produção, especialmente o capitalista, formou-se uma categoria de trabalhadores navais especialistas que consiste principalmente de carpinteiros, calafates e pintores.

O carpinteiro naval artesanal é especializado em trabalhar a madeira, beneficiando-a manualmente e moldando-a em peças de forma artesanal destinadas à construção de embarcações. É o trabalhador responsável pelo planejamento, controle e preparação da madeira, além de coordenar a utilização de materiais essenciais na produção das embarcações.

⁶ No caso específico é relativo aos habitantes do Marajó, mas também pode se referir a assuntos, coisas, comportamentos, simbolismos etc, presentes no arquipélago do Marajó.

O calafate é responsável pela vedação da embarcação para evitar a entrada de água nos barcos. Sua atuação ocorre após a embarcação estar montada⁷ e emparedada⁸, necessitando de calafeto - uma vedação que é feita com algodão, óleo de linhaça, cré⁹ e zarcão¹⁰ - em toda a estrutura do barco, vedando e obstruindo a entrada de água nas embarcações.

O pintor naval é o profissional responsável pela fase de finalização da embarcação, conferindo-lhe um toque final de beleza, a qual é pintada com diversas cores e identificada com nome que, em sua maioria, denota sua origem regional, seu cunho religioso ou laço familiar. O fazer laboral minucioso do pintor naval abrange tanto a pintura interna quanto a externa dos barcos, a qual atua como revestimento, conservação, embelezamento e identificação das embarcações.

Nos apoiando no que diz Corrêa (2016), a tradição da construção naval na região amazônica tem raízes nas influências indígenas e na técnica portuguesa, que foi desenvolvida pela Escola de Arte Náutica, também conhecida como 'Escola de Sagres', durante o período das grandes navegações. Ele destaca que, devido a Amazônia ser a maior bacia hidrográfica do mundo e estar sujeita ao regime das águas, o transporte por via fluvial e marítima tem sido a forma predominante de locomoção na região, desde os tempos da colonização até os dias atuais.

Assim, compreendemos que os saberes dos mestres carpinteiros navais, especializados na fabricação artesanal de embarcações de madeira, representam um patrimônio cultural imaterial da Amazônia. A Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e Cultura (UNESCO) define como patrimônio imaterial as práticas, representações, expressões, conhecimentos e técnicas – com os instrumentos, objetos, artefatos e lugares culturais que lhes são associados – que as comunidades, os grupos e os indivíduos, reconhecem como expressões vivas de sua cultura. Esses elementos são transmitidos de geração em geração e

⁷ Dizer que a embarcação está "montada" significa que a estrutura principal da embarcação já foi construída e está em seu formato final. Basicamente, o casco e as partes principais estão montados e prontos para as próximas etapas. Em resumo, a estrutura principal da embarcação está pronta.

⁸ Dizer que a embarcação está "emparedada" significa que as tábuas ou painéis do casco foram fixados e estão formando uma "parede" contínua. Nessa etapa, o casco está quase completo, mas ainda poderá necessitar de vedação e outros acabamentos. Em resumo, as tábuas ou painéis do casco estão fixados e formando uma superfície contínua.

⁹ "Cré" é um pó branco com o qual se faz uma massa espessa usada na carpintaria naval para preencher juntas e imperfeições em madeira. Sua principal função é selar lacunas e corrigir falhas na superfície, protege contra a umidade e prolonga a durabilidade das estruturas de madeira, é essencial para acabamentos finais nas superfícies.

¹⁰ "Zarcão" é um fundo anticorrosivo aplicado sobre superfícies metálicas e de madeiras para prevenir a formação de ferrugem, corrosão e deterioração. Ele ajuda a preparar a superfície para a pintura, melhorando a aderência da tinta e garantindo que ela dure mais. Em resumo, é uma base que faz com que a tinta fixe melhor e fique uniforme, além de proteger a superfície contra problemas como ferrugem ou desgaste.

desempenham um papel fundamental na identidade cultural, na coesão social e na preservação das tradições.

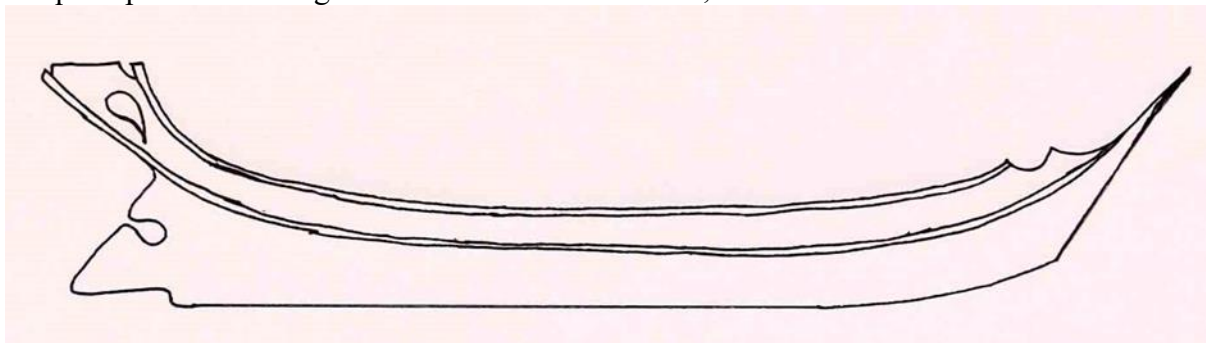
Os trabalhadores navais artesanais possuem uma identidade singular, enraizada em uma tradição histórica transmitida oralmente dentro e fora das famílias. Esses profissionais compartilham formas tradicionais e desempenham um papel fundamental na preservação da cultura naval artesanal. A memória dos artesãos e a prática dos artífices na fabricação de artefatos em madeira são essenciais para manter viva essa tradição e preservar o saber e o fazer artesanal da carpintaria naval, conforme ressaltado por Sennet (2009).

No estado do Pará, a carpintaria naval artesanal desempenha um papel de grande importância, com destaque para a Ilha de Marajó. Além de ser um destino turístico relevante para visitantes da região, o Marajó possui uma grande demanda por transporte aquático, a fim de atender as necessidades de deslocamento dos moradores locais. Nesse contexto, os carpinteiros navais artesanais do arquipélago marajoara têm a incumbência de construir embarcações versáteis, destinadas a diversos propósitos, incluindo transporte de passageiros, transporte de carga, passeios turísticos e até mesmo a prática de esportes aquáticos.

No município de Breves, existe uma demanda significativa de construção e adaptação de embarcações para satisfazer várias finalidades, que vão desde atividades de lazer até questões de subsistência, passando também pelo transporte de cargas e passageiros. Nesse sentido, sendo também um dos meios de locomoção utilizados constantemente nesta região, os barcos de pequeno porte, especialmente as rabetas, viajam constantemente pelo rio Parauaú, o que nos motivou a documentar os saberes tradicionais relacionados à construção dessas pequenas embarcações.

Rabetas são embarcações motorizadas de pequeno porte, construídas em madeira, projetadas para transportar até 10 pessoas. Essas embarcações, semelhantes a canoas, não possuem cobertura. Elas são impulsionadas por um motor a gasolina, que pode ser instalado na parte traseira ou no meio da embarcação. Um eixo com cerca de três metros de comprimento é conectado a uma hélice na extremidade. As rabetas são amplamente utilizadas pelos ribeirinhos no Marajó como um meio de transporte essencial, permitindo a mobilidade e a conexão entre rios, florestas e cidades (Gonçalves; Costa, 2020).

Figura 3 – Nos traços do desenho, a arte dos carpinteiros navais ganha forma. Cada linha e curva revela a herança de gerações, onde o saber tradicional é desenhado com o cuidado de quem preserva um legado. Desenho de uma Rabeta, modelo observado em um estaleiro.



Fonte: Dissertação do Autor (2024).

Em virtude da localização geográfica e a necessidade de deslocamento dos seus habitantes, existe uma grande demanda em Breves por construção e adaptação de embarcações. Por isso, são fabricadas embarcações de todos os tipos e tamanhos, desde simples canoas até barcos de grande porte (Andrade; Santos, 2017). Como escreve Loureiro (2015), esses veículos aquáticos são produzidos em diferentes tipos, cores e tamanhos, assim, emolduram a paisagem ribeirinha e dão um colorido bem peculiar, deslocam pessoas e mercadorias num vaivém constante e dão uma dinamicidade própria.

SABERES TRADICIONAIS E A CARPINTARIA NAVAL ARTESANAL

Nesta segunda parte, central para responder ao objetivo geral, relacionamos os saberes tradicionais locais com a carpintaria naval artesanal e como são acionados e materializados nesta atividade. Este tópico, dividido em três partes, se estrutura em: o tipo de madeira usado na construção das embarcações; o uso de ferramentas (tecnologias) e suas imbricações com a modernidade; e saberes, identidades e a construção das rabetas.

O TIPO DE MADEIRA É ESCOLHIDO A PARTIR DOS SABERES TRADICIONAIS

Na construção naval artesanal, a escolha cuidadosa do tipo de madeira é crucial para garantir a resistência e autenticidade das embarcações. Essa seleção da matéria prima representa uma aliança íntima com a natureza, onde madeiras específicas são escolhidas com base em características como resistência à água, flexibilidade e durabilidade. Para Andrade e Santos (2017, p. 31) “O conhecimento empírico dos construtores navais é suficiente para definir quais os tipos de madeiras serão adequados para cada setor específico da embarcação”.

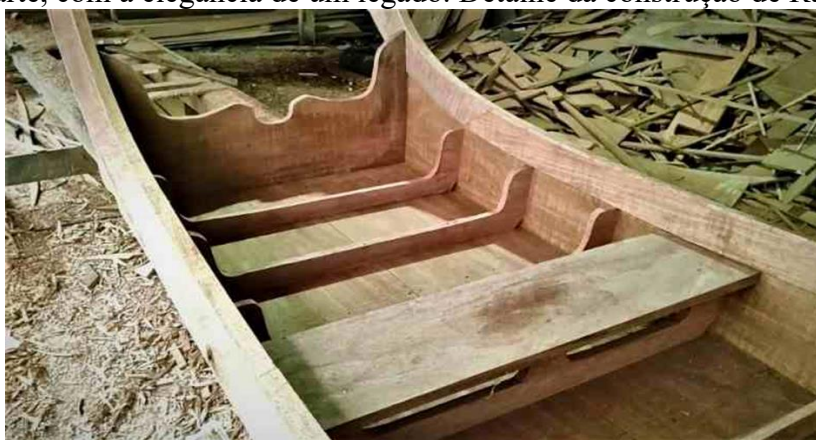
A preferência por determinadas espécies vai além de uma escolha arbitrária; é um reconhecimento aos saberes tradicionais, pois os diversos tipos de madeiras foram previamente testadas por outros construtores que os antecederam. Essa prática garante não apenas a eficácia, mas também a longevidade desses materiais na construção naval artesanal.

O uso de madeiras específicas desempenha um papel crucial na carpintaria naval artesanal, influenciando não apenas a resistência à água, durabilidade e maleabilidade, mas também a estética das embarcações. A tradição é preservada não apenas nos fazeres tradicionais da construção naval, mas também nos materiais escolhidos, contribuindo assim para a durabilidade, estabilidade e beleza das embarcações artesanais.

Os carpinteiros navais artesanais do Marajó utilizam madeiras nativas locais, sendo a principal cedrorana (*Cedrelinga ateniformis*) que é a madeira que a maioria dos clientes preferem, de acordo com os interlocutores. Para além disso, os carpinteiros afirmam que é uma excelente madeira para se trabalhar, uma vez que consegue fazer diversas peças da embarcação sem que estas rachem ou quebrem durante o processo de construção.

É, eu trabalho só... agora no momento é dois tipos de madeira que eu uso, né. Mas, é... geralmente, é só cedrorana. Uns chamam de cedro, mas o nome verdadeiro é cedrorana mesmo. É... ela é a melhor madeira pra gente construir devido ela ser boa pra gente fechar a frente da rabeta. É uma madeira que não racha e têm uma durabilidade boa. Ai, tirando dela têm o assacu (ou, *açacu*), mas o assacu é poucas pessoas que gostam. Ele é uma madeira mais leve, mas... é boa de trabalhar também, mas só que têm menos durabilidade. Ai, o... a população gosta mais do cedrorana que a gente chama (Mestre O., 2023).

Figura 4 – Nos detalhes da rabeta, a beleza revela a complexidade dos saberes tradicionais. Cada curva e “caquiado”¹¹ na madeira é um testemunho das mãos que transformam tradição em arte, com a elegância de um legado. Detalhe da construção de Rabeta.



Fonte: Dissertação do Autor (2024).

¹¹ Caquiados, localmente, são os detalhes colocados nas embarcações e que, geralmente, têm um sentido mais estético.

Mestre A., assim como o Mestre S., compartilham um saber da tradição em que há também um tempo ideal para retirada da madeira, influenciado pela lua:

Os parceiro que fornecem a madeira pra nós aí também..., eles sempre falam disso, né? Que sempre quando tá meio escuro, aí que pode derrubar que ela não racha muito, é uma madeira que fica mais.... mais melhor. Aí, quando tá muito, diz que a lua, luar, né? Assim... aí tá muito grande, elas... ela dá de trincar muito a madeira. Aí... fica frágil. Aí, no caso, elas trinca as ponta, né? E, a gente perde muito quando vai trincando, vai perdendo muito. A gente compra uma tábua de seis metro e aí já aproveita só cinco, aí [...] trincou, têm que começar tudo de novo (Mestre A., 2023).

Almeida (2010), enfatiza a riqueza dos saberes que emergem das experiências cotidianas e práticas dos indivíduos. Para ela, trata-se de conjuntos de saberes construídos pelos intelectuais da tradição. Nesse contexto, Almeida (2010) lembra que o saber não é apenas um produto intelectual formalizado, mas uma sabedoria enraizada na vivência, na observação direta da natureza e na interação do sujeito com o meio ambiente.

Diegues (2008), corrobora com o conceito de saberes tradicionais, que se caracteriza pelo saber acumulado ao longo dos anos pelas populações tradicionais acerca dos ciclos naturais, os padrões de reprodução e migração da fauna, a influência da lua nas atividades de corte da madeira, da pesca, sobre os sistemas de manejo dos recursos naturais. O termo abrange também as restrições impostas às atividades em áreas específicas ou durante determinados períodos do ano, tendo em vista fomentar a conservação das espécies e a preservação ambiental.

Assim, compreendemos que a percepção de Almeida (2010) e Diegues (2008) levam-nos a refletir sobre a importância de reconhecer e valorizar essas formas de conhecimento não formalizadas, abrindo espaço para a diversidade de perspectivas que enriquecem a compreensão do mundo. Ao fazê-lo, preservamos não apenas a sabedoria acumulada ao longo do tempo por diferentes gerações, mas também promovemos uma apreciação mais profunda da complexidade e interconexão entre os seres humanos e o meio ambiente que habitam.

SABERES NO MANUSEIO DE FERRAMENTAS (INSTRUMENTOS): SABERES TRADICIONAIS E RELAÇÃO COM A MODERNIDADE

A construção naval, enraizada em tradições seculares, têm sido historicamente guiada por fazeres tradicionais transmitidos de uma geração para outra ao longo do tempo, como já dito. No entanto, à medida que avanços tecnológicos transformam diversos setores, a indústria naval local também experimenta mudanças, introduzindo novas ferramentas e métodos com o

sentido de aprimorar a eficiência e a precisão. Para Corrêa (2016, p. 78) “o aparecimento de novas técnicas, ao mesmo tempo em que possibilitou a introdução de inovações tecnológicas na construção naval, impulsionou a fabricação e o desenvolvimento de múltiplos usos as embarcações, que passou a ser cada vez mais utilizadas em várias atividades”.

Para compreender essas dinâmicas nos modos de produção das embarcações, propusemos que os interlocutores falassem de seus aprendizados iniciais na atividade, esse grupo acompanhado possui décadas, mais de 30 anos em média, na atividade, e comparassem com as técnicas e tecnologias atuais. Esse exercício foi importante para evidenciar as dinâmicas, como elas são incorporadas, as mudanças na construção das embarcações e de que forma os carpinteiros foram afetados por esses processos, inclusive os saberes tradicionais.

Figura 5 – Entre o som das máquinas e o toque das mãos, a tradição se reinventa. No estaleiro, a sabedoria tradicional interage com a modernidade, criando um diálogo harmonioso entre o passado e o presente. Alguns instrumentos usados na construção das Rabetas.



Fonte: Dissertação do Autor (2024).

O uso de ferramentas na carpintaria naval artesanal é uma parte essencial do processo de construção, onde habilidade e precisão são fundamentais. Mestre E. comenta que existem fazeres tradicionais na carpintaria naval artesanal que necessitam de muita atenção para executá-las em virtude das especificidades de cada situação. Por volta de seus 35 anos de

idade, Mestre E. começou a trabalhar na área da carpintaria naval artesanal por conta própria, assim, estruturou seu próprio estaleiro e iniciou os serviços logo em seguida. Ele exerceu a profissão de construtor naval até os seus 61 anos de idade. Atualmente, ele não atua mais na profissão, no entanto, compartilhou conosco seu histórico na atividade, o qual descreve que apesar de saber construir embarcações a sua especialidade era na área do calafeto de embarcações, função que ele mais desempenhava em seu estaleiro, assim, os seus ajudantes desempenhavam as demais funções. Este Mestre compartilhou conosco algumas das habilidades que aprendeu no início da sua profissão, ainda como aprendiz:

Eu espiava eles (*carpinteiros navais*) fazerem, né? Aí, eu ia fazer. [...] Conhecer a ferramenta..., que é, são poucos ferro, mas cada um tem um nome, né? E, aí eu fui ver como era que se fazia, porque a..., o calafeto não é você pegar ele e meter o algodão na costura, não. Você tem que saber conchar, você tem que saber gasalhar ele na costura que é pra ele não afundar, não passar pro lado de dentro da embarcação, chegar num limite que o cara possa bater e não varar pra dentro do barco, né? Então, tudo isso têm..., têm uma, uma ciência pra gente ir manejar o ferro na mão, a posição do ferro [...]. Têm a marreta, né? Que a marreta, logo, os primeiro tempo que a gente começou trabalhar não usava marreta, nós usava um material de madeira que era feito, é..., chamava de macete, né? Aquele macete, tinha uma certa madeira que era boa pra fazer, que ele cantava, quando ele batia e fazia “tim, tim, tim”, ele cantava. Aí, esse um é o bom pra trabalhar. Aí, embaixo ficava meio dificultoso pra gente bater o calafeto de baixo da embarcação porque é baixo, né? Aí, foi passando pra marreta, aí depois veio a marreta, o ferro é menor e entra em qualquer paragem pra calafetar, que com o macete não dá pra fazer, né? (Mestre E., 2023).

No decorrer da entrevista, Mestre E. descreve como era o processo de construção de um barco. Ao longo da descrição, ele observa que na etapa de encurvamento de algumas peças/partes da embarcação recorriam a técnica de ‘esquentar a madeira’. Assim, era necessário que a peça de madeira fosse colocada junto ao fogo para que ela ficasse flexível e, com isso, fosse possível realizar curvatura no bojo das embarcações, ele nos conta:

Tem várias posição de envergamento da tábua, né? Têm paragem que você têm que levar no fogo pra ela (*tábua*)... ela amolecer a madeira. Você faz o fogo, bota ela (*tábua*) lá perto, lá e passa assim um óleo nela a mais pra ajudar, um óleo queimado [...]. Aí ela (*tábua*) fica aqui perto do fogo, aquela quentura dá e ela fica bem molezinha. Aí, você leva pra lá (*pra armação da embarcação*) ou enverga ela (*tábua*) aqui fora, depende do querer. Lá, pro lugar dela, aperta e ela faz qualquer volta que tu quiser. E, ela natural, seca, ela não faz, ela quebra, ela racha, ela estoura. [...] A madeira esquentada, ela amolece (Mestre E., 2023).

Assim como Mestre E., Mestre S. nos contou que no início da profissão, eram necessárias algumas técnicas para realizar determinadas tarefas durante a produção das embarcações. Ele acrescenta que por mais que naquela época fosse mais dificultoso a

execução de determinadas etapas, se comparado com a inclusão das novas ferramentas industrializadas nos dias atuais, essas fases fizeram parte do processo de aprendizagem e formação que o Mestre carpinteiro naval passa. Ele descreve:

[...] é... quando a gente talha o fundo, né? A gente têm que saber como é, que lá na frente como é... que a dificuldade é pra enrolar a tauba. A tauba é... é mais difícil pra enrolar assim, entendeu? Ai, tudo com cuidado. De primeiro a gente tinha que amarrar com a corda, corda de rede, ai vai amarrando, amarrando, até encostar... a frente. Era mais de meio dia de trabalho pra encostar a frente da rabeta. A gente fumo aprendendo, aprendendo, aí... agora, hoje em dia, já é mais rápido. Têm as máquinas, né? Ai, a gente encosta ai com facilidade, entendeu? Ai... a, a outra, outra que tá ficando mais difícil é o paramar da rabeta, dificultosa também pra colocar. Mas, ai... a gente tamo apreendendo tombém, denovo, entendeu? É isso ai (Mestre S., 2023).

Sobre as mudanças ocorridas na carpintaria naval enquanto esteve em atividade, Mestre E. nos relatou que no início da profissão, ao construir uma embarcação, para efetuarem as curvas/dobras nas madeiras, até certo ponto, era necessário utilizar primeiro o serrote e depois continuavam a curvatura com formão para a etapa de cavar e, posteriormente, utilizavam a enxó no processo de limpeza da peça. Atualmente, esse processo é feito com auxílio de novas ferramentas (várias são elétricas ou a gasolina) acelerando o processo de produção das embarcações e tornando algumas etapas menos dispendiosas para o profissional, ele nos conta:

Hoje, já é a mudança, mudou. Veio o motor-serra, o motor-serra foi uma coisa que adiantou muito, adianta no trabalho e adianta na madeira porque a gente não estraga muita madeira. A madeira que você podia fazer uma casa de braço (*de embarcação*) hoje você faz duas casas. Porque o motor-serra, ele abre mais ou menos um centímetro só, ele faz qualquer curva, né? E, essa mudança que veio, adiantou muito pra gente. Porque eu trabalhava no manual, aí eu já comprei motor-serra, já comprei furadeira, né? [...] custava muito (*tempo*), a construção de um barco custava muito. Hoje, não! Você pega um barco aí, com todas essas ferramentas que tá, é uma beleza pra construir [...] Aonde você passava num barco pra construir assim como eu tô dizendo [...] se passava aí sessenta dias ou noventa dias..., hoje você faz com trinta. Acelerou muito. [...] Então, era tudo no manual [...] forçava muito a gente, muito mesmo. Era um trabalho profissional, mas pesado (Mestre E., 2023).

Ao indagarmos Mestre A. e seu Ajudante A. sobre as dificuldades enfrentadas no início de suas jornadas na carpintaria naval, o Mestre observa que, devido à ausência de experiência prévia nesse ramo, uma vez que veio da carpintaria civil, onde construía casas, ele encontrou dificuldades em algumas etapas do processo de construção de rabetas, a exemplo: o

*talhamento*¹². Por outro lado, seu Assistente relata: “dificuldade também um pouco no material, né? Que hoje em dia esses negócio de elétrico ajuda muito o cara também, né? [...] Era mais manual, agora é mais elétrico e adianta muito o trabalho da gente” (Ajudante A., 2023).

Em cada etapa do processo de construção de rabeta, utiliza-se diferentes ferramentas e materiais. Segundo Pantoja (2015), a introdução de novos instrumentos de trabalho, como os equipamentos elétricos, é resultado das transformações no modelo de produção das embarcações. No estaleiro do Mestre A., as primeiras ferramentas utilizadas na construção de rabeta são duas serras de mão, a *Maquita* e o *Tico-Tico*, posteriormente, passam para as furadeiras de mão¹³, e para os acabamentos usa-se a plaina elétrica¹⁴. Mestre Andrei comenta que, atualmente, eles trabalham com Pregos Galvanizados pois não enferrujam, “o prego de arame ele vai com pouco tempo ele ‘atora’, ‘aferruja’¹⁵ e ‘atora’¹⁶, e o galvanizado não” (Mestre A., 2023), e também uma Cola específica usada no processo de calafetagem da embarcação, conta: “mete o algodão tudinho, e aí a gente mistura ela (*cola*) cum a massa e passa no calafeto e aí pronto. [...] mete o zarcão no algodão [...] aí, ela aí (*cola*) a gente mistura com o cré” (Mestre A., 2023).

Conforme apontado por Pantoja (2015), a introdução de recursos tecnológicos na carpintaria naval produz efeitos significativos. Essa “modernização” não apenas contribui para a melhoria da qualidade do trabalho artesanal, mas também acelera os processos de produção. Esses resultados indicam que o uso de ferramentas elétricas e/ou tecnológicas pode otimizar efetivamente as práticas de produção, conferindo-lhes maior eficiência. No entanto,

¹² Ação de recortar algo. Na carpintaria naval artesanal, significa fazer os cortes iniciais em uma peça de madeira a qual “norteará” as outras etapas do processo de construção da embarcação.

¹³ A furadeira de mão é uma ferramenta projetada para fazer furos em materiais como madeira, metal e plástico. Pode ser manual, operada com a força do braço para girar a broca, ou elétrica, onde um motor realiza a rotação. A furadeira elétrica é mais eficiente e adequada para perfurações rápidas e contínuas, enquanto a manual oferece maior controle e precisão para trabalhos mais delicados.

¹⁴ A plaina elétrica é usada para alisar e desbastar superfícies de madeira, oferecendo um acabamento mais rápido e uniforme do que a plaina manual. Esta ferramenta é especialmente útil em marcenaria e construção naval para nivelar tábuas e ajustar espessuras com eficiência.

¹⁵ Ferrugem (*aferruja*), efeito de corrosão sobre qualquer metal. A ferrugem em pregos usados na carpintaria naval ocorre quando o ferro ou aço reage com a umidade e o oxigênio, o que compromete a integridade das embarcações. Isso enfraquece os pregos e pode levar à degradação da estrutura do casco. Para prevenir a ferrugem, utilizam-se pregos de materiais resistentes à corrosão, como aço inoxidável, e aplicam-se revestimentos protetores.

¹⁶ Efeito resultante do processo de fragilização que o prego enferrujado sofre em decorrência da corrosão do metal, que afeta sua integridade estrutural. À medida que a ferrugem se espalha, o metal se desgasta e enfraquece, tornando o prego mais quebradiço e propenso a falhas. A fragilização resulta em uma perda significativa de resistência e durabilidade, comprometendo a capacidade do prego de manter a estrutura da madeira ou outro material em que está inserido, assim ele quebra (*atora*) com facilidade.

Pantoja (2015, p. 97) argumenta: “a introdução de recursos tecnológicos característicos do modelo de produção capitalista, ao mesmo tempo em que ajuda na qualidade e no aceleração do trabalho artesanal da carpintaria naval, também produz alteração nos saberes e no modo de vida dos artesãos”.

A implementação de novas ferramentas também contribui para a segurança e a durabilidade das embarcações. Avanços em técnicas de revestimento, tratamento de materiais e métodos de fixação podem melhorar a resistência ao desgaste e prolongar a vida útil das embarcações. O desafio reside na integração harmoniosa dessas novas tecnologias sem perder o fazer tradicional (Menezes; Rocha; Oliveira, 2024).

Muitos construtores navais buscam uma abordagem equilibrada, procurando preservar a maestria artesanal enquanto incorporam inovações para aprimorar a eficiência. Essa busca por equilíbrio reflete o desejo de manter a tradição e os saberes artesanais, ao mesmo tempo em que se abraça o potencial benéfico das tecnologias modernas. Em última análise, trata-se de uma jornada delicada em que a modernização busca coexistir harmoniosamente com as práticas e saberes tradicionais, garantindo um futuro sustentável para a carpintaria naval.

No decorrer da entrevista, Ajudante A. compartilha que o processo de construção das embarcações apresentou uma melhora de 50% com uso das ferramentas elétricas e isso propiciou um ganho significativo no desempenho deles no estaleiro, pois, conforme conta, quando era utilizado apenas os equipamentos manuais, a construção de uma rabeta durava em média dois dias e, atualmente, com a implementação das ferramentas elétricas, é possível construir uma rabeta em apenas um dia e, muitas vezes, no mesmo dia conseguem iniciar na construção de outra.

Ao tratar ainda sobre as mudanças ocorridas na atividade da carpintaria naval ao longo dos anos, Mestre A. comenta que:

Muda bastante, [...] primeiro pela facilidade, né? [...] cada dia que passa é..., a facilidade é maior. De antes que a gente fazia, passava dois dias pra fazer uma, aí, hoje em dia, até duas no dia nós já tiremo, eu com ele. Já fizemo num dia. Deixar pronta a rabeta de tarde, bruta do jeito que fica né, assim. Aí, mas..., já teve mudança ali na qualidade também, né? Qualidade de antes é..., vai ser uma rabeta que vai ficando cada vez mais segura né, a gente procura fazer aí. De antes não..., era..., já trabalhava com prego de arame, hoje em dia é tudo galvanizado, é cola é boa, tudo isso. Aí, o modelo da rabeta também. [...] Aí hoje em dia a gente olha uma rabeta que há muitos ano..., um dia desse veio, um menino trouxe pra gente dá um grau nela, né? [...] uma rabeta que no caso quando eu comecei à trabalhar..., ela apareceu aqui. Aí, a gente vê hoje pras nova, pra essas uma nova né, muita difi...muita diferença dela. Diferença é... no cortes, muita diferença mesmo na rabeta. Aí, a gente fala “parece que nem foi o cara que fez, né?” (Mestre A., 2023).

Deste modo, as ferramentas tradicionais desempenham um papel fundamental na carpintaria naval artesanal, representando uma conexão direta com a herança e a perícia acumulada ao longo das gerações. Cada ferramenta, desde as tradicionais formões e serrotes até as complexas plainas e moldes específicos para embarcações, torna-se uma extensão das mãos habilidosas do artesão. A importância dessas ferramentas transcende sua função prática; elas são testemunhas silenciosas do processo artesanal, carregando consigo a história e a tradição de construção naval.

Utilizando as ideias de Almeida (2010) como referência, sustentamos a perspectiva de que os saberes da tradição, arquitetam compreensões com base em métodos sistemáticos, experiências controladas e sistematizações continuamente reorganizadas. Tais saberes se objetivam numa matriz de conhecimento que pode ser atualizada, refutada, acrescida, negada, reformada.

A escolha e o manuseio destas ferramentas além de refletirem a maestria técnica do artífice, também fazem conexão com os métodos que resistiram ao teste do tempo. Essas ferramentas tradicionais não apenas moldam a madeira, mas moldam também a identidade cultural que permeia cada peça construída, tornando-se peças essenciais na preservação dos fazeres tradicionais da carpintaria naval artesanal.

SABERES DA TRADIÇÃO QUE MOLDAM IDENTIDADES, AS QUAIS ESTÃO IMPRESSAS NO ATO DE CONSTRUIR

Nesse ínterim, se faz necessário abordarmos o tema identidade do construtor naval artesanal que é composto por muita habilidade, tradição e paixão. Cada construtor naval carrega consigo uma herança profunda, ligada às águas que moldaram suas vidas e saberes tradicionais compartilhados de geração em geração. Esses artesãos são mais do que simples construtores; são guardiões de uma rica tradição, moldando embarcações não apenas com mãos hábeis, mas com um profundo respeito pelas histórias que cada talha mar¹⁷ e leme carregam.

A identidade do construtor naval é forjada no dia a dia dos estaleiros, no uso das ferramentas que se tornaram extensões de suas mãos ao longo dos anos. A identidade, sob

¹⁷ "Talha mar" é a peça frontal das embarcações, projetada para cortar a água e facilitar o deslizamento do barco sobre as superfícies aquáticas. Com um design específico para reduzir a resistência e a criação de ondas, o talha mar melhora a eficiência da navegação e a estabilidade da embarcação em rios e igarapés. Sua forma adaptada ao tipo de barco e às condições de navegação é crucial para enfrentar as variações na profundidade da água e a vegetação aquática, contribuindo para uma navegação mais suave e eficiente.

uma perspectiva sociológica, preenche o espaço entre o “interior” (o mundo pessoal e subjetivo) e o “exterior” (o mundo público e cultural). O fato de que projetamos a “nós mesmos” em identidades culturais, ao mesmo tempo que internalizamos seus significados e valores, incorporando-os como “parte de nós”, contribui para alinhar nossos sentimentos subjetivos com os lugares objetivos que ocupamos no contexto social e cultural. Assim, a identidade conecta o sujeito à estrutura. Esse processo, estabiliza tanto os sujeitos quanto os mundos culturais que eles residem, tornando ambos reciprocamente mais unificados e previsíveis (Hall, 2020). Ainda, para Stuart Hall (2020, p. 11) a identidade: “[...] é formada na ‘interação’ entre o ‘eu’ e a sociedade. O sujeito ainda tem um núcleo ou essência interior que é o ‘eu real’, mas esse é formado e modificado num diálogo contínuo com os mundos culturais ‘exteriores’ e as identidades que esses mundos oferecem”.

Cada martelada ressoa não apenas como o som da construção, mas como um eco das vozes que o precederam. A escolha cuidadosa de materiais é uma expressão de saber, uma aliança com a natureza e uma declaração de compromisso com a qualidade da embarcação que está sendo construída. Por conseguinte, o construtor naval não é apenas um operário, mas um artista que esculpe sua identidade na madeira, dando vida a embarcações que não são apenas objetos funcionais, mas testemunhas de uma tradição viva, onde o passado se entrelaça com o presente para navegar em direção ao futuro.

Figura 6 - Nos trapiches, as rabetas se tornam telas vivas, onde a criatividade encontra o rio. Cada embarcação, adornada com cores e formas, é um testemunho da expressão artística que flui na correnteza da cultura. Cada grafite é uma pincelada de criatividade, refletindo a beleza da diversidade em um mosaico de formas e cores. Rabetas grafitadas, atracadas em frente a Breves.



Fonte: Dissertação do Autor (2024).

Em relação às etapas do processo de construção das rabetas, solicitamos ao mestre Sebastião que detalhasse quais procedimentos adotar na hora de iniciar a construção das embarcações. Por conseguinte, solicitamos que explicasse um pouco sobre cada etapa do processo, desde o momento inicial até a finalização de uma embarcação do tipo rabeta. E, que relatasse a respeito das principais técnicas e ferramentas utilizadas na carpintaria naval.

É... Primeiro, eu creio que tem que ter o trilho, têm que ter o estaleiro, o trilho pra colocar as duas tauba e talhar o fundo. É daí que vai começar a rabeta. Talha o fundo, ai... sela o fundo, entendeu? Sela o fundo, ai... vai, encost, encosta as tauba do lado, as tauba do lado, ai dai, cê vai [...], plainando, ficar do jeito que você quiser, quiser ficar. O que o cliente pedir dá pra fazer, entendeu? Fazer com caquiado, fazer com caquiado na madeira. Ai..., é dessa forma ai. (Mestre S., 2023).

A tradição é a bússola que guia o construtor naval, orientando-o em meio às complexidades das diversas etapas da construção e garantindo que cada obra seja uma continuação da história da navegação. O construtor naval não é apenas um mestre da técnica; é um contador de histórias silencioso, deixando suas marcas na madeira e, assim, na narrativa cultural de sua comunidade. Na imagem abaixo, é possível ver o mestre Sebastião descrevendo detalhadamente alguns modelos das embarcações disponíveis em seu estaleiro.

Mestre O. conta que produz dois modelos distintos dessa embarcação, a com o porão (ou fundo) de “duas tábuas” e a de apenas “uma tábua”. A rabeta com o porão de duas tábuas é diferente, conforme explica Mestre O., pois têm como característica o fundo em “V”. Este formato de porão recebe este termo porque as duas tábuas são colocadas inclinadas quase em diagonal, desta forma, criando um aspecto que lembra a letra “V”. Mestre O. comenta que uma rabeta de 7 metros tem capacidade de suportar até 12 pessoas. Enquanto que a embarcação de 6 metros consegue transportar até 10 passageiros, por fim, a de 5 metros transporta, aproximadamente, 8 passageiros.

Eu começo assim... eu tenho a madeira, no caso. Se for a rabeta... porque a gente faz rabeta de duas tabuá no porão e de uma tauba só. A gente prepara... eu começo pelo fundo. [...] Eu começo por esse fundo, o fundo da rabeta. Eu pego, preparo ele, ai eu armo o fundo, que tem o armador, eu armo. Ai, depois eu vou trabalhar nos braços da rabeta, que são essas cavernas, braços, assim como a pessoa quiser falar. Ai, daí do fundo, a gente vai fazendo o resto, botando as laterais, os berços... o último fica os acabamentos de cima que são esses berços aqui, assim... que têm assim. Ai, depois vem só o calafeto e a pintura Mestre O., 2023).

Mestre A. e seu Ajudante A. nos contam que conseguem desenvolver todas as especialidades no processo de construção de rabetas. Entretanto, com frequência eles dividem

as funções na construção naval pois, como sinalizam, “cada um faz um pouco” (Mestre A., 2023). Ao longo de nossa conversa, eles relataram que a etapa inicial da construção da rabeta é o Mestre A. quem faz enquanto o seu Ajudante A. realiza o calafeto e as pinturas.

A gente começa, né... o cara disse “no começo dela” e vai..., começa talhando as tábuas, fazendo os talhos e aí até jogar aqui em cima desse trilho aqui que é a nossa área de trabalho. Aqui é o trilho que a gente fala, né? Que onde é que faz ela. Aí, daqui a gente vai encostando as tábua no lado, metendo as caverna, até chegar na fase que a gente tira ela daqui, né? Aí, já joga pra cá pra parte do calafeto. Aí, vem a tinta... (Mestre A., 2023).

A identidade do construtor naval é, portanto, uma sinfonia de habilidade artesanal, reverência pela tradição e um profundo entendimento das marés do tempo. Cada embarcação que emerge de suas mãos não é apenas uma obra de arte flutuante; é uma extensão da própria identidade do construtor naval, navegando como um embaixador das tradições que continuam a se desdobrar nas águas daqui e de acolá.

A habilidade do construtor tradicional de materializar uma visão a partir de matérias-primas simples é, em si, uma forma de arte. As mãos que moldam a madeira são as mesmas que escrevem histórias da região através da criação de uma embarcação única. Cada curva e cada detalhe refletem não apenas a destreza técnica, mas a riqueza de uma herança cultural que se desenrola diante de nossos olhos. Marques (2018, p.155), destaca a importância das mãos como agentes criativos e expressivos na materialização da cultura através de artefatos e imagens. Ela afirma que “muito provavelmente em todas as culturas e em diferentes momentos, as mãos humanas são as partes do corpo mais habilitadas a materializar artefatos e imagens, também revestidos de ações e significados simbólicos. As mãos agregam materiais e os convertem em criações”.

Segundo Candau (2021), apesar das notáveis capacidades de memória inerentes aos seres humanos existe uma tendência humana de buscar meios externos para armazenar informações memorizadas. De acordo com o autor, ao longo da história, os indivíduos demonstram uma insatisfação com a limitação do cérebro como a única unidade de armazenamento de informações. Assim, recorrem a extensões da memória para complementar essa capacidade. Progressivamente, essa exteriorização da memória vai permitir a transmissão memorial.

O design não apenas determina a estética, mas também influencia o desempenho e a navegabilidade das embarcações. Cada embarcação é mais que uma estrutura; é uma manifestação de design funcional e estético. Os mestres construtores, muitas vezes guiados

por designs tradicionais, integram proporções harmoniosas e linhas graciosas, garantindo que cada embarcação seja uma obra de arte navegante (Klink, 2005).

O design tradicional de embarcações na carpintaria naval artesanal é uma parte fundamental do processo, influenciando a estética, o desempenho e a funcionalidade das embarcações. A capacidade de adaptar técnicas e materiais às condições locais é vital para a viabilidade das embarcações em diferentes ambientes marinhos. Os saberes locais são intrínsecos à construção naval artesanal. Adaptar-se às condições específicas do ambiente é uma arte. Das peculiaridades climáticas às características da água, cada construção reflete uma simbiose entre a embarcação criada pelo construtor naval e as muitas águas de algum furo, igarapé, rio, mar ou, até mesmo, oceano (Menezes; Rocha; Oliveira, 2024).

Ao dar “vida” a uma embarcação, o construtor naval artesanal infunde cada peça com significado. Cada entalhe, cada junção meticulosamente planejados, conta a história das águas que serão navegadas, das tradições que serão honradas e das comunidades que serão conectadas. A construção naval torna-se, assim, um elo tangível entre o passado e o presente, uma ponte entre gerações que navegam não apenas em mares físicos, mas também nas correntes da história e da identidade cultural (Menezes; Rocha; Oliveira, 2024).

Na carpintaria naval artesanal, preservar o ofício é vital para garantir que tradições, formas tradicionais de produção e habilidades sejam transmitidas às gerações futuras. Em nossa exploração dos saberes tradicionais, cada tópico se mostrou como uma peça de um quebra-cabeça que compõe a intrincada imagem de uma herança da construção naval artesanal, uma história contada em cada martelada de um estaleiro e uma melodia que ressoa nas águas onde barcos ancestrais navegam.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Apresentar estas considerações finais implica reflexões profundas, pois não há um verdadeiro término para um estudo como este que envolvem saberes tradicionais, cultura e identidades. Esses elementos estão em constante construção, desconstrução e reconstrução, sujeitos a negociações, mudanças e transformações em cada novo contexto, o que torna a busca por uma conclusão definitiva não apenas impossível, mas também inviável. Nesse sentido, apresentamos considerações momentâneas, abrindo caminho para novas pesquisas que poderão surgir.

Portanto, nosso propósito é suscitar reflexão sobre os saberes da tradição na carpintaria naval artesanal, especialmente quando mergulhamos nas águas ricas e sinuosas da cultura no contexto brevense-marajoara. Às margens dos rios que entrelaçam a floresta, a

carpintaria naval se torna mais do que uma habilidade; é identidade desta região, um testemunho da conexão indissolúvel entre os Marajós, suas águas e seus povos.

Os mestres carpinteiros, verdadeiros guardiões desses saberes ancestrais, esculpem na madeira das rabetas não apenas embarcações, mas narrativas que ecoam pelas margens dos rios e igarapés. Cada curva do casco, cada entalhe, é um capítulo na memória dos mestres carpinteiros navais artesanais e dos usuários de rabetas, preservando tradições que se misturam com as águas que moldaram e moldam o curso da história da região de Breves, Marajó.

Esperamos ter contribuído ao lançar luz no saber e fazer dos mestres carpinteiros navais artesanais desta pesquisa. Além disso, ressaltamos que este grupo social está envolvido em uma série de processos durante a construção de embarcações nos estaleiros. Isso inclui a seleção adequada de materiais, o projeto detalhado da embarcação, a preparação e ajuste das peças de madeira, a execução do processo de calafetagem para vedação, e o acabamento para garantir a funcionalidade e a estética da embarcação.

Ao abordarmos a rabeta, símbolo singular desse universo, nos deparamos não apenas com uma embarcação, mas com um pedaço vivo da identidade marajoara que se reconfigura e se refaz a cada encontro com o ‘diferente’. A destemida maneira como corta as águas do rio transcende a funcionalidade; é uma declaração de pertencimento, uma expressão tangível da relação entre o artesão, o povo e suas origens ancestrais.

Cada mestre carpinteiro, ao moldar essas rabetas, é um “arquiteto” de identidade e um “guardião” da memória. Suas mãos habilidosas não apenas dão forma à madeira, mas também preservam a rica cultura de um Marajó resiliente. Esses construtores navais não são apenas artífices; são proclamadores da história, navegando pelas marés do tempo com uma embarcação que transcende o físico, sendo um meio pelo qual se acessa uma herança ancestral marajoara.

Portanto, é necessário, que os mais diversos atores sociais, instituições sociopolíticas e culturais, reconheçam a importância desse grupo social e sua contribuição na reprodução social e cultural dos elementos das identidades amazônicas, marajoaras e brevenses.

REFERÊNCIAS

ALMEIDA, Maria da Conceição de. **Complexidade, saberes científicos, saberes da tradição**. São Paulo: Editora Livraria da Física: 2010.

ANDRADE, Carlos Eduardo Rangel; SANTOS, Manuel Fernando. A carpintaria naval do Nordeste paraense. **Acta of Fisheries and Aquatic Resources**, v. 5, n. 2, p. 28-36, 2017.

Disponível em: <https://seer.ufs.br/index.php/ActaFish/article/view/6384/6369>. Acesso em: 08 out. 2024.

BAUER, M. W; GASKELL, G. **Pesquisa qualitativa com texto: imagem e som: um manual prático**. 13º ed. Petrópolis- RJ, 2015.

CANDAU, Joël. **Memória e identidade**. Trad. Maria Leticia Ferreira. 1. ed. São Paulo: Contexto, 2021.

CORRÊA, Edson de Jesus Antunes. **Construção naval artesanal e a metamorfose do trabalho, capital na Amazônia: um estudo sobre construtores de embarcações de madeira em Igarapé-Miri (PA)**. 166 f. Tese (Doutorado) – Universidade Federal do Pará, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Programa de Pós-Graduação em Sociologia e Antropologia Belém, 2016.

DIEGUES, Antônio Carlos. **O mito moderno da natureza intocada**. São Paulo: NUPAUB, Universidade de São Paulo, 2008.
Dissertação do autor, 2024.

GEERTZ, Clifford. **A interpretação das culturas**. 1.ed. [Reimpr.] - Rio de Janeiro: LTC, 2017.

GIL, A. C. **Métodos e técnicas de pesquisa social**. 6ª ed. São Paulo: Editora Atlas S. A., 2008.

GONÇALVES, Andressa Santos; COSTA, Eliane Miranda. **Os ribeirinhos do Marajó: notas sobre as práticas tradicionais na relação com o meio ambiente amazônico**. Revista Humanidades e Inovação. v.7, n.15 – 2020. Disponível em: <https://revista.unitins.br/index.php/humanidadeseinovacao/article/view/2925>.

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

HALL, Stuart. **A identidade cultural na pós-modernidade**. 12ª edição, 3ª reimpressão. Rio de Janeiro: Lamparina, 2020.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). Área territorial brasileira. Rio de Janeiro: IBGE, 2023. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/cidades-e-estados/pa/breves.html>.

KLINK, Amyr. **Cem dias entre céu e mar**. 1ª edição. São Paulo: Companhia das Letras, 2005.

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

MARQUES, Marcélia. A infância e o sistema semiótico de mãos carimbadas na arte rupestre. **Revista de Arqueologia**, [S. l.], v. 31, n. 2, p. 147–157, 2018. Disponível em: <https://revista.sabnet.org/ojs/index.php/sab/article/view/602>. Acesso em: 10 out. 2024.

MENEZES, Márcio de Souza; ROCHA, Nádia Sueli Araújo da; OLIVEIRA, Marcelo do Vale. **CARPINTARIA NAVAL ARTESANAL EM BREVES, MARAJÓ, BRASIL: SABERES E PRÁTICAS ENVOLVIDAS NA CONSTRUÇÃO DE UMA RABETA.** Dissertação (Mestrado) – Universidade Federal do Pará, Campus Universitário de Bragança, Programa de Pós-Graduação em Linguagens e Saberes da Amazônia, Bragança, 2024. 114p.

MINAYO, M. C. S.; DESLANDES, S. F.; NETO, O. C.; GOMES, R. **Pesquisa social:** teoria, método e criatividade. 5ª reimpressão, Petrópolis: Editora Vozes, 2016.

MORIN, E. **Introdução ao pensamento complexo.** Tradução: Eliane Lisboa. Porto Alegre: Editora Sulina, 2005.

PANTOJA, Pedro Ladinilson do Rosário. **Saberes do trabalho na carpintaria naval artesanal no distrito de Carapajó - município de Cametá – PA.** Dissertação (Mestrado) – Universidade Federal do Pará, Instituto de Ciências da Educação, Programa de Pós-Graduação em Educação, Belém, 2015.

RODRIGUES, Ronaldo de Oliveira. **TV aberta no Marajó:** usos e apropriações pelos moradores da comunidade São Pedro em Breves-Pará-Amazônia. Dissertação (Mestrado em Comunicação) Universidade Federal do Pará. Belém, 2012.

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

UNESCO – Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura. **BRASIL. Patrimônio Imaterial.** Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, 2023. Disponível em: <https://www.gov.br/iphan/pt-br/patrimonio-cultural/patrimonio-imaterial>. Acesso em: 04 de setembro de 2023, às 11:00h.