



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

The Emergence of Shipyards and the Initial Activities in the Construction of Small Wooden Boats in São Sebastião do Uatumã-AM

Aldo César Andrade de Souza¹

Reginaldo Luiz Fernandes de Souza²

Resumo

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

Palavras-chave: Estaleiros; Barcos de madeira; Amazonas; indústria naval

Abstract

This research aimed to understand the emergence of shipyards and the first activities in the construction of small wooden boats in São Sebastião do Uatumã-AM, as well as the creation of a timber industrial hub in the upstream part of the city and the current problems of the regional boat industry. The research was qualitative, using open interviews and a questionnaire, based on literature focused on the topic. The research concluded that the wooden boat industry in São Sebastião do Uatumã is in crisis, mainly due to the high cost of manufacturing the boats, largely due to the increasing scarcity of the supply of wood (Itauba) used in boat construction. Therefore, this research is important because it demonstrates the current situation of the wooden boat industry, showing that this activity, important for the residents of the municipality, needs attention from the public authorities.

Keywords: Shipyards; Wooden boats; Amazon; shipbuilding industry

Introdução

A bacia hidrográfica do rio Amazonas é considerada a maior do mundo, com cerca de 6,5 milhões de km² e aproximadamente 25.000 km de rios navegáveis. Essa vasta rede fluvial

¹ Graduado em Licenciatura em Geografia. Universidade do Estado do Amazonas - UEA Centro de Estudos Superiores de Parintins/CESP. E-mail: aldocesarandrade@hotmail.com

² Doutor em Ciências pela Universidade Estadual de Campinas – UNICAMP. E-mail: reginaldo.uea@gmail.com



desempenha papel essencial na comunicação e ocupação da região amazônica, conectando comunidades e viabilizando atividades econômicas e culturais (Cunha e Guerra, 2003). Historicamente, essa rede fluvial serviu como principal via de integração entre comunidades indígenas e ribeirinhas.

Segundo Santos (2018, p. 91), “os primeiros povos que ocuparam a Amazônia, a navegação já era uma ferramenta de convivência com o habitat, já que a locomoção dependia, em parte, de pequenas embarcações talhadas em troncos de madeira”. essa rede fluvial foi o principal meio de integração entre comunidades indígenas, ribeirinhas e, posteriormente, colonizadoras. A navegação, desde os tempos mais remotos, foi uma ferramenta de sobrevivência e adaptação ao ambiente amazônico. Os povos nativos desenvolveram técnicas sofisticadas de construção de canoas talhadas em troncos de madeira, adequadas às condições dos rios e às necessidades de deslocamento, pesca e transporte de produtos da floresta.

Com a chegada dos colonizadores, houve um aprimoramento contínuo nas técnicas de construção naval, especialmente a partir do século XX, quando a economia regional passou a depender da navegação para o transporte de produtos como a juta e o gado bovino. Tocantins (2000, p. 424) reforça que “o rio comanda a vida”, sendo o principal eixo de organização territorial, cultural e econômica da Amazônia. A demanda por embarcações aumentou com o crescimento do cultivo de juta que dominou a economia do vale amazônico e com a expansão da pecuária bovina nas áreas de várzea. Durante o período das enchentes, os criadores precisavam transportar seus animais para áreas de terra firme, o que exigia grandes embarcações, motorizadas e adaptadas para o manejo de animais.

Esses barcos geralmente entre 13 e 20 metros de comprimento, são equipados com estruturas chamadas *caiçaras*³, são cercas internas que facilitam o transporte seguro do gado. A construção dessas embarcações tornou-se uma atividade vital para a economia local e para o cotidiano dos ribeirinhos, consolidando-se como um saber técnico e cultural profundamente enraizado na região.

É nesse contexto que emerge o ofício dos estaleiros em São Sebastião do Uatumã, município amazonense situado às margens do rio Uatumã. A cidade tornou-se um polo de

³ “caiçaras”: no sentido original, *caa-içara*, vem do tupi e significa literalmente “armadilha de galhos”. No contexto da construção de barcos, é a estrutura de madeira que, em compartimentos, segura o gado no barco de transporte.



construção naval regional, especializado na fabricação de barcos de pequeno e médio porte. Os carpinteiros locais, ao longo das décadas, desenvolveram habilidades específicas que adquiriram identidade própria às embarcações produzidas.

Os modelos construídos em São Sebastião do Uatumã são facilmente reconhecíveis por suas características estruturais, molduras e acabamentos, refletindo uma tradição artesanal que se mantém viva até os dias atuais.

A indústria naval da cidade não apenas atende às demandas econômicas da região, mas também representa um patrimônio cultural transmitido entre gerações. Os estaleiros são espaços de aprendizado, onde mestres carpinteiros ensinam jovens interessados na arte da construção de barcos, perpetuando técnicas que misturam conhecimento empírico, adaptação ao ambiente e inovação artesanal. Segundo Lins et al (2011), os saberes da carpintaria naval na Amazônia são transmitidos entre gerações, com jovens aprendendo o ofício diretamente com mestres e familiares, preservando técnicas tradicionais adaptadas às condições fluviais da região.

Portanto, a rede de drenagem do rio Amazonas não é apenas um fenômeno natural de grandeza geográfica, mas também um elemento estruturante da vida amazônica. Ela molda o território, define os modos de viver, sustenta-se e inspira saberes tradicionais como a carpintaria naval, que em São Sebastião do Uatumã se transformou em símbolo de identidade, resistência e criatividade ribeirinha.

Apresentando a região da pesquisa - Localização da área de pesquisa

O município de São Sebastião do Uatumã, localizado no estado do Amazonas, situa-se a margem esquerda do rio Uatumã. Está localizado na mesorregião Centro-Amazonense, microrregião de Parintins. Possui uma área de 10.741 km² e sua população em 2022, era de 11.670 pessoas, conforme dados do IBGE (Censo 2022). Faz divisa com os municípios de Urucará, Itapiranga, Silves e Presidente Figueiredo. A sede do município que fica na margem esquerda do rio Uatumã e seus entornos localizam-se sobre depósitos aluvionares holocênicos, inconsolidados, compostos por areia, silte, argila e cascalho. Esses terrenos caracterizam-se por ter relevos planos, com poucas ondulações ou dissecções, e serem inundados nas grandes cheias.

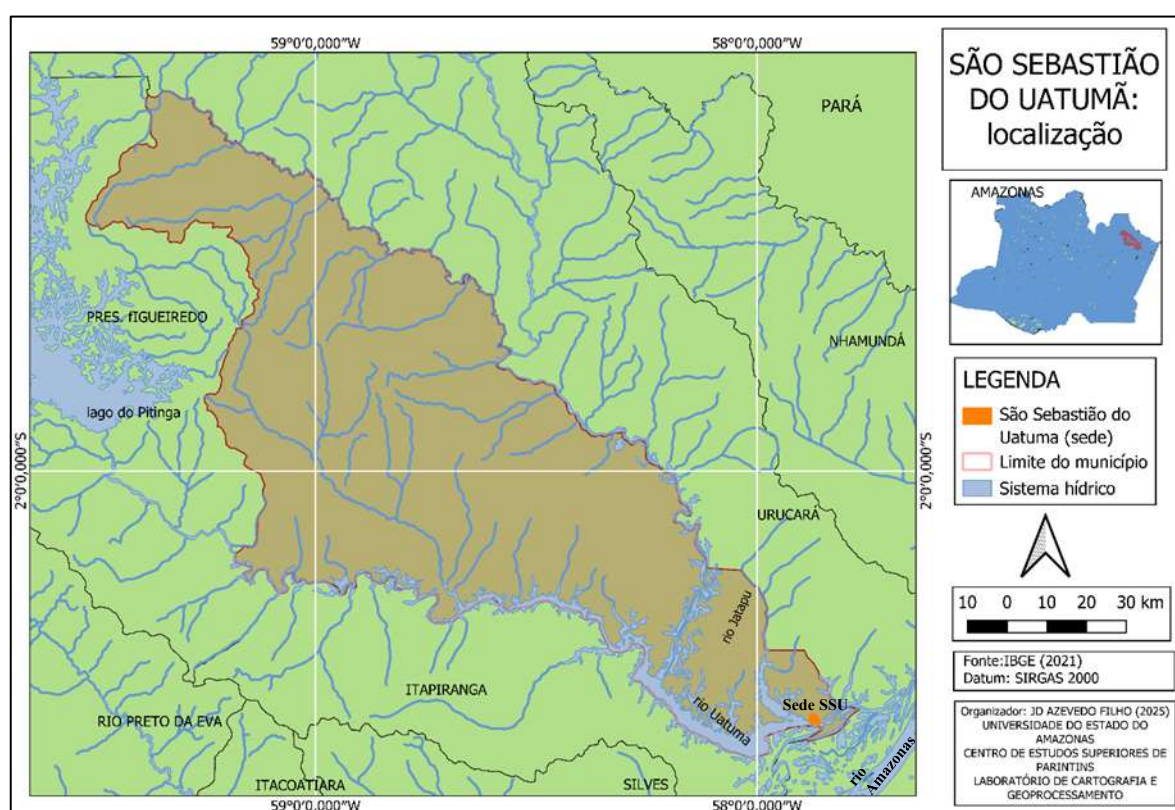
Na parte mais interior do município aflora a Formação Alter do Chão, composta por quartzo-arenitos, arenitos arcóseos e arenitos caulínicos, com relevos em tabuleiros e



tabuleiros dissecados. O clima da região é equatorial úmido, com temperaturas médias anuais de 26,6°C. A temperatura máxima média é de 29,4°C e a mínima média é de 24,7°C. O índice pluviométrico anual médio é de 2.700 mm, com chuvas concentradas nos meses de dezembro a maio. Agosto é o mês mais seco, com 82 mm de precipitação média (Calegário e Marmos, 2021).

Segundo os autores, a vegetação segue as mesmas características de quase toda a Amazônia, composta por Floresta Perenifólia Hileiana Amazônica, que corresponde à floresta de terra firme, Floresta Perenifólia Paludosa Ribeirinha Periodicamente Inundada (mata de várzea). A várzea se concentra numa pequena área mais próxima da foz do rio Uatumã, em frente à sede do município (Figura 1).

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



Fonte: IBGE (2021); Organizador: JD Azevedo Filho (2025)

Aspectos fisiográficos da área

O rio Uatumã é um afluente de água preta da margem esquerda do rio Amazonas que conflui com o paraná de Urucará (água branca) para então desaguar no rio Amazonas. O curso



inferior é tipicamente um rio de foz afogada apresentando uma forte dissimetria entre largura e profundidade, ou seja, é um rio largo e raso com muita ocorrência de praias em seu leito.

A cidade de São Sebastião do Uatumã foi construída sobre um baixo platô pertencente a unidade geomorfológica “Planalto Rebaixado dos rios Negro/Uatumã e modelado na Formação Alter do Chão”. Embora a cidade esteja em terreno relativamente baixo, a mesma não é atingida pelas enchentes do rio Uatumã. Por estar localizada na calha do rio Amazonas, de domínio climático Equatorial quente e úmido, a região apresenta um índice pluviométrico elevado.

Conforme descrito por Carvalho (2006), “Dados pluviométricos da Estação Meteorológica da cidade de Itacoatiara (cidade mais próxima da área de estudo) para o período de 1990 a 2008 foi de 2.328 mm/ano”. Em relação a vegetação a floresta ombrófila que

é predominante na calha do rio Uatumã. Esses rios, assim como os rios de água preta em geral, foram muito ricos em árvores de madeiras apropriadas para embarcações, principalmente a Itaúba (*Mezilaurus Itauba*) a mais utilizada na construção de barcos regionais.

A importância da bacia hidrográfica na comunicação e ocupação da Amazônia

A bacia hidrográfica amazônica exerce papel fundamental na organização do espaço geográfico da região. No livro Geomorfologia do Brasil, Cunha e Guerra (2003, p. 235) descrevem que “com 6.112.000 km², a bacia Amazônica ocupa mais da metade do território, com divisores topográficos constituídos pelo Planalto das Guianas, Cordilheira dos Andes e Planalto Brasileiro”. Essa extensa rede fluvial sempre foi essencial para a comunicação entre comunidades e para a ocupação territorial da Amazônia.

Segundo Stevaux e Latrubesse (2017), “a bacia de drenagem constitui a unidade principal nas análises da Geomorfologia Fluvial e é definida nos mapas com uma linha que separa os canais de primeira ordem para vales adjacentes”. A bacia hidrográfica apresenta-se em três partes principais, cujos elementos constituintes interagem com os demais sistemas, formando redes de água que conectam diferentes áreas e favorecem a ocupação humana. Dentro dessa abordagem sistemática, os rios amazônicos desempenharam papel de destaque na ocupação do espaço, permitindo que os habitantes da região desenvolvessem formas de convivência com o ambiente natural e com o interior dos continentes.



Historicamente, os rios serviram como vias de comunicação entre os povos, especialmente devido à grande rede fluvial formada na faixa equatorial. Essa condição levou os povos nativos a desenvolverem técnicas de fabricação de embarcações, como canoas talhadas em troncos de árvores para facilitar seus deslocamentos.

Santos (2018, p. 91) destaca que “os primeiros povos que ocuparam a Amazônia, a navegação já era uma ferramenta de convivência com o habitat, já que a locomoção dependia, em parte, de pequenas embarcações talhadas em troncos de madeira” (canoas, cascos). Até os dias atuais muitos ribeirinhos mantêm uma forte relação com a natureza utilizando embarcações artesanais para garantir o seu sustento diário por meio do manejo da floresta, da agricultura, da caça e da pesca.

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

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

Saberes Ancestrais e a Intuição na Carpintaria Naval

A construção de embarcações na Amazônia é uma prática milenar, profundamente enraizada na relação dos povos nativos com os rios e com a floresta. Antes mesmo da colonização europeia chegar, já havia registros do uso de embarcações simples, como as jangadas, por comunidades que habitavam palafitas durante o período neolítico, por volta de 8.000 a.C. Segundo Andrade (1985):

A jangada foi o primeiro transporte fluvial utilizado pelo homem de que se tem notícia. Provavelmente, os moradores das palafitas da pré-história (8.000 a.C.), no período



chamado de neolítico, utilizavam-se da jangada para se transportarem de suas cabanas até o continente. Os primeiros povoados combinavam as atividades agrícolas e as pastoris; assim, surgiu um intercâmbio ativo de mercadorias realizado por meio do transporte fluvial.

No contexto amazônico, a carpintaria naval tradicional é marcada por um saber empírico e intuitivo, transmitido oralmente entre gerações. Moacir Andrade (1957) destaca essa característica ao afirmar que “[...] todos os nativos são bons construtores de embarcações. Ouvi muitas vezes da boca de brancos, que um índio é carpinteiro e armador por intuição” (apud LINS et al., 2011). Essa percepção reforça a ideia de que o conhecimento técnico dos povos indígenas não se baseava em manuais escritos, mas sim na observação da natureza, na experimentação e na prática cotidiana.

Esses saberes ancestrais foram fundamentais para o desenvolvimento de técnicas de construção naval adaptadas às condições ambientais da região, como a variação do regime dos rios, a diversidade de madeiras disponíveis e as necessidades específicas de transporte, pesca e deslocamento. Menezes, Rocha e Oliveira (2025p 2) apontam que “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”. A transmissão desses saberes ocorre principalmente por meio da convivência entre mestres carpinteiros e aprendizes, geralmente dentro do núcleo familiar. Gualberto (2019) observa que, “os saberes acerca da construção naval são rememorados no ato do saber-fazer, construídos historicamente entre gerações, resultado da fusão de culturas indígenas e portuguesas”.

Além disso, Brito e Lima (2024p.14) destacam que os carpinteiros ribeirinhos aplicam conhecimentos empíricos que se articulam com princípios matemáticos, mesmo sem formação formal demonstrando a complexidade e sofisticação dos saberes tradicionais. Esses cálculos matemáticos são aplicados na elaboração do projeto para uma boa dinâmica da embarcação. Sem esses cálculos a probabilidade de ter um projeto errado em sua finalização é certo.

A valorização desses saberes é essencial para compreender a continuidade da carpintaria naval em municípios como São Sebastião do Uatumã, onde os estaleiros familiares ainda preservam e praticam técnicas herdadas de seus antepassados, reafirmando a importância cultural e histórica dessa atividade para a identidade ribeirinha.



Estaleiros no polo industrial de São Sebastião do Uatumã uma novidade para a época

O primeiro estaleiro de construção de barcos regionais de São Sebastião do Uatumã foi fundado no ano de 1952 por Antônio Mendes Monteiro há 70 anos. Quando o mesmo veio de mudança da cidade de Manaquiri-Am devido uma grande enchente que teve naquele ano, onde o senhor Antônio já trabalhava na carpintaria naval. Nesta época São Sebastião do Uatumã, não era urbanizado, só havia uma única rua, próximo a margem do rio Uatumã, onde seu Antônio junto com seus três irmãos montaram o primeiro estaleiro do município e deram início a uma nova vida e no ramo da construção e reparos de pequenos barcos de madeira. Assim formando uma cooperativa de 30 pessoas entre marceneiros e carpinteiros.

Na busca de melhorias, por meio da parceria com a Prefeitura municipal e o Serviço Brasileiro de Apoio às Micro e Pequenas Empresas (SEBRAE), concluindo assim a terraplanagem do local e loteamento do terreno para os associados. Dessa forma foi constituído o polo industrial de São Sebastião Uatumã e está na ativa nos dias atuais na fabricação de móveis de todos os tipos, como também através da parceria com o SEBRAE desde 2006 por meio de projetos e ações de treinamento e capacitação dos cooperados, e a construção de 9 pequenos barcos de madeira, desde a implantação do polo industrial os estaleiros vêm conquistando seu espaço no mercado.

Silva (2016, p.56) ressalta que “na história da construção naval na Amazônia se observam os reflexos sobre a região frutos de desdobramentos importantes que mudaram significativamente o tempo e o modo de vida desse lugar”. O conhecimento que adquirem, pelo meio de trabalho do dia a dia, se espalhou no município de São Sebastião do Uatumã no saber fazer na carpintaria, esse aprendizado da profissão é repassado entre gerações por relações familiares e por mestres detentores de conhecimento na construção naval. Quando surgiu a carpintaria no município os jovens que tinham interesse na profissão apareciam no estaleiro do senhor Antônio Monteiro em busca de aprender a arte da construção de barcos regionais de madeira.

No mesmo segmento de carpintaria, o seu filho Ivan Barroso buscou aprender a arte da construção de barcos regionais de madeira e se mantém no ramo até nos dias atuais, trabalhando na construção naval no próprio Estaleiro Itaúba provando assim que a arte de aprendizado na carpintaria e construção de barcos de madeira passou de geração a geração, ou seja, de pai para filho (Figura 2).



Figura 2 - Estaleiro Itaúba instalado no Polo Industrial



Fonte: Autor (2022)

Ao chegar ao município de São Sebastião do Uatumã, é possível visualizar os estaleiros, localizados em terrenos próximo a margem esquerda do rio Uatumã, os galpões, as carreiras construídas em madeira com embarcações para calafates e outros esqueletos de embarcações que estão sendo construídas ou paradas por falta de matéria prima (madeira) (Figura 3).

Figura 3: Vista panorâmica dos estaleiros no polo de Sebastiao do Uatumã /AM



Fonte: Autor (2022)



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

Processo de construção de embarcações desenvolvidos nos estaleiros de São Sebastião

A construção de embarcações nos estaleiros de São Sebastião do Uatumã envolve uma série de etapas técnicas e operacionais que variam conforme o porte e a finalidade do barco. As dimensões dos trabalhos são adaptadas às necessidades dos clientes, mas seguem padrões tradicionais da carpintaria naval regional.

No processo de embarcações que estão sendo construídas as dimensões dos trabalhos desenvolvidos nos estaleiros variam. Só o “poço⁴” do barco tem uma duração de 60 dias, e a quantidade de pessoas dedicadas na construção de um barco de 15 metros são de quatro no total, sendo três pessoas para trabalhar direto em sua estrutura e uma pessoa para transportar a madeira para casa de locação. O valor estimado para um barco de 15 metros gira em torno de R\$ 50.000, valor que inclui mão de obra, insumos e madeira.

A madeira utilizada é medida em palmos, unidade tradicional na região. Para um barco de 15 metros, são necessários aproximadamente 4 mil palmos de Itaúba, espécie nativa amplamente empregada na construção naval por sua resistência e durabilidade. A Itaúba é a única madeira comercializada por palmo, o que evidencia a manutenção de práticas locais na negociação de insumos.

Na etapa de construção da caverna do barco estrutura interna que dá forma à embarcação são utilizadas duas espécies: Itaúba e Piquiá Machi. O Piquiá Machi é especialmente recomendado para o encavernamento, por apresentar maior flexibilidade e resistência à umidade, características essenciais para embarcações fluviais regional (Figura 4).

⁴ “poço”: porão do barco, parte utilizada para o armazenamento de objetos e onde se encontra a casa da máquina do barco. Fundo do barco.



Figura 4 - Barcos em construção no Estaleiro Itaúba



Fonte: Autor (2022)

Apesar da tradição local, a indústria naval enfrenta uma crise significativa, causada principalmente pelo elevado custo de produção e pela escassez de madeira. A redução da oferta de Itaúba e Piquiá Machi tem levado à paralisação de diversos projetos, como evidenciado por embarcações inacabadas nos estaleiros (Figura 5).

Figura 5. Projeto de barco parado por falta de matéria prima



Fonte: Autor (2022)

Assim, alguns projetos ficam parados pela escassez de matéria prima (madeira).

A ausência de políticas públicas voltadas ao manejo sustentável e ao replantio de espécies nativas agrava o problema. Cada árvore retirada não é substituída, comprometendo a continuidade da atividade. A falta de um sistema de manejo que minimize os impactos ambientais dificulta o acesso legal à madeira, retardando os cronogramas de produção e colocando em risco a sobrevivência dos estaleiros (RIBEIRO et al., 2020).



Nesse contexto, a elaboração de um sistema de manejo que cause menos impacto na floresta viabilizando a retirada dessas árvores para a utilização na construção de embarcações, sendo que a cada ano está ficando de difícil acesso, retardando os projetos dos estaleiros.

No município não há nenhum projeto de replantio da Itaúba, ou seja, cada árvore que é ceifada não há outra para substituí-la. Com cada item problemático desses citados os projetos para construção dos barcos tendem a piorar se não houver uma solução de imediato como por exemplo o replantio dessas árvores ou projetos que possam viabilizar o acesso legal dessa madeira manejada.

Entre os anos de 2003 e 2015 a construção naval recebeu um impulso significativo por meio de políticas de financiamento do Banco da Amazônia (BASA), voltadas à produção de barcos pesqueiros. Esse apoio gerou uma economia expressiva para o município com diversos projetos concluídos e embarcações de pequenos portes, encomendas de barcos pesqueiros foram atendidas nos estaleiros da cidade, projetos de construções sendo efetivado e construídos para quem tinha o financiamento aprovado no BASA (Figura 6).

Figura 6 – Batelão construído no pólo de São



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



Contudo, com a mudança nas políticas públicas após esse período, muitos estaleiros passaram a diversificar suas atividades, migrando para a produção de móveis voltados ao mercado de Manaus, como forma de manter a sustentabilidade econômica diante da escassez de matéria-prima.

Atualmente, os estaleiros enfrentam também a concorrência crescente da construção de embarcações em alumínio, conhecidas como “ferryboats”, que ameaçam substituir os barcos de madeira devido ao menor custo de manutenção e maior durabilidade. Essa tendência representa mais um desafio para a preservação da carpintaria naval tradicional no município.

Materiais e métodos

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

Resultados e discussões

O estudo teve como objetivo principal compreender o surgimento dos estaleiros locais e as primeiras atividades voltadas à construção de embarcações regionais de madeira, além de analisar a formação do polo industrial madeireiro situado a montante da cidade e os desafios enfrentados atualmente pela indústria naval regional. Com relação aos resultados deste artigo conseguiu-se obter a resposta ao que foi proposto. Ressaltou-se a importância da geomorfologia fluvial na vida dos habitantes desta região que dependem dos estaleiros no referido município para construção de pequenas embarcações de madeira para uso comercial e atividades do dia a dia.

A abordagem metodológica adotada foi de natureza qualitativa, permitindo uma compreensão aprofundada dos fenômenos sociais e produtivos relacionados à carpintaria naval.



A coleta de dados foi realizada por meio de entrevistas abertas com mestres carpinteiros, trabalhadores dos estaleiros e gestores locais, complementadas pela aplicação de questionários semiestruturados que possibilitaram a obtenção de informações detalhadas sobre os processos de construção, transmissão de saberes e dificuldades enfrentadas no setor. O levantamento desta pesquisa obteve a informação que o primeiro estaleiro foi construído no ano de 1952 pelo senhor Antônio Mendes Monteiro junto com seus irmãos e se tornou referência na construção naval por ser estaleiros familiar no município de São Sebastião do Uatumã no Estado do Amazonas.

Por intermédio da coleta de informações o município de São Sebastião nos dias atuais dispõe de 10 estaleiros na ativa para a construção e reparos de embarcação.

No entanto, no final desta pesquisa consta que a indústria de barcos de madeira em São Sebastião do Uatumã encontra-se em crise devido ao elevado custo de fabricação dos batelões, escassez da mão de obra como também pela dificuldade da matéria prima a Itauba, madeira utilizada na fabricação dos batelões.

A fundamentação teórica foi construída com base em literatura especializada, abrangendo temas como construção naval tradicional, desenvolvimento regional, manejo florestal sustentável e políticas públicas voltadas à economia ribeirinha. Para contextualizar especialmente a pesquisa, foi elaborada um mapa da área de estudo destacando a localização do município e a posição do Polo Industrial de São Sebastião do Uatumã, situado às margens do rio Uatumã.

Essa metodologia permitiu não apenas o registro das práticas produtivas locais, mas também a valorização dos saberes tradicionais e das estratégias de resistência adotadas pelas comunidades diante das transformações econômicas e ambientais que impactam diretamente o setor naval amazônico.

Considerações finais

A pesquisa evidenciou a relevância dos estaleiros de São Sebastião do Uatumã, no estado do Amazonas, como uma importante fonte de sustento econômico para os mestres e artesões ribeirinhos que trabalham nesse ramo de construção de barcos de madeira a mais de 12 anos. Observou-se que a maioria dos estaleiros possui caráter familiar, sendo instalados em terrenos residenciais e operando com base em saberes tradicionais herdados de gerações. As



técnicas de construção, reforma e calafate das embarcações são transmitidas oralmente e por meio da prática cotidiana, mantendo viva uma herança cultural profundamente enraizada na identidade ribeirinha.

Apesar dos avanços proporcionados pela implantação do Polo Industrial, que trouxe melhorias estruturais e oportunidades de capacitação para os moradores locais, os estaleiros enfrentam atualmente uma crise produtiva. Essa crise decorre, principalmente, do elevado custo de fabricação dos batelões — embarcações de grande porte utilizadas como principal meio de transporte na região — e da crescente escassez de matéria-prima, especialmente da madeira Itaúba, essencial para a construção naval. Como consequência, muitos projetos permanecem paralisados por longos períodos, comprometendo a sustentabilidade econômica dos empreendimentos.

Como resultado positivo destaca-se que a construção naval permanece como uma atividade tradicional e resiliente no município. Muitos dos carpinteiros navais entrevistados pertencem à terceira geração de suas famílias, demonstrando a continuidade e a valorização do ofício. A habilidade inata dos ribeirinhos na arte de construir embarcações revela não apenas um conhecimento técnico, mas também um modo de vida que se adapta às condições naturais e sociais da Amazônia.

A criação do Polo Industrial representa uma alternativa promissora, oferecendo às famílias envolvidas novas oportunidades de inserção no mercado, acesso a recursos e tecnologias mais acessíveis e a possibilidade de diversificação produtiva, como a fabricação de móveis.

No entanto, para garantir a continuidade dessa tradição e o fortalecimento da economia local torna-se urgente a implementação de políticas públicas voltadas ao manejo sustentável ao replantio de espécies nativas e ao fomento da carpintaria naval tradicional como patrimônio cultural e produtivo da região.

Referências bibliográficas

ANDRADE, Moacir. **Canoeiro**. Manaus: Edições Governo do Estado do Amazonas, 1957.

BRITO, Alessandra de Paula Rodrigues; LIMA, Eusom Passos. Saberes e fazeres matemáticos encontrados na construção de barcos na Amazônia. **Revista Foco**, v. 17, n. 2, p. 112–130, 2024.



Disponível em: <https://ojs.focopublicacoes.com.br/foco/article/download/4619/3293> . Acesso em: 22 out. 2025.

CALLEGARIO, Levi Souza; MARMOS, José Luiz. **Avaliação técnica de área destinada à implantação do aterro sanitário da cidade de São Sebastião do Uatumã (AM)**. Manaus : CPRM, 2021.

CARVALHO, G. M. **Dados pluviométricos da Estação Meteorológica de Itacoatiara**. In: Relatório Técnico, 2006.

CPRM – Serviço Geológico do Brasil. **Carta Geológica da Folha SA.21-Y-A Rio Uatumã**: Programa de Geologia do Brasil. Brasília: Ministério de Minas e Energia, 2015. Disponível em: <https://rigeo.sgb.gov.br/items/ef349034-85b4-4134-b127-20cf854cace4> . Acesso em: 22 out. 2025.

CUNHA, Sandra Baptista; GUERRA, Antônio José Teixeira. **Geomorfologia do Brasil**. 3. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2003.

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Censo demográfico 2021**: São Sebastião do Uatumã. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br> . Acesso em: 22 out. 2025.

LINS, Ana Cláudia et al. **Saberes tradicionais e construção naval na Amazônia**. Belém: Universidade Federal do Pará, 2011.

MENEZES, Márcio de Souza; ROCHA, Nádia Sueli Araújo da; OLIVEIRA, Marcelo do Vale. Navegando nas tradições: saberes tradicionais e identidades na construção naval artesanal em Beves, no Marajó, Amazônia. **Revista de Estudos Interdisciplinares**, v. 7, n. 4, 2025. DOI: <https://doi.org/10.56579/rei.v7i4.1615> . Acesso em: 22 out. 2025.

NOGUEIRA, Onildo. **Amazônia: espaço e povo**. Manaus: EDUA, 1999.

RIBEIRO, Ana Carolina Farias; FONSECA, Luciana Costa da; PEREIRA, Carla Maria Peixoto. O plano de manejo florestal como instrumento de desenvolvimento sustentável na Amazônia. **Revista Direito e Desenvolvimento**, v. 11, n. 1, p. 1–20, jan./jun. 2020. Disponível em: <https://periodicos.unipe.br/index.php/direitoedesenvolvimento/article/view/875> . Acesso em: 22 out. 2025.



SANTOS, Milton. **A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção**. 4. ed. 2. reimpr. São Paulo: Edusp, 2006. 392 p.

SILVA, João Batista da. **A construção naval na Amazônia: saberes e práticas ribeirinhas**. Manaus: EDUA, 2016.

STEVAUX, José Carlos; LATRUBESSE, Edgardo M. **Geomorfologia fluvial e bacias hidrográficas**. São Paulo: Oficina de Textos, 2017.

TOCANTINS, Leandro. **O rio comanda a vida**. Belém: SECULT, 2000.

Apresentado em 03/11/2025

Aprovado em 23/12/2025