

CAROLINE VALLANDRO COSTA

Catraieiros da Baía de Vitória-ES.

Fluxos e táticas de coexistência

Escola de Arquitetura da UFMG

2015

CAROLINE VALLANDRO COSTA

Catraieiros da Baía de Vitória-ES.

Fluxos e táticas de coexistência

Dissertação apresentada ao curso de Mestrado em Arquitetura e Urbanismo da Escola de Arquitetura da Universidade Federal de Minas Gerais, como requisito parcial para a obtenção do título de Mestre em Arquitetura e Urbanismo.

ÁREA DE CONCENTRAÇÃO: Teoria, Produção e Experiência do Espaço.

LINHA DE PESQUISA: Teoria e História da Arquitetura e do Urbanismo e suas relações com outras artes e ciências.

ORIENTADORA: Professora Dra. Renata Moreira Marquez

Universidade Federal de Minas Gerais

Belo Horizonte

Escola de Arquitetura da UFMG

2015

FICHA CATALOGRÁFICA

C837c

Costa, Caroline Vallandro.

Catraieiros da Baía de Vitória-ES [manuscrito] : fluxos e táticas de coexistência / Caroline Vallandro Costa. - 2015.

165f. : il.

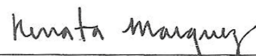
Orientadora: Renata Moreira Marquez.

Dissertação (mestrado) – Universidade Federal de Minas Gerais, Escola de Arquitetura.

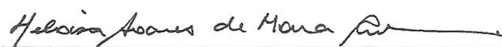
1. Sociologia urbana - Teses. 2. Antropologia urbana - Teses. 3. Conflitos sociais. 4. Transporte hidroviário - Teses. 5. Vitória, Baía de(ES) - Porto - Teses 6. Etnologia - Teses. I. Marquez, Renata Moreira. II. Universidade Federal de Minas Gerais. Escola de Arquitetura. III. Título.

CDD 387.109

Dissertação defendida junto ao Programa de Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo - NPGAU – da Escola de Arquitetura da Universidade Federal de Minas Gerais, e aprovada em 28 de agosto de 2015 pela Comissão Examinadora:



Professora Dra. Renata Moreira Marquez (Orientadora - EA-UFMG)



Professora Dra. Heloisa Soares de Moura Costa (IGC-UFMG)



Professora Dra. Clara Luiza Miranda (EA-UFES)

Aos catraieiros pelas muitas conversas e percursos desviantes,
pela paixão com que falam da Baía de Vitória, pela dedicação ao
ofício.

AGRADECIMENTOS

Ao Deus que tudo criou, a oportunidade do cosmos, da vida.

À Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal de Minas Gerais, pela oportunidade de participar do curso de mestrado.

À Professora Doutora Renata Moreira Marquez, pela contribuição certeira durante as disciplinas e orientações. Pela interdisciplinaridade, pela disponibilidade e serenidade.

À Professora Doutora Clara Luiza Miranda, pela sabedoria que compartilha desde a graduação na Universidade Federal do Espírito Santo. Por ter sido a precursora do debate com os catraieiros. Pela disponibilização do acervo de imagens da Baía de Vitória.

À Professora Doutora Heloisa Soares de Moura Costa, pela atenção e empolgação com o tema da dissertação. Pela contribuição da Ecologia Política, disciplina cursada no Instituto de Geo-Ciências da Universidade Federal de Minas Gerais.

Ao grupo de pesquisas Conexão Vix e ao Núcleo de Estudos de Arquitetura e Urbanismo – NAU/UFES, pela oportunidade de ter me inserido, ainda no período da graduação, no universo da pesquisa científica.

À Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (Capes), pelo incentivo financeiro durante parte significativa do curso de mestrado.

Pelas amizades que surgiram ao longo desses dois anos: ao Paulo César, Henrique Gaudio, Alice Vettorazzo, Marcos Djavan, Samira Proeza, Jéssica Pesse, Bruno Bowen, Lutero Pröscholdt, Gabriel Ramos, Helena Castellain. Em especial à Ana Assis agradeço por compartilhar comigo sua experiência didática, conversas e sorrisos, durante o estágio em docência.

Agradeço imensamente à minha família e ao Bruno pelo apoio e amor. À Regina e ao Carlos Alberto pelo acolhimento e companhia em Belo Horizonte.

RESUMO

COSTA, Caroline Vallandro. **Catraieiros da Baía de Vitória.** Fluxos e táticas de coexistência. Dissertação (Mestrado) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2015.

A dissertação apresenta o panorama dos conflitos socioambientais produzidos na Baía de Vitória entre as cidades de Vitória e Vila Velha (ES), a partir da aceleração das expansões urbana e portuária do século XIX em diante. As leituras da história do passado buscam elucidar a conformação da hegemonia dos interesses portuários na transformação da cidade e os seus eventuais efeitos para a microrregião. À trajetória das transformações física e econômica, somam-se experiências de vivência da cidade contemporânea nas suas travessias náuticas cotidianas. É dada ênfase ao ofício dos catraieiros - barqueiros que fazem o transporte de pessoas entre as duas cidades -, e à sua capacidade *tática* de coexistir em meio às dinâmicas dos fluxos mercadológicos internacionais. Diante da diversidade de campos do conhecimento que perpassam a apreensão desse panorama, opta-se pelo embasamento teórico da *ecologia política* e da *antropologia pós-colonial*, que não dissociam sociedade e meio ambiente, que convocam debates em vez de produzirem respostas consensuais e que estabelecem relações dialógicas importantes diante das complexidades contemporâneas. A metodologia em *observação participante*, inspirada na etnografia urbana, direciona o olhar da pesquisa para as especificidades da *produção social do espaço* e permite o registro da memória oral dos sujeitos cotidianos. Essas ‘formas catraieiras de olhar’ revelam outras nuances das desigualdades sociais na disputa pela cidade, multiplicam travessias físicas e imateriais entre diferentes visões de mundo, ressignificam as fronteiras da cidade e hibridizam o meio ambiente urbano quando tende à padronização global.

Palavras-chave: catraia. Baía de Vitória. fluxos marítimos. produção social da cidade. táticas de mobilidade.

ABSTRACT

COSTA, Caroline Vallandro. **Catraieiros from Baía de Vitória.** Flows and tactical coexistence. Dissertation (Masters Degree) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2015.

The dissertation presents an overview of socio-environmental conflicts produced in Baía de Vitória between the cities Vitória and Vila Velha (ES), since the acceleration of its urban development in nineteenth century. The historical readings confirm the industrial-portuary hegemony in city transformations, and its damage to the nearby environment. Associated with the historical path, the research experiences the everyday nautical crossings, to emphasize an specific group of catraieiros - boaters that transport people between the two cities -, and their *tactical* ability to coexist, among the international trading flows. Given the diversities that underlie the apprehension of this panorama, the research relies on theoretical approaches of *political ecology* and *post-colonial anthropology*, which does not dissociate society and environment, which calls debates instead of producing consensual answers, and multiplies dialogical relations regarding contemporary complexities. The *participant observation* method inspired by the *urban ethnography* studies focuses on *social production of space*, and allows the recognition of everyday citizens and its oral memories. These ‘catraieiros ways of looking’ reveal other nuances of social inequalities in the race through the city, multiply physical and immaterial crossings between different worldviews, resignifies the city boundaries, and hybridize urban environment when it tends towards global standardization.

Keywords: catraia. Baía de Vitória. maritime flows. social production of the city. Tactical Mobility.

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

AA	Autorização Ambiental
CA	Certidão Ambiental
CAIA	Comissão de Análise de Infração Ambiental
CODESA	Companhia Docas do Espírito Santo
CPES	Capitania dos Portos do Espírito Santo
CPVV	Cia Portuária de Vila Velha
FAFICH	Faculdade De Filosofia e Ciências Humanas
GCA	Guia de Controle Ambiental
GLDES	Grupo Latinoamericano de Estudios Subalternos
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
IEMA	Instituto Estadual de Meio Ambiente e Recursos Hídricos
IGC	Instituto de Geo-Ciências
IJSN	Instituto Jones Santos Neves
LI	Licença Ambiental
NAU	Núcleo de Arquitetura e Urbanismo da Ufes
PAC	Programa de Aceleração do Crescimento
RMGV	Região Metropolitana da Grande Vitória
SEAMA	Secretaria Estadual de Meio Ambiente e Recursos Hídricos
UFES	Universidade Federal do Espírito Santo
UFMG	Universidade Federal de Minas Gerais

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 - Localização do canal portuário da Baía de Vitória (4) na RMGV e no Estado do Espírito Santo (3), no Brasil (2) e na América latina (1).	19
Figura 2 - Canal portuário da Baía de Vitória. Reprodução fotográfica do livro <i>Estado do Brasil, coligido das mais certas noticias que pode ajuntar D. Jerônimo de Ataíde</i> de João Teixeira Albernaz I. Capitania do Espírito Santo (1631).	26
Figura 3 - Parte da Rua do Comércio, atual Av. Florentino Avidos, no antigo Porto dos Padres em Vitória (1909).	28
Figura 4 - Porto de Capuaba em Paul Vila Velha, já munido de acesso ferroviário. Ao fundo o centro histórico portuário de Vitória (1909).	28
Figura 5 - Escadaria do antigo Colégio dos Jesuítas em frente ao Complexo Portuário de Vitória. Cartão postal da década de 1920.	29
Figura 6 - Ao fundo antiga Estação Pedro Nolasco, sede da Estrada de Ferro Vitória-Minas indicada pela seta. Em primeiro plano, aterro para construção do Porto de Vitória (1927).	31
Figura 7 - Expansão urbana e portuária às margens da Baía de Vitória. À esquerda aterros consolidados e processo de verticalização. À direita: Porto de Capuaba (1960).	31
Figura 8 - Expansão das hinterlândias portuárias em Argolas e Paul. Enclaves criados entre os bairros e a Baía. Ao fundo, do outro lado da Baía, galpões portuários no porto de Vitória (1988).	33
Figura 9 - Consolidação portuária na Baía de Vitória. Indicados os terminais e berços administrados pela Codesa: 1- Cais comercial de Vitória, 2- Capuaba, 3- Codesa, 4- Peiú, 5- Paul, 6- Terminal da empresa Flexibrás/Technip, 7- Expansão do berço 101, 8- CPVV, 9- São Torquato, 10- Dolfins do Atalaia, 11- Prysmian (1997).	34
Figura 10 - Em primeiro plano, aterros na Enseada do Suá, Vitória (1970-80), que fizeram parte do projeto Novo Arrabalde. Ao fundo: o Convento da Penha e a região da Prainha em Vila Velha.	36
Figura 11 - À esquerda: região portuária da Baía de Vitória em 1936. À direita: o mesmo local em 2013, após aterro. No primeiro plano, a diferença marcante entre as interfaces de contato entre orla e água. Ao fundo: o Penedo e as instalações do porto de Capuaba em Vila Velha.	37
Figura 12 - Consolidação urbana do centro histórico portuário de Vitória em 1998. A seta indica o extinto cais do transporte aquaviário no limite com o berço 101 do Porto de Vitória.	37
Figura 13 - Antigo sistema de transporte aquaviário entre Paul e Vitória. Atracamento junto ao berço 101 do Porto, em Vitória (1976).	49
Figura 14 - Distâncias, velocidades e duração da viagem das linhas que chegavam ao terminal aquaviário do Centro.	40

Figura 15 - Localização dos terminais aquaviários e trajetos entre Vitória, Vila Velha e Cariacica. Diagrama presente no estudo elaborado pelo Instituto Jones dos Santos Neves (1978).	41
Figura 16 - Terminal aquaviário de Vitória reformado em 1980. Ao fundo: a Avenida Marechal Mascarenhas de Moraes, no centro de Vitória. À direita: o Penedo, em Vila Velha (1980).	41
Figura 17 - Mapa da expansão urbana dos cinco municípios da Região Metropolitana da Grande Vitória (RMGV), com localização dos terminais rodoviários do sistema Transcol.	42
Figura 18 - Expansão do Berço 101 em Vitória. Enrocamento, estaqueamento e concretagem da Baía se sobrepõem aos antigos acessos aquaviários.	45
Figura 19 - Expansão do Berço 101 em Vitória. Enrocamento, estaqueamento e concretagem sobrepondo-se ao acesso dos pequenos barcos que estão em segundo plano.	45
Figura 20 - Galpões da empresa Peiú separam o bairro Paul da baía. Ao fundo guindastes portuários e afloramento rochoso do Maciço Central em Vitória vistos da praça de Paul (2015).	50
Figura 21 - O Porto avança sobre o espaço físico do bairro Paul. Demolição de parte do morro de Atalaia e tonéis de combustível que colocam em risco a população local (2015).	50
Figura 22 - O semicírculo amarelo indica área do bairro Paul a ser vistoriada quando da demolição de parte da rocha de Atalaia, indicada em vermelho (2014).	52
Figura 23 - Obra de expansão do berço 101 em Vitória. O novo muro que separa a baía da faixa litorânea recebeu intervenções ou ‘pichações’ que indicam conflitos e interditos (2014).	56
Figura 24 - Catraieiro e lancha do antigo Sistema Aquaviário atuando juntos na Baía em 1976. Ao fundo Paul e morro Atalaia.	60
Figura 25 - Vista do berço 101 do porto de Vitória na Avenida Marechal Mascarenhas de Moraes em 1976. Os catraieiros estão atracados junto ao Galpão portuário, onde também desciam passageiros das demais lanchas.	62
Figura 26 - Vista do berço 101 do porto de Vitória na Avenida Marechal Mascarenhas de Moraes em 2015. Os catraieiros são empurrados pela expansão do berço portuário. ...	62
Figura 27 - Vista aérea da Baía com destaque para os três primeiros galpões portuários em Vitória, e a diversidade de atracadouros menores nas imediações (1927-31).	63
Figura 28 - Diagrama ilustrativo do avanço portuário, afastamento e restrição dos pontos de atracadouro dos catraieiros desde a década de 1930.	64
Figura 29 - Obras de expansão do Berço 101 do Porto de Vitória à direita e atracadouro das catraias à esquerda. Montagem de fotos a partir da Avenida Marechal Mascarenhas de Moraes, no centro histórico de Vitória (2014).	65

Figura 30 - Catraieiro Ronye saindo da catraia no atracadouro do centro de Vitória, Avenida Marechal Mascarenhas de Moraes. Data: 28-01-2015.	67
Figura 31 - Catraieiro Aderaldo no percurso de Vitória a Paul. Ao fundo: navio atracado no berço 101 do Porto de Vitória. Data: 28-01-2015.	68
Figura 32 - Catraieiro Solimar no atracadouro de Vitória. Ao fundo: Porto de Capuaba e o Penedo em Vila Velha.	69
Figura 33 - Catraieiro Joilson saindo do atracadouro dos catraieiros em Vitória. Ao fundo: enrocamento para avanço do Berço 101 do Porto de Vitória. Data: 28-01-2015. ...	70
Figura 34 - Catraieiro Geraldo no atracadouro dos catraieiros em Vitória. Ao fundo: Ponte Deputado Darcy Castello de Mendonça (terceira ponte). Data: 28-05-2015.	71
Figura 35 - Catraieiro José Luiz no percurso de Paul a Vitória. Ao fundo: Berço 101 do Porto de Vitória. Data: 28-01-2015.	72
Figura 36 - Catraieiro Agnaldo e ao fundo sua residência: a Unidade de Conservação Monumento Natural Morro do Penedo. Data: 31-05-2015.	73
Figura 37 - Estudo de caso em São Paulo (2014).	74
Figura 38 - Navios atracados em fotografia aérea retirada do site da Codesa. Os demais barcos e o atracadouro das catraias foram apagados da imagem.	76
Figura 39 - A bordo da catraia com Nero, saindo do atracadouro dos catraieiros em Paul-Vila Velha, rumo ao Museu Vale, vê-se a placa que registra o impedimento de acesso entre o bairro e a Baía. Data: 22-11-2013	82
Figura 40 - Diagrama do percurso desenvolvido durante a conversa com o catraieiro Nero em 2013.	84
Figura 41 - A bordo da catraia com Ronye, vê-se o rebocador fazendo a manobra do navio que atraca no cais da empresa Peiú. A seta indica a posição do atracadouro dos catraieiros em Paul - Vila Velha. Data: 29-01-2015.	85
Figura 42 - Diagrama do percurso desenvolvido durante a conversa com o catraieiro Ronye em 2015.	87
Figura 43 - A bordo da catraia com José Luiz, saindo do atracadouro de Paul - Vila Velha. O catraieiro desvia do grande navio que se aproxima do cais de Atalaia. Data: 27-10-2014.	88
Figura 44 - Diagrama do percurso desenvolvido durante a conversa com o catraieiro José Luiz em 2014.	90
Figura 45 - Entrada do canal portuário da Baía de Vitória. À esquerda parte do Penedo e Cais de Capuaba em Vila Velha. À direita as instalações do Clube de Regatas Saldanha da Gama (antigo Forte São João). Data: 31-11-2015.	91
Figura 46 - Diagrama do percurso desenvolvido durante a conversa com o catraieiro Agnaldo em 2015.	93
Figura 47 - Atracadouro dos catraieiros na Avenida Marechal Mascarenhas de Moraes em Vitória, porção sul da Baía de Vitória (2014).	96
Figura 48 - Catraieiros auxiliam o embarque e desembarque dos passageiros nos atracadouros de Vitória e Vila Velha (2013-2015).	100

Figura 49 - Pescadores utilizam as calçadas e muretas no entorno da Baía em proximidade com os fluxos de automóveis (2015).	102
Figura 50 - Início da barreira em Paul, Vila Velha, com as instalações da empresa Peiú e do Cais portuário de Paul vizinhos ao atracadouro dos catraieiros (2015).	103
Figura 51 - Ponto de vista do pedestre às margens da Avenida Marechal Mascarenhas de Moraes. Os galpões portuários, à esquerda, e o pátio da empresa Flexibrás, à direita, interrompem o acesso físico e visual dos pedestres (2013).	104
Figura 52 - Ao fundo: cais e pátio da empresa Flexibrás. Em primeiro plano: região do antigo Cais do Imperador, Avenida Marechal Mascarenhas de Moraes em Vitória (2013).	105
Figura 53 - Uso coletivo do espaço às margens da Baía, na Avenida Marechal Mascarenhas de Moraes, em frente ao Clube de Regatas Saldanha da Gama em Vitória. Ao fundo: parte das instalações do Porto de Capuaba (2015).	106
Figura 54 - A roleta no ponto das catraias, na Avenida Marechal Mascarenhas de Moraes, assinala o acesso dos fluxos mais lentos à Baía de Vitória. (2015)	107
Figura 55 - O banco do escritório: uma tora de madeira onde também estão dispostas as moedas para facilitar o troco da passagem, e o almoço de um dos catraieiros. Devido ao pouco espaço eles também aguardam os passageiros ou dentro do barco, ou sentados nas escadas do atracadouro em Vitória (2015).	109
Figura 56 - O catraieiro José Luiz se prepara para me levar do atracadouro dos catraieiros em Paul – Vila Velha. A imagem elucida a diferença brutal das escalas entre o navio e o barquinho (2015).	112
Figura 57 - Chegada ao atracadouro dos catraieiros em Paul. As instalações precárias não possuem banheiro, água ou energia elétrica (2015).	114
Figura 58 - Catraieiro anônimo usa atalho por baixo do píer portuário no trajeto entre Paul e Vitória (2015).	132
Figura 59 - Lugares onde buscar água potável. Muitas delas estão no entorno da Unidade de Conservação do Penedo, às margens da foz do rio Aribiri e em Paul – Vila Velha (2013-2015).	134
Figura 60 - Agnaldo leva pescadores para os pontos de pesca, ao fundo vê-se berço portuário da Petrobrás que se instalou às margens do Penedo (2015).	136
Figura 61 - Agnaldo mostra barcos em construção no Penedo, Vila Velha (2015).	138
Figura 62 - Imagens dos lugares visitados nos trajetos de passeio da Baía de Vitória (2013-2015).	140

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	15
Objetivos epistêmico-metodológicos	16
Descrição dos capítulos	21
2 ECOLOGIA POLÍTICA DA BAÍA DE VITÓRIA	23
Industrialização e crescimento urbano	24
Concentração populacional e aterros	35
Fluxos portuários e transformação do espaço	39
Expansões em andamento	44
Riscos e conflitos socioambientais	48
Despolitização da questão ambiental	53
3 FLUXOS HUMANOS – QUEM E COMO?	57
Catraias na Baía de Vitória	58
Catraieiros:	67
. Ronye Ribeiro da Silva, 41 anos	67
. Aderaldo Francisco Alves, 49 anos	68
. Solimar Amorin Rocha, 48 anos	69
. Joilson Machado dos Santos, 63 anos	70
. Geraldo Maçal Mendes, 37 anos	71
. José Luiz (Zézinho), 51 anos	72
. Agnaldo de Moura, 60 anos	73
Narrativas etnográficas e cosmologias urbanas	74
De dentro do barco	82
. Travessia com Nero	82
. Travessia com Ronye	85
. Travessia com José Luiz (Zézinho)	88
. Travessia com Agnaldo	91

4 APREENSÃO DO COTIDIANO	94
Desafios de travessia	95
Catraias e o paradigma do motor	111
5 SUBALTERNIDADES E POTÊNCIAS	121
Subalternidade dos fluxos humanos	122
Táticas de coexistência	128
. Atalhos	131
. Fontes de água potável	133
. Barco-taxi de pesca	135
. Construção de barcos	137
. Passeios	139
A potência da catraia	141
6 CONSIDERAÇÕES FINAIS	146
Espaço vivido não mapeável	147
REFERÊNCIAS	151
ANEXOS	157
ANEXO A - Mapa da mancha urbana da RMGV	158
ANEXO B - Mapa dos aterros de Vitória	159
ANEXO C - Carta à procuradora do Ministério Público Federal, Elizandra Olimpo	160
ANEXO D - Ação Cível nº 0007089-86.2012.8.08.0024 - Pedido de Antecipação de Tutela Catraieiros versus CODESA	163
ANEXO E -Licença de Instalação (LI) do canteiro de obras do Cais de Atalaia	164
ANEXO F - Condicionantes para a instalação do canteiro de obras do Cais de Atalaia	165

1 INTRODUÇÃO

Objetivos epistêmico-metodológicos

[...] O pensamento complexo conduz a outra maneira de agir, outra maneira de ser. É claro que não há dedução lógica do conhecimento à ética, da ética à política, mas há comunicação, e comunicação mais rica, por ser consciente, no reino da complexidade, do que havia no reino da simplicidade.

Edgard Morin

Retrospectivamente, pode-se dizer que esta pesquisa teve início com meu interesse pela diversidade de possibilidades metodológicas para apreensão de conhecimentos espaciais. A primeira ideia de tema a ser desenvolvido foi sobre a contribuição da cartografia para a arquitetura; no entanto, as disciplinas cursadas na Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas (FAFICH), no Instituto de Geociências (IGC), e na Escola de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal de Minas Gerais (EA/UFMG) conduziram o foco para a cidade contemporânea e as complexidades socioespaciais, ou seja, as relações que escapam do registro cartográfico.

Diante desse “desafio complexo” (MORIN, 2011), é preciso cautela. Primeiramente porque a dissertação não visa conclusões, mas sim o aprendizado ao longo de um processo, que demanda uma autocrítica epistemológica. E também porque a pesquisa busca experimentar, em uma realidade socioespacial específica, teorias e métodos que se contrapõem a possíveis “*determinismos*” discursivos – estes entendidos como paradigmas da ciência moderna que “insularizam a ciência na sociedade” (MORIN, 2005, p. 59).

Os debates epistemológicos não são recentes, surgem na década de 1950 e ganham grande projeção na aula inaugural de Foucault no Collège de France¹ em 1970. Ao questionar os discursos da ciência que evitam as noções de caos, acaso e incertezas, Foucault torna-se desde então referência para pensar as relações de poder, sejam elas discursivas ou espaciais. Sua contribuição sustenta, por exemplo, a crítica de Morin ao pensamento moderno que não constata “ser o seu ponto de vista, necessariamente, parcial e relativo” (MORIN, 2005, p. 29). Crítica semelhante é observada no livro A

¹ A aula intitulava-se “A ordem do Discurso” e foi posteriormente publicada com este mesmo nome.

Escrita da História de Certeau (2002), quando diz que “[...] não existem considerações, por mais gerais que sejam, nem leituras, [...] capazes de suprir a particularidade do lugar de onde falo” (CERTEAU, 2002, p. 65). As colocações de ambos autores versam sobre um “despertar epistemológico” que expande a crítica de Foucault aos “procedimentos de exclusão” dos quais o mais evidente é a “interdição” (FOUCAULT, 1970, p. 9).

Esta pesquisa vai ao encontro deste pensamento autocrítico quando problematiza a influência dos discursos dominantes sobre a percepção da cidade contemporânea. Mas como fazer do conhecimento um processo maior do que a elaboração de respostas reducionistas? Como apreender os fenômenos simbólicos “interditos” que também constroem a cidade? Ao se debruçar sobre esses aspectos, não facilmente decifráveis ou representáveis, alguns subsídios teórico-metodológicos da antropologia auxiliam a pesquisa na busca por seus objetivos processuais.

Além disso, por ser tema comum a várias disciplinas, a diversidade de possibilidades para apreensão das realidades socioespaciais torna-se campo interessante para o exercício de confluências interdisciplinares. Para os antropólogos, por exemplo, problematizar o lugar de onde se fala é uma forma de agir contra possíveis reducionismos. Mas por que fazer uma pesquisa antropológica se o assunto é a cidade: teoricamente conhecida, próxima, cotidiana? Para Magnani (2008), a contribuição da antropologia para apreensão da cidade reside no exercício de envolvimento que permite vivenciar “de perto” as práticas sociais que “dão significado ou ressignificam tais espaços” (MAGNANI, 2008, p. 37).

A geografia crítica já incorpora há algum tempo as contribuições antropológicas em busca de um melhor entendimento sobre a influência das relações sociais na conformação dos espaços. Trata-se também aqui, portanto, do “espaço social” de que fala Lefebvre (2006). Um espaço relacional que “muda com ‘as sociedades’ [...]”. Reconstituindo um processo complexo: descoberta (de espaços novos, desconhecidos, continentes ou o cosmos)” (LEFEBVRE, 2006, p. 9). Mas a pesquisa não discute apenas as contribuições teóricas destes aportes, visa principalmente o seu exercício prático em uma experiência etnográfica na cidade.

Como a cidade contemporânea está a todo o momento sendo construída, ou seja, é um processo sujeito a constantes mudanças, a experiência etnográfica focaliza a apreensão dos conflitos gerados ao longo de um “espaço social” específico, que na acepção de Lefebvre (2006) é “[...] ‘um produto (social)’, ‘abstrato’, mas ao mesmo tempo ‘real’” (LEFEBVRE, 2006, p. 50), que tem como fundamento “o não-dito nas comunicações entre os membros da sociedade” (LEFEBVRE, 2006, p. 62). Acredita-se que essa busca por relações socioespaciais que divergem do senso comum pode revelar o modo como as hegemonias² discursivas incidem sobre a sua produção.

Nos estudos de antropólogos e sociólogos, a pesquisa busca possibilidades de apreensão da cidade que “ampliem o presente” em detrimento de “uma valorização do futuro” (SANTOS, 2003, p. 10). Todavia, é preciso ter cuidado com os temas que permeiam essas fronteiras disciplinares complexas, para que não sejam *essencializadas* em padrões de análise unilaterais (MIGNOLO, 2008). Por isso, buscam-se também alternativas dialógicas de construção de conhecimentos, que tencionam os paradigmas separadores das disciplinas, em busca de contribuições interdisciplinares. Concorda-se com Mignolo em “Desobediência Epistêmica” quando o autor reforça a importância de pensar as “geopolíticas do conhecimento” que são influenciadas pela hiperespecialização dos saberes (MIGNOLO, 2008, p. 691). Crítica que também se observa em Foucault (1970) e Morin (2005).

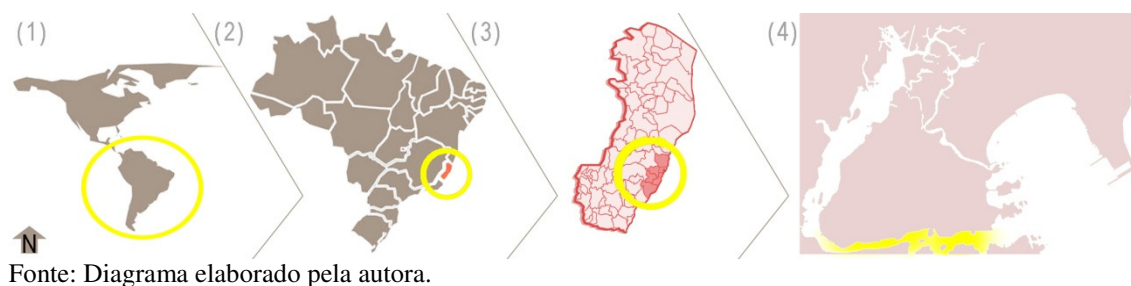
A abordagem da pesquisa coloca em diálogo, portanto, o pensamento de Lefebvre sobre “o espaço social” com a crítica antropológica que problematiza a posição do pesquisador diante deste campo de pesquisas – que é a produção social da cidade. Para Gilberto Velho (1978), quando o “campo” perpassa as “sociedades complexas contemporâneas”, é preciso “relativizar” o que se entende como “familiar”, “chamar atenção para a complexidade da categoria distância [...] para que se possa ter uma experiência de estranheza” (VELHO, 1978, p. 2-3). Este conceito de “campo” que a pesquisa aborda se refere ao “trabalho de campo” antropológico, que, diferentemente

² O conceito de hegemonia aqui usado tem origem em Gramsci e também é problematizado por Lefebvre que esclarece: “O conceito de hegemonia, introduzido por Gramsci [...] refina este, um pouco pesado e brutal, de “ditadura” do proletariado após a da burguesia. Ele designa muito mais que uma influência e que o emprego perpétuo da violência repressiva. A hegemonia se exerce sobre a sociedade inteira, cultura e saber incluídos, o mais frequente por pessoas interpostas: os políticos, personalidades e partidos, mas também por muitos intelectuais, cientistas. Ela se exerce, portanto, pelas instituições e pelas representações” (LEFEBVRE, 2006, p. 29).

das demais acepções do termo, “supõe [...] algo mais complexo: uma co-residência extensa, uma observação sistemática, uma interlocução afetiva (língua nativa) [...]. Em estabelecer relações com pessoas” (URIARTE, 2012, p. 175).

Diante do exposto, o trabalho de campo se dá em um contexto urbano que sobrepõe fluxos aquaviários de pessoas (a produção social) e de mercadorias (a produção hegemônica) na Baía de Vitória, localizada entre as cidades de Vitória e Vila Velha, estado do Espírito Santo (ES), região Sudeste do Brasil (Fig. 1). Mas primeiro é preciso elucidar como acontece a evolução urbana da Região Metropolitana da Grande Vitória (RMGV)³, para que se entenda como as transformações do passado tem influenciado os conflitos que se dão no presente das referidas cidades.

Figura 1. Localização do canal portuário da Baía de Vitória (4) na RMGV e no Estado do Espírito Santo (3), no Brasil (2) e na América latina (1).



Essa leitura da história indica que a expansão industrial e portuária às margens da baía tem grande influência nas transformações socioambientais contemporâneas. As dinâmicas mercadológicas ativadas pelos portos são o principal vetor de impulsão da economia local, mas interferem diretamente na produção de riscos, conflitos e danos ao meio ambiente. As hinterlândias portuárias crescem em ritmo acelerado e o Porto de Vitória aumenta exponencialmente sua capacidade de estocagem e vazão. Essa dinâmica *hegemônica* de produção do espaço tem se sobreposto aos interesses sociais, detidamente sobre as suas possibilidades de acesso à baía.

Nesse contexto de predomínio dos fluxos mercadológicos e de inviabilização dos fluxos mais “lentos” (SANTOS, 2002), o exercício etnográfico busca perceber “de perto

³ Região Metropolitana da Grande Vitória (RMGV), formada atualmente pelos municípios de Vitória, Vila Velha, Serra, Cariacica, Viana, Guarapari e Fundão. No litoral Centro-Sul do Estado do Espírito Santo, Sudeste brasileiro.

e de dentro” (MAGNANI, 2008) aquilo que escapa da paisagem hegemônica. Como se dá a produção social deste espaço e quais as suas possibilidades de coexistência? Estas travessias mais lentas da baía são viabilizadas por um grupo de remadores chamados catraieiros, que se tornam, portanto, os sujeitos da pesquisa.

Para tentar entender o que está implícito no panorama de dominações e de conflitos que incidem sobre a *produção social* dos catraieiros, a pesquisa busca ouvir seus diferentes pontos de vista: as “vozes antes não ouvidas” de que fala Spivak (2010, p. 88) quando pergunta “Pode o subalterno falar?”⁴. Não se trata, porém, de falar “pelo” catraieiro, mas de criar “espaços nos quais [...] possa se articular e, como consequência, possa também ser ouvido” (SPIVAK, 2010, p. 14). Este texto reúne também algumas reflexões sobre os processos de invisibilização de suas pautas e narrativas perante os demais discursos e políticas a que estão sujeitos. Concorde-se com Castells (1999) quando aborda o espaço da cidade como uma “rede” de sobreposições estruturais, econômicas, culturais e informacionais que interagem de forma complexa, e nos desafiam “a refletir sobre as formas sociais de tempo e espaço que não se limitam às percepções obtidas até agora com base nas estruturas sociotécnicas, suplantadas pela experiência histórica atual” (CASTELLS, 1999, p. 467). Assim como Castells, Veena Das e Poole também alertam sobre como estas sobreposições podem atuar na colonização dos saberes sociais:

Estos lugares no son solo territoriales; son también, y quizás de forma más importante, lugares de prácticas em los que la ley y otras prácticas estatales son colonizadas por otras maneras de regular que emanan de las urgentes necesidades de las poblaciones de asegurar su supervivência política y econômica (DAS; POOLE, 2008, p. 10).

Na busca por um melhor entendimento sobre estas relações socioespaciais, a pesquisa detecta que, no cotidiano das travessias náuticas da Baía de Vitória, os catraieiros *taticamente* elaboram coexistências, no sentido de Certeau (2011). Mas

⁴ O conceito de *subalternidade* e as implicações para o contexto dos catraieiros serão problematizados ao longo da dissertação, detidamente no capítulo 5. Para Spivak ele tem origem em Gramsci e se contrapõe ao conceito de *hegemonia*, mas não se reduz a essa oposição binária. Nas palavras da autora, “o trabalho de Antonio Gramsci sobre as “classes subalternas” amplia o argumento da “posição de classe”/ “consciência de classe” encontrado em *O 18 Brumário*. Talvez pelo fato de Gramsci criticar a posição vanguardista do intelectual leninista, ele se preocupe com o papel do intelectual no movimento cultural e político do subalterno no âmbito da hegemonia” (SPIVAK, 2010, p. 55).

porque registrar esse movimento de produção social que luta para escapar dos mecanismos de dominação? A prática dos catraieiros produz conhecimento urbano que põe em xeque as “hierarquias e a distribuição de poder” (VELHO, 1978, p. 6-7). São potenciais para reivindicação de transformações em favor das diversidades e contagiam imaginários sobre possibilidades alternativas de produção da cidade.

Apresentados os principais objetivos epistêmico-metodológicos, os eixos temáticos e as bases conceituais, ao longo do texto colocam-se em debate a contribuição do exercício etnográfico e algumas possibilidades interpretativas desse panorama. A escrita da dissertação acontece em tempos distintos, mas inter-relacionados. Em um primeiro momento se apresenta de forma cronológica, quando da descrição do panorama histórico, do passado ao presente. Em um segundo momento dá-se prioridade à memória oral dos sujeitos, e aos diálogos transcritos da experiência de campo. Em um terceiro momento algumas possibilidades interpretativas são elaboradas em diálogo com as teorias e os acontecimentos que se apresentaram nos capítulos anteriores.

Se estes episódios aparecem por vezes repetidos, esta repetição é proposital. Para avigorar ou refutar as ideias iniciais aqui apresentadas, para elucidar as situações que inicialmente são apenas descritas, para indicar quais acontecimentos do passado exercem efeitos sobre a cidade contemporânea.

Descrição dos capítulos

No capítulo “Urbanização e Sociedade”, são apresentadas as relações entre a evolução urbano-industrial e os conflitos socioambientais que perpassam a história do passado e do presente, de maneira sucinta. O foco recairá sobre os acontecimentos marcantes para a configuração de um formato *hegemônico* de produção do espaço, que resulta em conflitos e contradições da cidade contemporânea.

No capítulo “Fluxos Humanos – Quem e Como?”, define-se o foco sobre os conflitos específicos ao contexto dos catraieiros da Baía de Vitória. Os catraieiros se apresentam pelas suas próprias narrativas, na transcrição das suas falas durante as travessias praticadas no exercício etnográfico. É destacada a importância de apreender seus diferentes pontos de vista, de descobrir quais são as suas questões subjetivas e

conflitos internos ao grupo. São levantadas algumas críticas metodológicas, e problematiza-se a contribuição da observação “de dentro do barco”.

Em “Apreensão do Cotidiano”, colocam-se os desafios enfrentados pela pesquisa de campo na relação com os barqueiros, mas também a sua importância para identificação de situações que não estão descritas em manuais ou livros, e que são inerentes às peculiaridades dos sujeitos e do espaço. Estes desafios foram importantes para desconstrução de pontos de vista consensuais essencializados sobre o grupo de remadores, e sobre as suas possibilidades de coexistência com a atividade portuária de grande porte, com os privilégios ao “rodoviarismo” (MARICATO, 2011b), e com as demais hegemonias de produção da cidade.

No capítulo seguinte, “Subalternidades e Potências”, são expostas algumas possibilidades de interpretação dos conflitos enfrentados pelos catraieiros em diálogo com teóricos da Antropologia Pós-Colonial, do Grupo Latinoamericano de Estudios Subalternos (GLDES), e do Grupo Modernidade-Colonialidade. Nesse momento, propõe-se um diálogo entre a ideia de “subalternidade” e a ideia de “potência” na concepção de Peter Pál Pelbart (2003), para pensar de que modo os catraieiros contribuem para a produção social do espaço na Baía de Vitória.

Nas “Considerações Finais” são feitas algumas indicações sobre a contribuição do processo de pesquisa e seus possíveis desdobramentos.

2 ECOLOGIA POLÍTICA DA BAÍA DE VITÓRIA

Industrialização e crescimento urbano

Esta dissertação não trata da cidade de Vitória ou da cidade de Vila Velha, mas das relações engendradas na Baía de Vitória, entre as duas cidades. Apesar disso, a complexidade do contexto urbano sobrepõe redes de fluxos materiais e informacionais (CASTELLS, 2003)⁵ que extrapolam limites geográfico-espaciais. Assim, uma leitura breve da história se faz necessária para entender como os reflexos das decisões tomadas no passado influenciaram a conformação dessas sobreposições relacionais, e permanecem atuantes no presente das cidades. O contexto histórico aqui apresentado destaca alguns momentos determinantes para o crescimento urbano-industrial e econômico, a geração de conflitos socioambientais e as disputas pelo espaço. Esse panorama, ainda que apresentado de forma breve, possibilita a discussão sobre as contradições contemporâneas encetada nos capítulos subsequentes.

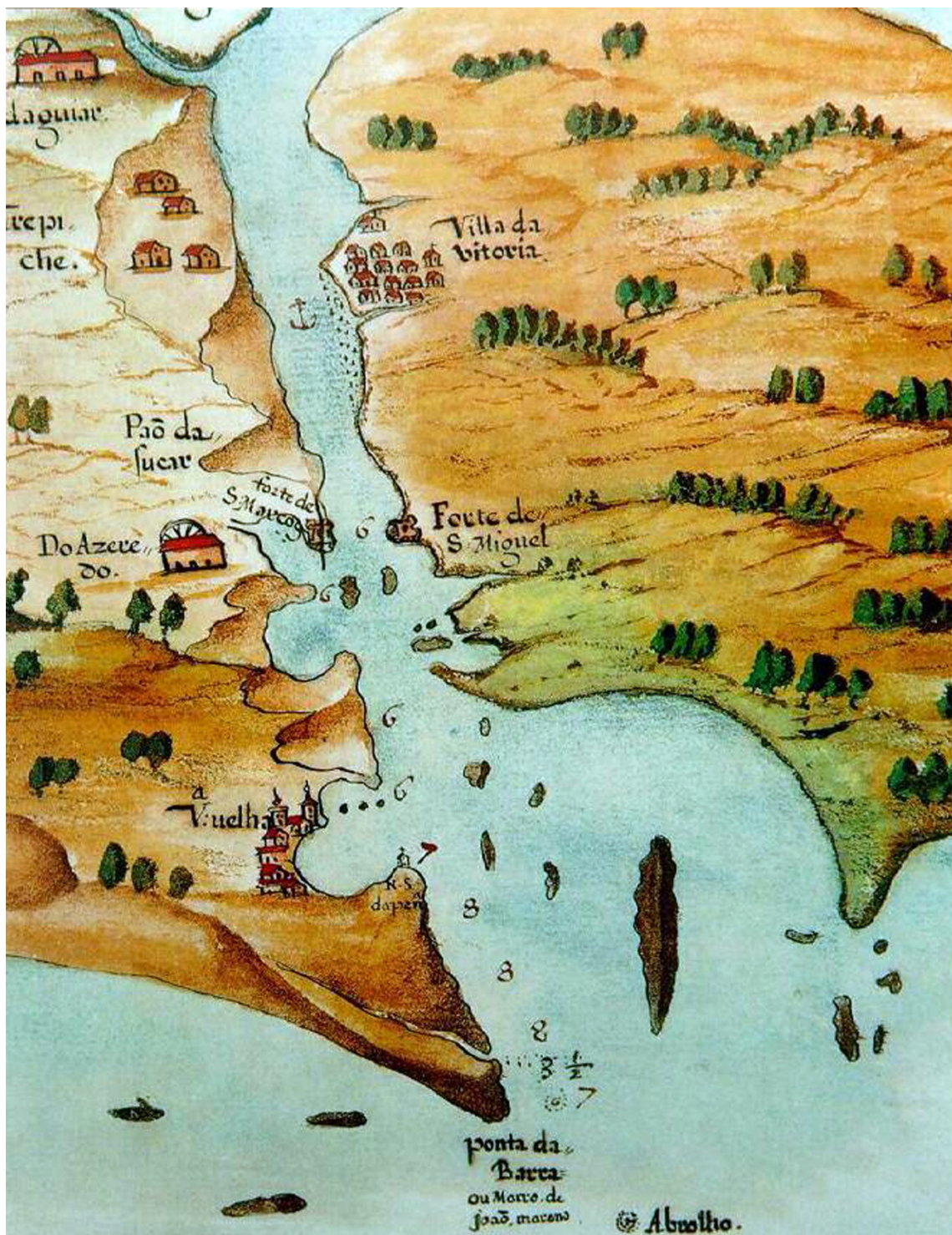
A cidade de Vitória é a capital do Estado do Espírito Santo, localizado na região Sudeste do Brasil. Seu território se divide em uma porção continental menor e uma porção insular maior, que faz divisa com a cidade de Vila Velha pela Baía de Vitória no seu canal portuário. Esta baía é parte principal de um vasto e complexo estuário que se conecta ao oceano Atlântico pelo canal da Passagem e pelo canal portuário, e que recebe os rios Santa Maria da Vitória (em Santa Maria de Jetibá, Santa Leopoldina, Cariacica, Serra e Vitória), Formate-Marinho (em Cariacica, Viana e Vila Velha), Bubu (em Cariacica), Aribiri (em Vila Velha), entre outros córregos e canais (VERONEZ JUNIOR; BASTOS; QUARESMA, 2009, p. 610).

Foi através do canal portuário da Baía que se deu a chegada dos portugueses para colonização da Capitania Hereditária do Espírito Santo (Fig. 2). A nau comandada por Vasco Fernandes Coutinho aportou primeiramente em Vila Velha (1535), e deparou-se com a presença marcante dos índios. A guerrilha para tomada das regiões limítrofes da Baía é frequentemente citada pela forte e persistente resistência das populações preexistentes. A duras penas a sede da colônia foi transferida para a ilha de Vitória em 1551, elevada à categoria de cidade em 1823 com a proclamação da independência (LIMA JUNIOR; SOARES; BONICENHA, 1994, p. 29-31).

⁵ A primeira edição do livro *The rise of network society* foi lançada em 1996 nos Estados Unidos. O título foi traduzido para o português como *A sociedade em rede*.

Na imagem a seguir (Fig. 2), de João Teixeira Albernaz I, Cosmógrafo de Sua Majestade, observa-se de baixo para cima o percurso feito pelos portugueses, e certo destaque dado a dois afloramentos rochosos à esquerda no atual município de Vila Velha. No primeiro, estabeleceu-se o Convento da Penha (1558) e o segundo, onde se lê “Pão de Fuçar” ou “Pão de Açúcar”, atualmente chamado de Penedo, marca a entrada do canal portuário e a desembocadura do rio Aribiri. Após a passagem dos dois fortes, São Marcos e São Miguel, nota-se o símbolo de uma âncora e a Villa da Vitória, atual região centro-histórico-portuária da capital Vitória.

Figura 2 - Canal portuário da Baía de Vitória. Reprodução fotográfica do livro *Estado do Brasil, coligido das mais certas noticias que pode ajuntar D. Jerônimo de Ataíde* de João Teixeira Albernaz I. Capitania do Espírito Santo (1631).



Fonte: Biblioteca do Itamaraty, Rio de Janeiro⁶.

⁶ Desde 1999, um vasto acervo histórico, iconográfico, fotográfico e cartográfico sobre a Baía de Vitória encontra-se disponível no site *Memória Visual da Baía de Vitória*. Disponível em: <<http://legado.vitoria.es.gov.br/baiadevitoria/>>.

Registros sobre a interação das populações com este canal portuário da Baía são vastos, alguns relatam a presença dos indígenas que o atravessavam a nado ou em canoas esculpidas em troncos de árvore (NEVES; PACHECO, 1995). Outros contam das viagens que traziam europeus colonizadores, cartógrafos, aventureiros, naturalistas ou botânicos para exploração da colônia, e acentuavam a exuberância da paisagem enquanto descreviam os limites geográfico-territoriais. Os mapas, poesias e, mais tarde, as fotografias, entre os séculos XVI e XIX, por vezes se referem à forte presença do vento nordeste, dos afloramentos rochosos, dos aquíferos abundantes e da movimentação produzida em torno da atividade portuária. Auguste de Saint-Hilaire, botânico francês em visita à cidade no século XIX, descreve a travessia da Baía da seguinte forma:

[...] Deixando em terra minhas bagagens e conduções, entrei na canoa com o novo guia, para ir à casa do capitão-mor. [...] No dia seguinte pela manhã (10 de outubro de 1818), o capitão-mor, como me prometera, mandou-me uma barca até o sítio de Santinhos. Minha bagagem foi transferida para o outro lado da baía e meus burros atravessaram a nado, fazendo parada numa ponta de terra (SAINT-HILAIRE apud NEVES; PACHECO, 1995, p. 11).

A narrativa do viajante sugere a proximidade das orlas e a relação cotidiana da população com os fluxos marítimos na Baía de Vitória desde aquela época. Mas, apesar da riqueza de detalhes que remontam a esse período pré-industrial, o ponto de partida da pesquisa são as dinâmicas de expansão da cidade pós 1908, quando Jerônimo de Souza Monteiro começa seu governo sendo questionado quanto aos motivos pelos quais “o Espírito Santo ainda não participava do movimento de modernização e progresso que acontecia em outros estados” (LIMA JUNIOR; SOARES; BONICENHA, 1994, p. 32). Esse processo aconteceu tardiamente no Espírito Santo, de modo que a aceleração da expansão urbana e da indústria se deu quase que ao mesmo tempo (SIQUEIRA, 1994).

No final do século XIX, a produção do café estava em ascensão no Brasil e o seu consumo era difundido mundialmente. Para viabilizar a exportação para os mercados internacionais foram realizadas reformas cujo intuito era ampliar os portos capixabas, bem como expandir as estradas de ferro que interligavam os centros produtores do País ao litoral (QUINTÃO, 2008; SIQUEIRA, 1994). Este contexto relaciona a expansão do café, das malhas ferroviárias e dos portos com o desenvolvimento da cidade litorânea

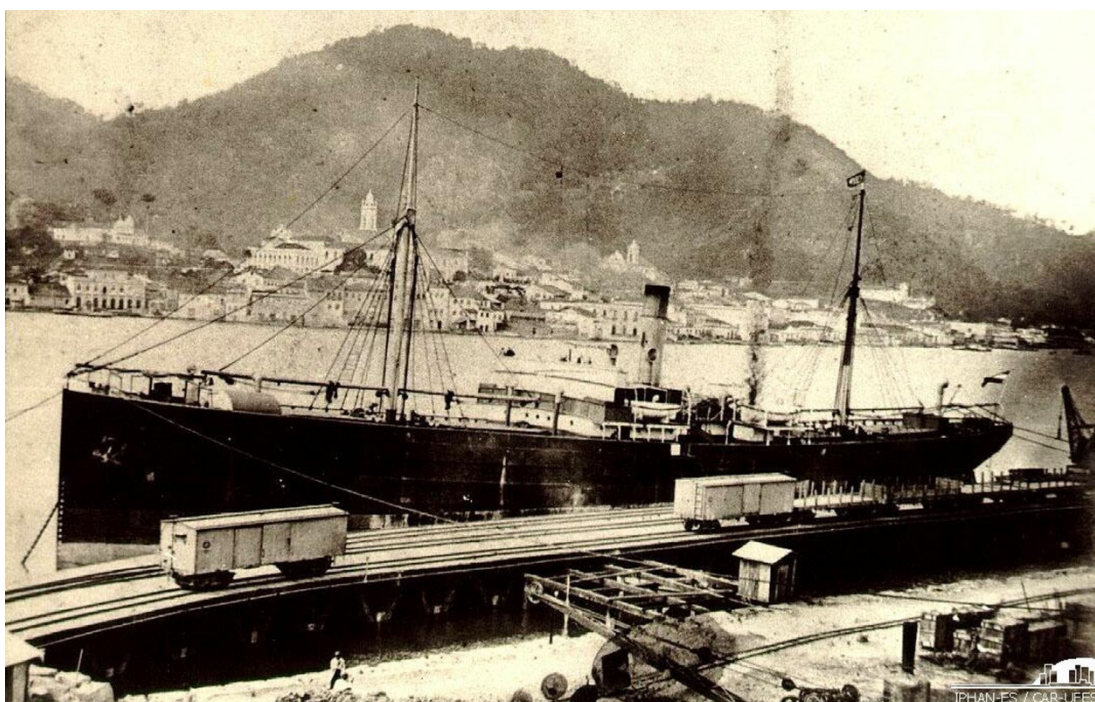
(Fig. 3 e 4), “principalmente após 1881 quando o porto de Vitória começa a comercializar com o exterior” (QUINTÃO, 2008, p. 85-89).

Figura 3 - Parte da Rua do Comércio, atual Av. Florentino Avidos, no antigo Porto dos Padres em Vitória (1909).



Fonte: Biblioteca da Universidade Federal do Espírito Santo (UFES). Autor desconhecido.

Figura 4 - Porto de Capuaba em Paul Vila Velha, já munido de acesso ferroviário. Ao fundo o centro histórico portuário de Vitória (1909).



Fonte: Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN). Autor desconhecido.

O programa de urbanização elaborado por Jerônimo Monteiro compreendeu: drenagem, aterros, água e esgotos, limpeza pública, cemitério público, matadouro municipal e lavanderia. No campo urbanístico: jardins, parques e arborização, alargamentos de ruas, iluminação pública e particular, arruamentos e edifícios. A sociedade foi trocando hábitos provincianos pelos de cosmopolitas. Trens da Leopoldina e navios da Companhia Costeira permitiam intercâmbio com a cidade do Rio de Janeiro. A presença dos habitantes dos municípios do Sul do Estado tornou-se frequente na Ilha “vaidosa e progressista” (LIMA JUNIOR; SOARES; BONICENHA, 1994, p. 33).

O desenvolvimento de novas técnicas industriais e de novas velocidades fazia alusão a um maior domínio sobre a natureza e os homens, mas os caminhos das linhas férreas representavam também o crescimento da influência dos mercados internacionais sobre as dinâmicas econômicas locais, com destaque para a Inglaterra e os Estados Unidos. As estruturas portuárias da Baía também começam a se expandir e, em 1906, o governo federal autorizou a Companhia Porto de Vitória (CPV) a implantar novas instalações na região do antigo Cais do Imperador (Fig. 5), em frente ao Colégio dos Jesuítas, atual Palácio Anchieta – sede do governo do Estado⁷.

Figura 5 - Escadaria do antigo Colégio dos Jesuítas em frente ao Complexo Portuário de Vitória. Cartão postal da década de 1920.



Fonte: Arquivo pessoal de Luiz Pizzol. Intervenção da autora em amarelo.

⁷ Informações disponíveis no site da Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa).

O plano de modernização iniciado por Jerônimo Monteiro com o discurso político de progresso e transformação da cidade seria continuado pelos governantes subsequentes. Em 1928, é construída a primeira ligação viária entre Vila Velha e Vitória: a Ponte Florentino Avidos. Originalmente ferroviária, foi encomendada em cinco módulos pré-fabricados de estrutura metálica vindos da Alemanha. Este período também representou o auge dos deslocamentos de bonde elétrico, e a “primeira grande mudança na velocidade de deslocamento urbano” entre as duas cidades (CRUZ, 2010, p. 65).

Outro marco para as transformações urbanas foi o período de influência do Estado Novo, durante os anos 1934 a 1945. Com a crise do mercado internacional em 1929, buscou-se a diversificação interna da economia, até então baseada na agricultura. Foram incentivadas a industrialização urbana e a expansão das malhas viárias e infraestruturais, o que multiplicou assentamentos urbanos e considerável êxodo rural (SIQUEIRA, 1994 e LIRA; OLIVEIRA JUNIOR; MONTEIRO, 2014).

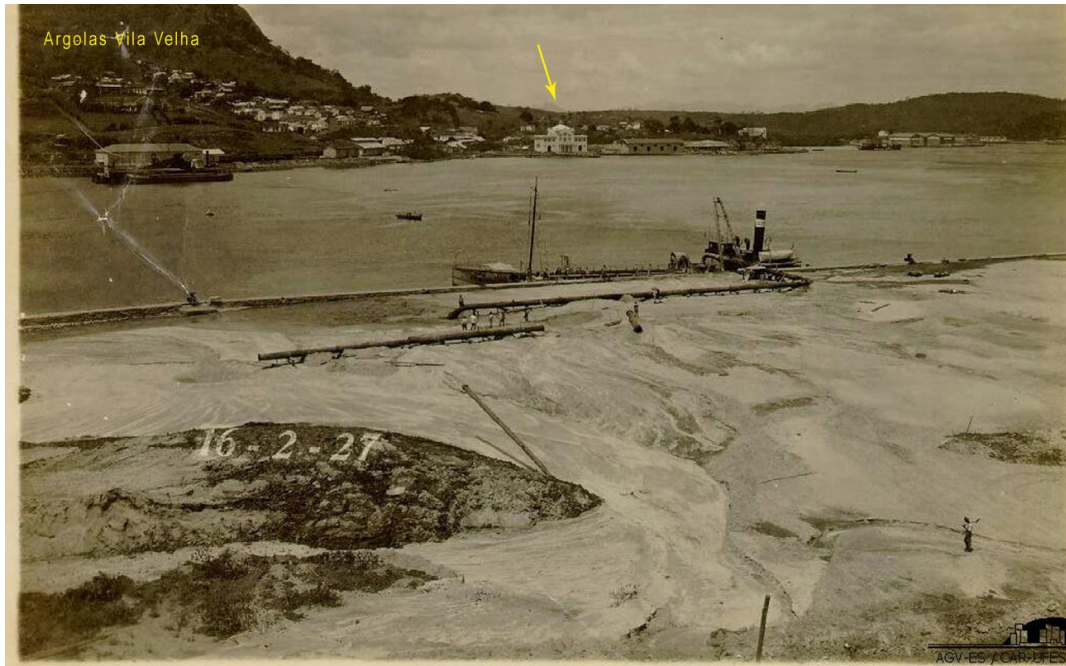
Ferrovia, indústria e porto constituem um trinômio fundamental para que se possa apreender o “redesenho” da região metropolitana de Vitória, a partir de meados da década de 60. A relação intrínseca entre as transformações da configuração espacial da região metropolitana e a infraestrutura de transportes de apoio logístico ao complexo minero-siderúrgico fica evidente [...]. Esse crescimento não foi acompanhado do aporte de infraestrutura urbana necessária, resultando na formação de núcleos habitacionais destinados à faixa de baixa renda, com extrema precariedade no atendimento das demandas da população. Um processo que implicou em intensa expansão urbana, com ocupações de encostas dos morros e manguezais (PEIXOTO, 2003, p. 181).

A movimentação da atividade industrial, as mudanças do perfil econômico e a alteração nos modos de transporte geraram novos empregos fora das produções agrícolas de cana-de-açúcar e de café, o que impulsionou o crescimento das cidades de Vitória e Vila Velha. Nas margens continentais da Baía de Vitória, os bairros vizinhos Paul e Argolas se adensaram fazendo limite com as linhas férreas, a Baía e as hinterlândias portuárias⁸ (Fig. 6, 7 e 8), mas “o crescimento econômico promovido pela

⁸ A sede da Estrada de Ferro Vitória-Minas (EFVM) foi construída em 1927, batizada de Estação Pedro Nolasco em 1935, e transformada no Museu Vale em 1998. A sede da Ferrovia Vitória Sul, a Estação Leopoldina, inaugurada em 1910, está abandonada em estado de deterioração avançado. Ambas estão localizadas no bairro de Argolas, em Vila Velha, às margens da Baía de Vitória. Para história da EFVM, cf. Museu Vale, disponível em: <<http://museuvale.com/site/Website/Museu.aspx?tipo=3>>. Acesso em: 18 maio 2015.

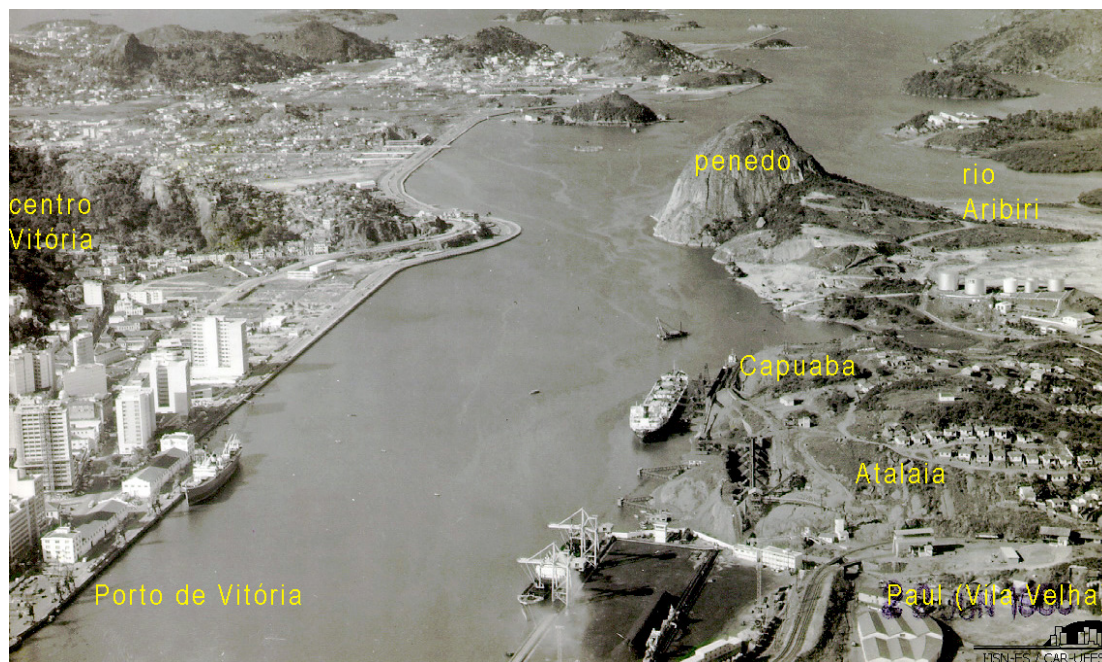
industrialização não se articulava em mesmo nível com o desenvolvimento socioambiental” (LIRA; OLIVEIRA JUNIOR; MONTEIRO, 2014, p. 34).

Figura 6 – Ao fundo antiga Estação Pedro Nolasco, sede da Estrada de Ferro Vitória-Minas indicada pela seta. Em primeiro plano, aterro para construção do Porto de Vitória (1927).



Fonte: Arquivo Geral de Vitória. Autor desconhecido. Intervenção da autora em amarelo.

Figura 7 - Expansão urbana e portuária às margens da Baía de Vitória. À esquerda aterros consolidados e processo de verticalização. À direita: Porto de Capuaba (década de 1960).



Fonte: Instituto Jones dos Santos Neves. Intervenção da autora em amarelo.

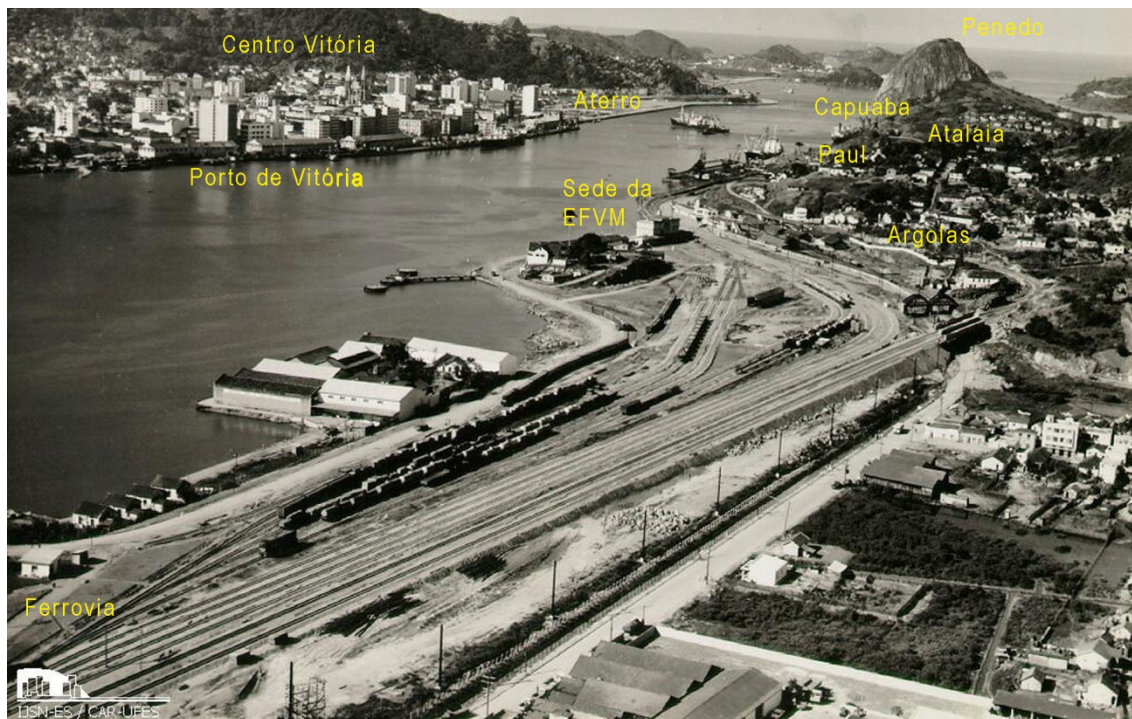
A renovação política e infraestrutural trazida pela crise agrícola e pelas ideologias do Estado Novo refletiu-se na transformação radical do espaço urbano; e os incentivos para aparelhamento do Porto de Vitória ampliaram a velocidade de escoamento da produção industrial. Na década de 1940, entra em funcionamento o Cais do Atalaia, responsável pela movimentação de minério grosso em Vila Velha. Na mesma cidade, e vizinho ao Cais do Atalaia, é criado um novo terminal específico, o Cais de Paul, que hoje compreende o berço arrendado à empresa Peiú S/A, e o berço da Companhia Vale do Rio Doce (CVRD). Em 1970, é construído o Cais de Capuaba, às margens do Penedo, que possui dois terminais: Terminal Portuário de Vila Velha e Terminal da Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa)⁹, equipados para operar navios de até 200 metros¹⁰ (Fig. 9).

A elevada concentração de migrantes na Região da Grande Vitória, em função da desestruturação agrária, e em busca de melhores condições de vida e trabalho na cidade, que se industrializava de forma acelerada, vai influenciar diretamente o novo modelo de ocupação do espaço urbano, que se caracterizou pela intensa concentração demográfica em Vitória e seus municípios vizinhos, promovendo o processo de metropolização da região, inerente ao novo modelo econômico adotado pelo estado. Nesse sentido, na década de 1970, estabelece-se uma rede urbana já diferenciada daquela existente na década anterior. A modernização da economia estadual, sob a hegemonia do modelo capitalista de produção, pautado no grande capital nacional e internacional, muda o perfil urbano da cidade e o de sua população (SIQUEIRA, 2009, p. 10).

⁹ A Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa) é uma Empresa Pública Federal, que constitui a atual autoridade portuária do Espírito Santo. Sua jurisdição abrange os seguintes terminais: Cais Comercial de Vitória, Berços: 101, 102, 103 e 104; Cais de Capuaba (Vila Velha) - Terminal de Vila Velha, Berços: 203 e 204 e Terminal Público, Berços: 201 e 202. Cais de Paul (Vila Velha), Berços: 206 e 905; Terminal Flexibrás – Berço 906; Terminal de São Torquato – Berço 902; Dolfins de Atalaia – Berço 207; Terminal da Zemax – Berço – 909; Cia Portuária Vila Velha (CPVV) – Berço 903; Porto de Barra do Riacho; Porto de Praia Mole. Fonte: Coordenação de Planejamento de Desenvolvimento do Porto de Vitória (Coplad). Disponível em: <<http://www.portodevitoria.com.br/>>. Acesso em: 18 maio 2015.

¹⁰ Informações disponíveis no site da Codesa.

Figura 8 - Expansão das hinterlândias portuárias em Argolas e Paul. Enclaves criados entre os bairros e a Baía. Ao fundo, do outro lado da Baía, galpões portuários no porto de Vitória (1988).



Fonte: Instituto Jones dos Santos Neves. Intervenção da autora em amarelo.

No processo de modernização da economia, as infraestruturas urbanas eram organizadas de modo a suprir o escoamento da produção do centro do País aos portos, e destes até os mercados internacionais. As demandas populares, como transporte, habitação, saneamento, eram subordinadas às pautas da “economia modernizada” que, conforme Siqueira (2011, p. 13), concentrava investimentos na acumulação industrial competitiva nacional e internacional. Em Vitória e Vila Velha, por exemplo, as linhas de bonde que atendiam à população foram erradicadas na década de 1970.

Segundo Siqueira (2011, p. 10), a subordinação das pautas socioambientais trouxe problemas como: “a expansão da periferia, a falta de moradias, a favelização, [...] trabalho insuficiente, crescimento do setor informal, poluição, ocupação de áreas de preservação ambiental e violência”. Muitos desses desafios são presenciados nas cidades contemporâneas, que refletem o acúmulo histórico dessas camadas culturais, geográficas, econômicas e sociais, e que se tornaram mais complexas ao longo do tempo. As reformas para o alcance do ‘progresso e da modernidade’ produziram, além da alteração da paisagem e dos fluxos, o agravamento de desigualdades e conflitos

socioambientais, especialmente no entorno do complexo portuário (Fig. 9), nos bairros Paul e Argolas (Vila Velha) e no centro histórico de Vitória.

[...] o Espírito Santo expressa de maneira singular o desenvolvimentismo brasileiro implantado pelos Governos Militares. Ou seja, um estado produtor e exportador de *commodities*, com uma industrialização baseada em setores que geram poucos encadeamentos intersetoriais e que quase não dialogava com a realidade urbana onde se inseria (LIRA; OLIVEIRA JUNIOR; MONTEIRO, 2014, p. 37).

Figura 9 - Consolidação portuária na Baía de Vitória. Indicados os terminais e berços administrados pela Codesa: 1- Cais comercial de Vitória, 2- Capuaba, 3- Codesa, 4- Peiú, 5- Paul, 6- Terminal da empresa Flexibrás/Technip, 7- Expansão do berço 101, 8- CPVV, 9- São Torquato, 10- Dolfins do Atalaia, 11- Prysmian (1997).



Fonte: Fóton-ES. Autoria: Flávio Lobo Martins. Intervenção da autora em amarelo.

Concentração populacional e aterros

A concentração populacional na região metropolitana para suprir a indústria e a confirmação do protagonismo econômico-mercadológico, em detrimento das demandas socioambientais, são elementos característicos da conformação da rede urbana capixaba (LIRA JUNIOR; OLIVEIRA; MONTEIRO, 2014, p. 35). A priorização econômico-mercadológica acentuou enclaves físicos, disputas pelo meio ambiente urbano, e a prosperidade industrial-portuária às margens da Baía de Vitória e em outras partes do litoral.

O planejamento da expansão leste se deu através do projeto Novo Arrabalde do engenheiro sanitário Saturnino de Brito. O projeto encomendado no final do século XIX compreendia aterros que ampliaram em aproximadamente seis vezes a área urbana da capital, à época concentrada no centro-histórico de Vitória (FREITAS, 2004). Enquanto a ocupação de baixa renda concentrava-se nos manguezais e no centro histórico a oeste, a criação dos bairros Praia do Canto e Enseada do Suá viabilizava novas ocupações. Os investimentos infraestruturais localizados nesta expansão trouxeram melhorias urbanas, mas elitizaram o vetor leste, e acentuaram desigualdades socioambientais na comparação com o antigo núcleo urbano (LIRA; OLIVEIRA JUNIOR; MONTEIRO, 2014, p. 265):

Entre 1970 e 1980, são concluídos os aterros que ocasionaram o desaparecimento das praias Comprida, Santa Helena, do Canto e Suá e a incorporação das ilhas do Boi e do Frade ao tecido urbano da cidade. Verifica-se, também, a conclusão do aterro da Ilha do Príncipe com a instalação da nova rodoviária e a construção da segunda ligação da ilha com o continente. [...] Na Região de Camburi (porção continental do município), o fato importante é a implantação da Siderúrgica de Tubarão (1976) ao lado das instalações portuárias da então Companhia Vale do Rio Doce (CVRD), hoje VALE. Nesse período, intensificam-se os problemas de poluição atmosférica da cidade. É interessante comparar a proporção das instalações da CST e CVRD com o restante da área urbana do município (cerca de mais de 1/3 da mancha urbana total).¹¹

A construção dos aterros extinguiu grande parte da vegetação de restinga, dos mangues e das praias naturais das pequenas ilhas acopladas a Vitória. Muitos deles

¹¹ Evolução urbana da cidade de Vitória. Disponível em <<http://www.vitoria.es.gov.br/cidade/evolucao-urbana>>. Acesso: 10 jan. 2014.

foram motivados pela necessidade de ampliação das áreas planas (pois 40% do território é composto de morros), e pela expansão da atividade Portuária. Para Francisco Freitas (2004) os “interesses políticos” também foram determinantes. Compreendiam principalmente a centralização do comércio do estado em um único e grande porto (FREITAS, 2004, p. 2); e a conquista de “novas áreas de crescimento [...] calcados em questões de acessibilidade e de necessidade de saneamento” (FREITAS, 2004, p. 5). Sobre os discursos que viabilizaram os consecutivos aterros, o autor conclui que:

[...] o fato é que todos os aterros implementados, até então analisados, resultaram em um efeito do tipo "*cascata*", em que a implementação de um primeiro demandava a realização de um outro e assim sucessivamente. As informações apresentadas nos permitem argumentar que, determinações muito mais político-administrativas do que recomendações técnicas orientaram as ações dos governantes. Isto é particularmente explícito no caso da instalação do Porto de Vitória. (FREITAS, 2004, p.5).

Freitas esclarece também que os impactos ambientais dos aterros são marcantes e “vieram a alterar sobremaneira os contornos da ilha de Vitória, impondo a seus habitantes ônus financeiros, sociais e ambientais irreparáveis” (FREITAS, 2004, p. 11), conforme Fig. 10, Fig. 11 e mapa dos aterros de Vitória em anexo¹².

Figura 10 - Em primeiro plano, aterros na Enseada do Suá, Vitória (1970-80). Ao fundo: o Convento da Penha e a região da Prainha em Vila Velha.



Fonte: Instituto Jones dos Santos Neves.

¹² O delineamento dos aterros na pesquisa de Freitas (2004) foi feito de maneira imprecisa sobre levantamento aerofotogramétrico de 1998. Por este motivo, adota-se aqui o levantamento feito pela Prefeitura Municipal de Vitória, conforme mapa anexo, que indica 9.790.483 m² de área aterrada.

Figura 11 - À esquerda: região portuária da Baía de Vitória em 1936. À direita: o mesmo local em 2013, após aterro. No primeiro plano, a diferença marcante entre as interfaces de contato entre orla e água. Ao fundo: o Penedo e as instalações do porto de Capuaba em Vila Velha.



Fonte: Instituto Jones dos Santos Neves.

As alterações físicas produzidas pelos sucessivos aterros, e a sua relação com a expansão dos pátios industriais e portuários, extinguiu ilhas e reduziu áreas de orla, o que pode ter contribuído para a dissolução de algumas dinâmicas preexistentes de contato com a água. Mas essa relação não é nítida, já que a identificação dos limites originais entre terra e mar é pouco precisa diante da consolidação urbana (Fig. 12):

A dificuldade de precisar a área destinada ao porto está também associada às suas sucessivas expansões e, como resultado, ao grande número de aterros que inclui. Entende-se que este se encontra delimitado pela área que se estende desde o antigo Cais Schmidt até o limite com o desativado cais do transporte aquaviário de Vitória [...] (FREITAS, 2012, p. 3).

Figura 12 - Consolidação urbana do centro histórico portuário de Vitória em 1998. A seta indica o extinto cais do transporte aquaviário no limite com o berço 101 do Porto de Vitória.



Fonte: Fóton-ES. Autoria: Flávio Lobos Martins. Intervenção da autora em amarelo.

Apesar da histórica proximidade entre a cidade e o porto, no decorrer da expansão urbana às margens da Baía, percebe-se um processo de geração de conflitos à medida que os interesses políticos favorecem a atividade portuária e prejudicam os demais usos. Apesar do potencial aquaviário da Baía, os pequenos barcos perderam espaço de atracadouro com a proliferação dos aterros; as linhas de bonde foram suprimidas para que se ampliassem avenidas e velocidades para escoamento de mercadorias; os bairros residenciais do entorno perderam espaço para as hinterlândias portuárias em expansão; e a aceleração desse processo acumulou danos ao meio ambiente.

A desigualdade de forças entre esses fluxos de mercadoria e os fluxos sociais reflete como os conflitos da Baía de Vitória estão imbricados em “*tramas urbanas*” (ACSELRAD, 2012, p. 10) que sobrepõem relações complexas. A interpretação dessas tramas escapa dos determinismos que separam sociedade e natureza, efeitos locais e globais, tempo e espaço (SANTOS, 2002; LATOUR, 1994). Para Latour, por exemplo, “local e global, [...] são conceitos bem-adaptados às superfícies e à geometria, mas inadequados para as redes e a topologia” (LATOUR, 1994, p. 116). Essa inseparabilidade das relações que produzem a cidade é confirmada por Miranda no contexto da RMGV quando diz que:

No caso de Vitória, a promiscuidade entre infraestrutura, produção e cidades cria áreas de influência e elos que reforçam a territorialidade da Região. Assim, no presente não se pode abordar o centro principal ou fundacional (de Vitória) duma “aglomeração”, que é a Região (Grande Vitória), sem relacioná-lo a tais elos e áreas, posto que se encontrem entrelaçados e simbioticamente relacionados (MIRANDA; ALBANI, 2011, p.2).

Fluxos portuários e transformação do espaço

Não é a esmo que Francisco Freitas (2012) elege o “desativado cais do transporte aquaviário de Vitória” como demarcação de um dos limites da área portuária. O fluxo de barcos particulares com pequenas cargas acontecia na proximidade com os portos maiores desde os primeiros registros da cidade. O transporte de pessoas também se dava de maneira intensa nas primeiras lanchas que faziam o trajeto entre Paul (Vila Velha) e o centro de Vitória, o coloquialmente chamado “antigo” aquaviário (Fig. 13).

Figura 13 - Antigo sistema de transporte aquaviário entre Paul e Vitória. Atracamento no berço 101 do Porto, em Vitória (1976).



Fonte: Instituto Jones dos Santos Neves.

Os batelões, canoas, pirogas e barcos a remo atravessavam pessoas e pequenas cargas na baía, em Vitória, Vila Velha e Cariacica desde os primeiros registros históricos. “Na rua do comércio”, enquanto ao largo flutuavam saveiros, “pontões” da casa Hard & Cia, carregados de café, esperavam navios. As pequenas pontes construídas sobre troncos de coqueiro, dos clubes Álvarez Cabral e Saldanha da Gama, serviam de amarração às lanchas, iates e barcaças à vela, de cabotagem, vindos dos municípios litorâneos. Botes com nomes sugestivos e guarnecidos de tapetes esperavam passageiros, a tostão, para Argolas, São Carlos, Porto Velho ou visitas a bordo. Canoas do Marinho, de Cariacica, e do Lameirão vendiam lenhas, frutas, verduras, caranguejos, cal, tijolos, areia e água (LIMA JUNIOR; SOARES; BONICENHA, 1994, p. 33).

Em 1979, entra em funcionamento o Sistema de Transporte Aquaviário da Grande Vitória, administrado pela Companhia de Desenvolvimento Urbano S.A. (Comdusa), órgão do estado também responsável pelos aterros da figura 10. Ele teve seu auge na década de 1980, quando chegou a transportar “mais de 460 mil usuário/mês” (LIRA; OLIVEIRA JUNIOR; MONTEIRO, 2014, p. 272). O Sistema funcionava dentro da Baía de Vitória com três terminais em Vitória, dois em Vila Velha e um em Cariacica, operando primeiramente em três linhas: Vitória-Prainha de Vila Velha, Vitória-Porto de Santana em Cariacica, e Vitória-Paul, com proposta de expansão da frota e dos itinerários em etapas subsequentes (Fig. 14, 15, 16 e 17). Em 1978, o *Estudo de localização, dimensionamento e projetos alternativos*, elaborado pelo Instituto Jones dos Santos Neves (IJSN)¹³, apontava as crescentes demandas por esse tipo de transporte, principalmente no Terminal do Centro (Centro histórico-portuário de Vitória): “é uma das opções mais racionais no sentido de melhorar o serviço de transporte de passageiros na Aglomeração Urbana da Grande Vitória” (INSTITUTO JONES DOS SANTOS NEVES, 1978, p. 7).

Figura 14 - Distâncias, velocidades e duração da viagem das linhas que chegavam ao terminal aquaviário do Centro.

LINHAS	DISTÂNCIA (em metros) *	VELOCIDADE BARCOS (em nós)	TEMPO DE VIAGEM (**)
Centro-P.Santana	4275	7	25
Centro-Paul	550	5	9
Centro-Prainha	4935	7	28

* Considerando-se manobras.

** Considerando-se o tempo de viagem da barca entre dois terminais, acrescido dos tempos de desembarque e embarque (5 minutos).

FONTE: Quadro 9 - "Sistema Aquaviário - PAITT" - FJSN - 1978.

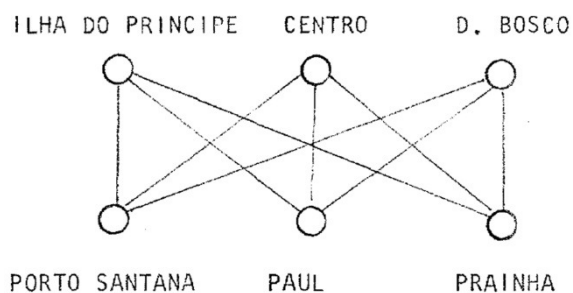
Fonte: Instituto Jones dos Santos Neves, 1978.

* Quadro presente no estudo elaborado pelo Instituto Jones dos Santos Neves (1978).

¹³ A Fundação Jones dos Santos Neves (FJSN), instituída em 1975, foi transformada em autarquia em 27 de outubro de 1980, passando a denominar-se Instituto Jones dos Santos Neves (IJSN). Fazia parte da Secretaria de Estado do Interior e dos Transportes, desenvolvendo estudos para a Companhia de melhoramentos e desenvolvimento urbano e atualmente é vinculado à Secretaria de Estado de Economia e Planejamento (SEP). Cf. Instituto Jones dos Santos Neves, disponível em: <http://www.ijsn.es.gov.br/Sitio/index.php?option=com_content&view=category&layout=blog&id=99&Itemid=208>. Acesso em: 18 maio 2015.

Figura 15 - Localização dos terminais aquaviários e trajetos entre Vitória, Vila Velha e Cariacica. Diagrama presente no estudo elaborado pelo Instituto Jones dos Santos Neves (1978).

3ª ETAPA DE FUNCIONAMENTO



Fonte: Instituto Jones dos Santos Neves, 1978.

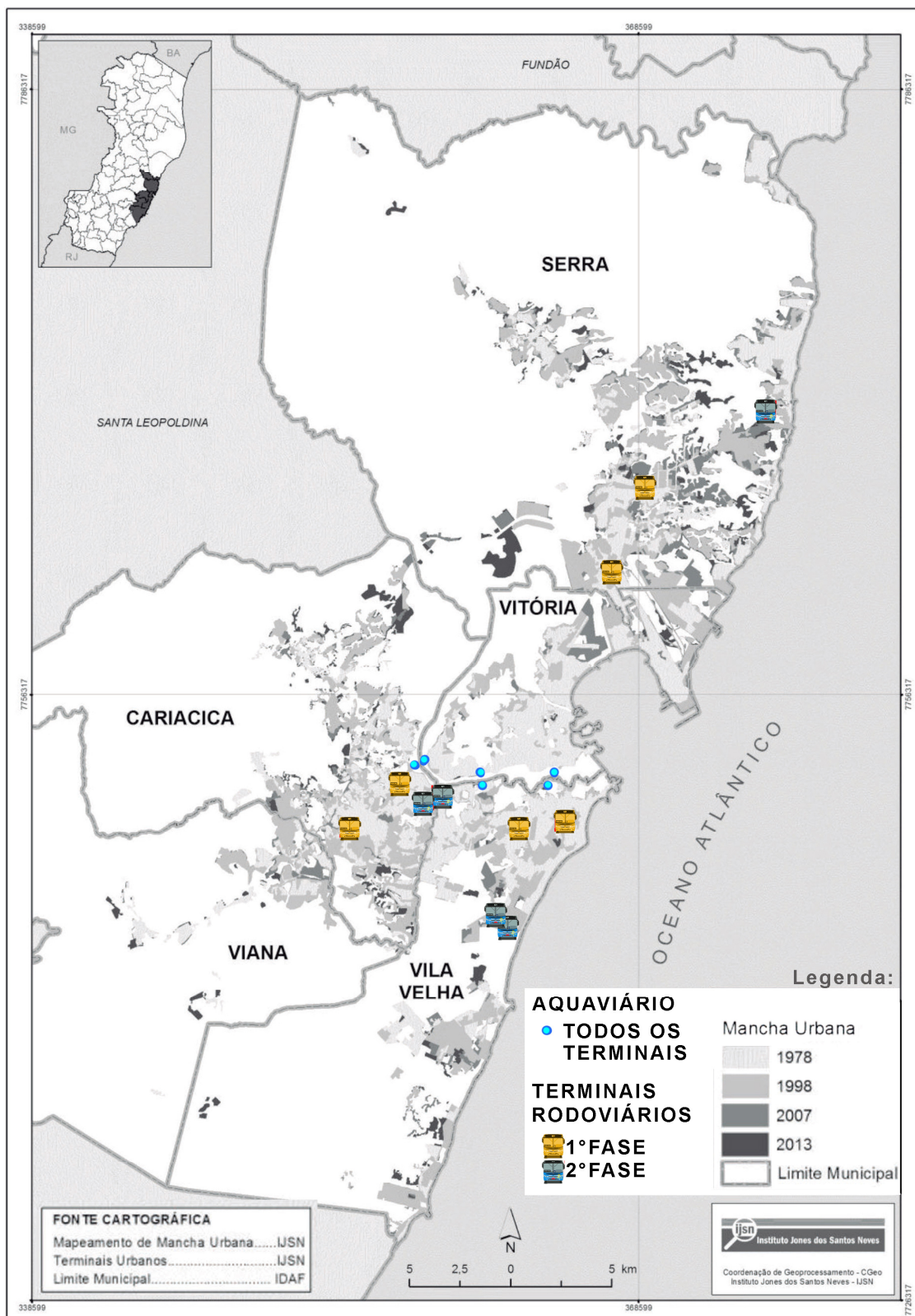
*Diagrama presente no estudo elaborado pelo Instituto Jones dos Santos Neves (1978).

Figura 16 - Terminal aquaviário de Vitória reformado em 1980. Ao fundo: a Avenida Marechal Mascarenhas de Moraes, no centro de Vitória. À direita: o Penedo, em Vila Velha (1980).



Fonte: Instituto Jones dos Santos Neves.

Figura 17 - Mapa da expansão urbana dos cinco municípios da Região Metropolitana da Grande Vitória (RMGV), com localização dos terminais rodoviários do sistema Transcol.



Fonte: LIRA; OLIVEIRA JUNIOR; MONTEIRO, 2014, p. 271. Autoria: Instituto Jones dos Santos Neves.

*Modificado pela autora com a inclusão do sistema aquaviário.

**Mapa original em anexo.

Na década de 1980, o sistema aquaviário foi integrado à rede rodoviária do programa Transcol¹⁴ de ônibus coletivos. As lanchas que chegavam ao Terminal Aquaviário do Centro de Vitória e ao Terminal Aquaviário de Dom Bosco, na Avenida Marechal Mascarenhas de Moraes, conectavam-se com as linhas alimentadoras de ônibus que, por sua vez, distribuíam os fluxos aos pontos nodais dos terminais rodoviários. Os terminais da Companhia de Transportes Urbanos da Grande Vitória (Transcol) estavam estrategicamente localizados (Fig. 17) de modo a expandirem os vetores da ocupação urbana (INSTITUTO JONES DOS SANTOS NEVES, 1986, p. 09).

O Sistema Transcol foi implantado em meados da década de 80, a partir de estudos técnicos do Instituto Jones dos Santos Neves (1984) e da criação da Companhia de Transportes Urbanos da Grande Vitória, em 1986, com a função de organizar o transporte coletivo rodoviário da região metropolitana de maneira integrada. A ideia era formar um sistema tronco-alimentador, com alguns terminais rodoviários distribuídos em bairros estrategicamente escolhidos em função de uma centralidade relativa a zonas de expansão na malha urbana, de modo que houvesse uma integração entre eles sem custo adicional aos passageiros. [...] a criação dos Terminais Urbanos foi um fator de indução e consolidação do crescimento urbano (LIRA; OLIVEIRA JUNIOR; MONTEIRO, 2014, p. 208-269).

Em 1994, a concessão para exploração do aquaviário passa a ser da Pisa Engenharia, empresa de capital privado. As lanchas saíam abarrotadas de Vila Velha para desembarcar passageiros em Vitória, enquanto outros barcos independentes do sistema oficial também eram solicitados para suprir demandas excedentes. Passados cinco anos a empresa faliu, permanecendo obscuros, até hoje, os motivos que desencadearam o processo. Alguns autores alegam a influência da construção da terceira ponte (Ponte Deputado Darcy Castello de Mendonça, 1978-1989) e da implantação do sistema Transcol, quando “[...] sem uma articulação intermodal, a demanda de transporte hídrico foi migrando progressivamente, até sua extinção [...], com 33 mil usuários/mês” (LIRA; OLIVEIRA JUNIOR; MONTEIRO, 2014, p. 272).

¹⁴ Esta pesquisa não nega a contribuição do sistema Transcol para a RMGV. A implantação do sistema foi importante para a diversificação da ocupação urbana, que na época era muito concentrada em Vitória. Isso ocorria “não somente devido ao posicionamento físico central de Vitória na aglomeração, mas também por concentrar a maior parte dos empregos entre os municípios” (LIRA; OLIVEIRA JUNIOR; MONTEIRO, 2014, p. 273).

Expansões em andamento

A expansão do berço 101 do Porto de Vitória se sobrepôs ao atracadouro do antigo aquaviário no centro de Vitória em 2012 (Fig. 18 e 19). Entre os diferentes usos que compõem este contexto litorâneo da cidade, são contrastantes as diferenças entre áreas ocupadas pelas instalações industriais e portuárias e áreas com outros tipos de usos. Essa relação é também conflituosa em terra, entre as dinâmicas dos fluxos de mercadoria e as dinâmicas dos bairros residenciais adensados no entorno, como Paul e Argolas em Vila Velha, e o centro histórico de Vitória. As velocidades portuárias (tráfego de caminhões, manipulação de *containers* e *commodities*) se sobrepõem às velocidades cotidianas mais lentas (os fluxos de pessoas em seus percursos rotineiros). Para Monié e Vidal (2006, p. 984) esse contexto é semelhante ao de outras dinâmicas de comércio marítimo no Brasil pós 1950, “que conquistaram agilidade e eficiência, porém com pouca valorização das potencialidades locais”, onde:

[...] os investimentos são consideráveis, as tecnologias de manuseio das cargas restringem a criação de empregos, as interações com o local de implantação são também limitadas, pois a função maior da plataforma portuária reside na sua capacidade de redistribuir imediatamente os fluxos que para ela convergem (MONIÉ; VIDAL, 2006, p. 984).

Atualmente, o Complexo Portuário de Vitória, distribuído entre os municípios de Vitória, Vila Velha e Cariacica, conforma um dos maiores complexos portuários do Brasil, com obras de expansão em andamento na Baía de Vitória financiadas por recursos privados e também pelo Governo Federal através do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC)¹⁵: “R\$100 milhões com a dragagem e derrocagem da Baía de Vitória, [...] e mais R\$125 milhões na obra de expansão do Cais Comercial do Porto” (COMPANHIA DOCAS DO ESPÍRITO SANTO, 2010, p. 3).

Neste sentido, é possível destacar os investimentos agrupados no setor de Infraestrutura, que representam a maior parcela dos investimentos

¹⁵ O Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), instituído no primeiro mandato do presidente Luiz Inácio “Lula” da Silva (2007-2010) e ampliado em 2011, consiste em um conjunto de medidas para “Incentivar o investimento privado; Aumentar o investimento público em infra-estrutura; e Remover obstáculos (burocráticos, administrativos, normativos, jurídicos e legislativos) ao crescimento” (BRASIL 2007, p. 2). Quanto aos demais índices almejados pelo programa e seus resultados, conferir Neto et al. (2009).

no estado, com um valor da ordem de R\$ 53,2 bilhões. [...] os investimentos voltados aos portos e terminais capixabas estão concentrados no setor de Terminal Portuário/ Aeroporto e Armazenagem, setor que atinge o montante de R\$ 6,5 bilhões do total de investimentos previstos até 2016 [...]. Esses investimentos encontram-se distribuídos em 67 projetos, dentro dos quais 21 projetos estão voltados exclusivamente ao sistema portuário capixaba, somando R\$ 5,6 bilhões. O restante dos projetos do setor Terminal Portuário/Aeroporto e Armazenagem estão ligados a investimentos no setor aéreo, centros de distribuição, terminais alfandegados e empresas voltadas ao comércio internacional (INSTITUTO JONES DOS SANTOS NEVES, 2013, p. 18).

Em apresentação do andamento das obras, em maio de 2012, a Codesa detalhou mais uma etapa do processo de ampliação e alargamento do Cais Comercial de Vitória. A obra realizou enrocamento, estaqueamento e concretagem de 19.489,50m² para expansão do Berço 101 em Vitória. O pátio portuário avançou em direção ao centro da Baía, causando afunilamento que se sobrepõe ao canal, e também avançou no sentido longitudinal, de modo a suprimir de vez o antigo ponto de acesso dos terminais aquaviários que marcaram a histórica do lugar. Em 2015, ele continua a avançar em Vitória e Vila Velha.

Figura 18 - Expansão do Berço 101 em Vitória. Enrocamento, estaqueamento e concretagem da Baía se sobrepõem aos antigos acessos aquaviários.



Fonte: Companhia Docas do Espírito Santo, 2012.

Figura 19 - Expansão do Berço 101 em Vitória. Enrocamento, estaqueamento e concretagem sobrepondo-se ao acesso dos pequenos barcos que estão em segundo plano.



Fonte: Companhia das Docas do Espírito Santo, 2012.

Segundo o diretor presidente da Codesa, a atividade portuária tem sido responsável pela maior parte das arrecadações dos municípios de Vitória e Vila Velha, mas, mesmo com os vultosos investimentos para adequação da atividade portuária na Baía de Vitória, esta não terá uma sobrevida muito longa:

[...] a bacia será aprofundada para 14 metros, permitindo operações de navios tipo Panamax com 244 m de comprimento por 32 metro de boca (largura) e 12,5 metros de calado. [...] Essa intervenção é necessária e importante mas não suficiente para garantir o futuro portuário do Espírito Santo, daqui a 10 ou 20 anos. O Estado precisa de um porto para receber os grandes navios, seguindo uma tendência mundial. Por isso está sendo estudada uma alternativa, que está sendo chamada de Novo Porto de Vitória ou Porto de Águas Profundas (COMPANHIA DOCAS DO ESPÍRITO SANTO, 2010, p. 02).

Investimentos e projetos financiados pelo Estado e pela iniciativa privada já foram aprovados para dar continuidade às expansões até 2016¹⁶ (INSTITUTO JONES DOS SANTOS NEVES, 2013, p. 18-19). Uma análise mais recente das condições ambientais e econômicas para viabilizar novos empreendimentos foi encomendada pela Secretaria de Portos da Presidência de República (SEP/PR). Trata-se do *Plano Mestre do Porto de Vitória*, desenvolvido pelo Laboratório de Transportes e Logística da Universidade Federal de Santa Catarina - LabTrans/UFSC (2012) em parceria com a SEP/PR. O documento de 269 páginas com mapas, ilustrações, gráficos e tabelas numéricas não menciona, em nenhum momento, os impactos da expansão portuária nas dinâmicas socioambientais do entorno, apesar do dito caráter ambiental e qualitativo das suas pesquisas.

¹⁶ Em Nota Técnica sobre o desempenho do Setor portuário no Espírito Santo, o IJSN detalha a origem e o destino dos investimentos: “[...] dados apontam que 47,9% dos investimentos nos portos e terminais portuários capixabas encontram-se em fase de Execução, o que corresponde a um montante de R\$ 2,7 bilhões no período 2011-2016. O restante dos projetos, cerca de R\$ 2,9 bilhões ou 52,1%, apresentam-se em fase de Oportunidade para serem executados nos próximos anos. Em relação ao tipo de Capital empregado nos projetos, os investimentos nos portos capixabas apresentam uma maior participação do capital Privado Nacional com 64,7%, em detrimento aos outros investidores. Os projetos com capital Privado Nacional somam cerca de R\$ 3,6 bilhões, distribuídos em 11 projetos, seguidos dos investimentos em capital Estrangeiro, com valor de R\$ 1,4 bilhões distribuídos em dois projetos. Esse montante representa 25,8% do total voltado para o setor no período avaliado. E, por fim, estão os investimentos com capital Público, que somam cerca de R\$ 534 milhões distribuídos em 8 projetos” (INSTITUTO JONES DOS SANTOS NEVES, 2013, p. 19).

Se no passado as decisões nacionais moldaram a [economia da] RMGV, criando até mesmo sua hegemonia no contexto estadual, cumpre notar que hoje, as decisões relativas às maiores plantas industriais e ao principal porto da região, grande responsável pelo escoamento do minério de ferro do Brasil, cabem às empresas privadas, cujo papel no cenário macroeconômico está atrelado às flutuações da demanda internacional por *commodities*. Ou seja, muito embora o território metropolitano seja o lugar da estrutura produtiva mais sofisticada e diversificada e de melhor remuneração é também extremamente vulnerável a decisões e demandas do sistema econômico mundial [...] (LIRA; OLIVEIRA JUNIOR; MONTEIRO, 2014, p. 387).

O favorecimento dos setores privados e cenários macroeconômicos internacionais, representados pelo setor de *commodities*, tem acentuado desigualdades, vulnerabilidades e dependências socioambientais locais, e conformado um modelo hegemônico de produção do espaço na Baía desde a década de 1970. Mas, ciente de que os espaços de circulação de cargas afetam outros fluxos urbanos, principalmente a corporeidade dos “homens lentos” (SANTOS, 2002, p. 220), é preciso visibilizar esses impactos, e identificar quais são os conflitos que dificultam as permanências e diversidades de populações e usos não hegemônicos. Dialoga-se com Milton Santos quando diz que “é pela corporeidade dos homens lentos” que o homem participa do processo de ação e construção da cidade (SANTOS, 2002, p. 51). Para ele, “o mundo da fluidez, a vertigem da velocidade [...] revelam, por contraste, no ser humano, o corpo como uma certeza materialmente sensível, diante de um universo difícil de apreender” (SANTOS, 2002, p. 212).

Riscos e conflitos socioambientais

Em *A Sociedade em Rede* (1999), Manuel Castells discorre sobre as relações de dependência articuladas pelas “estruturas sociotécnicas”, que conectam as “redes” metropolitanas e as relações espaço-temporais (CASTELLS, 2003, p. 467). Concorde-se com o autor na sua crítica à influência que os fluxos globais exercem na percepção das transformações que atuam sobre a dimensão espacial da vida cotidiana. Nesta, “o espaço não é reflexo da sociedade, e sim sua expressão. O espaço é a sociedade, é tempo cristalizado” (Idem, p. 500). Nesse sentido, o panorama histórico da Baía de Vitória apresentou, de forma abrangente, as formas pelas quais os fluxos econômico-portuários têm prevalecido sobre as preexistências socioambientais. Mas diante das complexidades informacionais inerentes a estas “redes”, ainda é preciso reconhecer, na cidade contemporânea, a “expressão” socioespacial dessas relações, os pontos de vista subjugados ao longo da história, e as transformações urbanas motivadas por interesses nem sempre nítidos, onde:

[...] essa transformação não segue um padrão único, universal: apresenta variação considerável que depende das características dos contextos históricos, territoriais e institucionais. De outro, a ênfase na interatividade entre os lugares rompe os padrões espaciais de comportamento em uma rede fluida de intercâmbios que forma a base para o surgimento de um novo tipo de espaço, o espaço de fluxos (Idem, p.487).

A produção hegemônica dos fluxos na Baía de Vitória revela restrições infraestruturais, de moradia, de transporte, enclaves físicos, impactos do trânsito de cargas pesadas, entre outros, relativos a fatores simbólicos, culturais, no campo dos espaços urbanos compartilhados. A má distribuição de recursos, de serviços, e de riscos tem acentuado desigualdades e vulnerabilidades em diferentes níveis. Sobre as desproporções físicas e discursivas que se dão no contexto da RMGV, Miranda e Albani comentam que:

A sociedade civil reclama que os complexos econômicos implantados no Estado geram grandes problemas sociais e ambientais, a vulnerabilidade a lógicas adventícias, e ainda que e a perda de espaço político local para negociação amplia-se com a globalização. Isso se aplica às decisões adventícias sobre venda, fusões e aquisições de empresas cruciais à economia estadual, sobre a construção ou a duplicação de grandes plantas industriais próximas às cidades ou áreas de proteção ambiental. Por sua vez, os ufanistas comemoram

empregos, investimentos e índices econômicos. Constatou-se até 2008 uma desproporção abissal entre investimentos nos setores infraestruturais (corporativos) em comparação com os investimentos urbanos ou relacionados às necessidades coletivas (MIRANDA; ALBANI, 2011, p. 4-5).

Para melhor elucidar esse panorama de propagação de riscos, é importante perguntar: risco de quê? E para quem? Na porção insular da cidade de Vitória está o centro histórico da capital, e do outro lado da Baía, em linha reta, o bairro Paul, ambos os bairros adensados, de uso misto, com zonas de preservação ambiental, e edifícios históricos tombados¹⁷. Essa travessia remete à fundação do Estado do Espírito Santo, conforme se pode observar anteriormente. O bairro de Paul é um dos mais antigos da região centro-histórico-portuária na Região Metropolitana da Grande Vitória (RMGV), mas suas pautas sociais têm sido historicamente subordinadas aos interesses logísticos dos Portos, haja vista a desativação dos bondes e do sistema aquaviário, que agravaram a qualidade dos deslocamentos cotidianos e reduziram oportunidades de acesso à cidade. Mas os danos à população não param por aí. O bairro tem perdido espaço físico para as hinterlândias portuárias, como demonstrado na imagem a seguir (Fig. 20 e 21), em um processo de tomada de parte da praça pública, e de bloqueio do contato com a orla da Baía.

Outro problema grave enfrentado em Paul é a proximidade das casas, do comércio local, e da praça pública com os reservatórios de combustível instalados no alto do Morro de Atalaia. Os 32 tanques de gasolina, álcool de óleo diesel de responsabilidade do Terminal Portuário do Espírito Santo S.A. estão sem manutenção e com a estrutura comprometida (Fig. 21). A licença de instalação da empresa está suspensa após descumprimento da determinação de desmonte, emitida pelo Instituto Estadual de Meio Ambiente e Recursos Hídricos (Iema), e até o presente momento não houve iniciativa para resolução do impasse. O trânsito constante de caminhões pesados e de cargas tóxicas, e as péssimas condições na estrutura dos referidos tanques, associados a tremores provocados por explosões, decorrentes da dragagem e derrocagem da Baía,

¹⁷ Paul limita-se ao norte pela Baía de Vitória, a leste pelo morro de Atalaia, a oeste pelo bairro Argolas e ao sul pelo centro comercial de Vila Velha. O Plano Diretor Municipal (PDM) de Vila Velha (Lei nº 5.441 de 2013) o situa em três zonas contrastantes: Zona de especial interesse ambiental (ZEIA), Zona de equipamentos especiais (ZEE) e Zona de especial interesse econômico (ZEIC). O centro histórico de Vitória delimita-se ao sul pela Baía de Vitória, ao norte pelo afloramento rochoso do Maciço Central, a leste pelo Clube de Regatas Saldanha da Gama, e a oeste pela Baía Noroeste.

produzem risco de desmoronamento dos tanques, incêndios, vazamentos e contaminações, danos nas edificações do entorno e riscos à integridade física dos moradores.

Figura 20 - Galpões da empresa Peiú separam o bairro Paul da Baía. Ao fundo guindastes portuários e afloramento rochoso do Maciço Central em Vitória vistos da praça de Paul (2015).



Fonte: Arquivo pessoal.

Figura 21 - O Porto avança sobre o espaço físico do bairro Paul. Demolição de parte do morro de Atalaia e tonéis de combustível que colocam em risco a população local (2015).

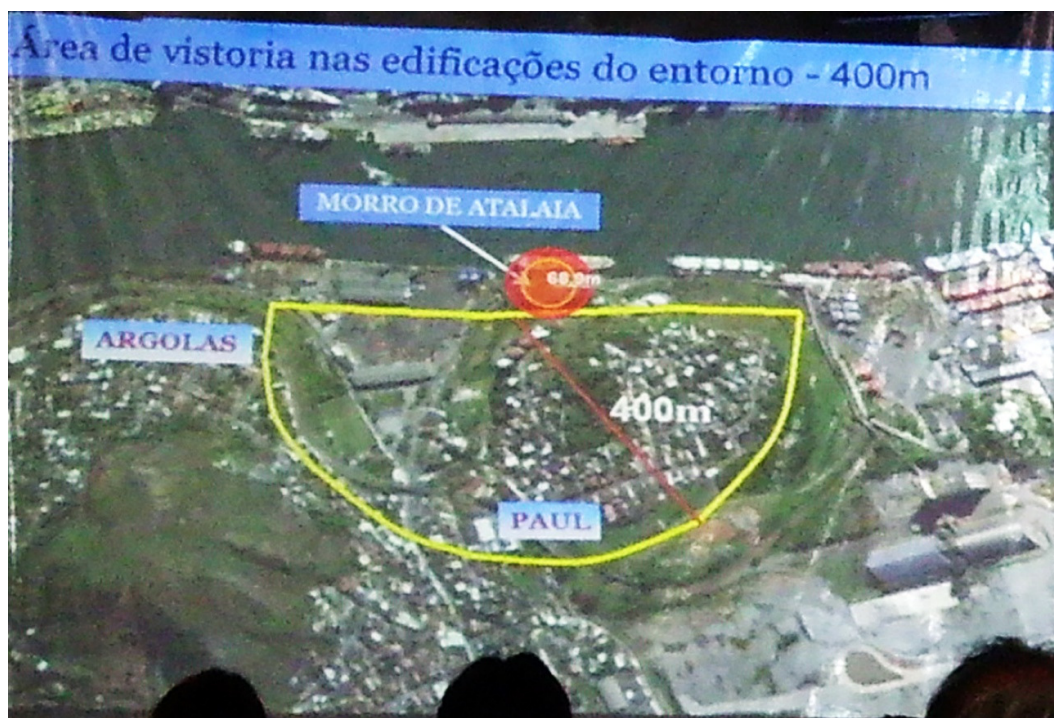


Fonte: Arquivo pessoal.

Para agravamento desta situação, em 2014 uma Audiência Pública organizada pela Codesa apresentou para os moradores de Paul outro projeto de expansão das hinterlândias portuárias. Tratava-se da demolição de parte do afloramento rochoso do Morro Atalaia, 76.228 m³ de rocha, para aumentar a capacidade do pátio portuário na fronteira da Baía com Paul. Sensibilizados pela recorrência de situações semelhantes de demolições na Baía, e tendo conhecimento dos tremores, rolamentos de pedra e rachaduras a que estavam sujeitos, os moradores reivindicaram melhores condições de sobrevivência aos possíveis impactos, cientes de que as explosões aconteceriam independentemente dos riscos eminentes. A proposta apresentada pelas autoridades portuárias era estabelecer uma linha de abrangência, indicada por um semicírculo na imagem do satélite (Fig. 22). Na parte de dentro do semicírculo, segundo os representantes portuários, estavam assinaladas as residências que seriam vistoriadas durante as obras. Após anuência do Iema (ver licença de instalação e condicionantes em anexo), as respectivas obras foram aprovadas.

A situação de subordinação e risco enfrentada pelos moradores de Paul é apenas um dos exemplos de conflitos produzidos no cotidiano da Baía de Vitória, e apresenta alguns dos atores que aparecerão em outras instâncias das disputas pela produção do espaço. São eles: Iema, Codesa, o poder público, suas regulamentações e legislações, e a sociedade civil. Esta última, que recebe a maior parte dos impactos negativos das decisões tomadas pelos demais órgãos, será abordada nas aproximações dos próximos capítulos.

Figura 22 - O semicírculo amarelo indica área do bairro Paul a ser vistoriada quando da demolição de parte da rocha de Atalaia, indicada em vermelho (2014).



Fonte: Elaborada pela autora a partir de imagem retirada do vídeo da Audiência Pública realizada pela Codesa em Paul, em 2014.

Despolitização da questão ambiental

A materialização dos discursos de progresso, que possibilitaram a adequação da cidade à modernidade, exemplificam como os interesses político-econômicos¹⁸ de grandes empresas internacionais têm sido determinantes na produção do espaço da Baía de Vitória. As decisões espaciais danosas ao meio ambiente, como no exemplo do bairro Paul, têm prevalecido, empoderadas pelas retóricas sociotécnicas da “sustentabilidade na ótica da eficiência” (ACSELRAD, 2009, p. 48). Neste contexto, as práticas sociais “ordinárias”, no sentido de Boaventura de Souza Santos (2003, p. 38), encontram-se em extrema desigualdade de poder na disputa física pela cidade e também no plano discursivo, conforme exemplos que seguem:

[...] o Porto de Vitória realiza o segundo dia da I Semana de Capacitação dos Empregados, que aconteceu no auditório da Codesa. A palestra da manhã [...] abordou a nova resolução de compras e serviços sustentáveis, exigida pelo Tribunal de Contas para que todas as empresas públicas realizem seus investimentos de forma sustentável, respeitando questões como sustentabilidade com responsabilidade, visando à redução do impacto ambiental (COMPANHIA DOCAS DO ESPÍRITO SANTO, 2014).

O enunciado da Assessoria de Comunicação da Codesa é enfático no objetivo da sustentabilidade (repetido por três vezes no mesmo parágrafo), mas ao final acaba por confirmar a inviabilidade prática do seu próprio discurso quando esclarece que a proposta visa à sustentabilidade como “redução do impacto”, e não sua inexistência. Na contramão do que versam as retóricas dos mecanismos de regulação e dominação, a sustentabilidade como estratégia busca legitimar o crescimento diante de custos socioambientais. Para Acselrad, “[...] as tramas urbanas têm se mostrado, no Brasil, atravessadas por dinâmicas de despolitização e construção de consensos destinadas a ativar a competição interurbana por investimentos internacionais [...]” (ACSELRAD, 2012, p. 10).

¹⁸ Esta rede de sobreposições político-econômicas será aqui abordada quando da sua manifestação nos conflitos e recortes espaço-temporais da pesquisa de campo. A pesquisa reconhece a influência dos processos de dominação inerentes ao sistema capitalista, e a contribuição do marxismo não dogmático de autores como Henri Lefebvre, David Harvey e Antonio Negri. Mas em vez de desenvolver uma explanação acerca das teorias dos ‘capital-ismos’, busca entender de perto como os processos de dominação econômica se materializam nos espaços vividos, nas microrrealidades urbanas, do contexto específico da Baía de Vitória.

Em busca de ampliar o debate sobre os paradigmas que desafiam a politização dos conhecimentos socioespaciais, a contribuição da ecologia política torna-se imprescindível. No Brasil, pesquisadores e ativistas se reuniram para debater os efeitos do crescimento econômico e social para as cidades em assembleias mundiais como a “Eco ‘92” em 1992, e a “Rio +20” (Conferência das Nações Unidas sobre Desenvolvimento Sustentável). Neste ambiente de discussão multidisciplinar, que associou as bases de recursos materiais e econômicos à pesquisa da ecologia, surgiu uma proposta de abordagem sistêmica do tema ambiental que confronta a simplificação dos discursos sobre a possibilidade de equilíbrio entre crescimento econômico e preservação de recursos naturais, o que caracterizaria o dito ‘desenvolvimento sustentável’. Das principais contribuições do debate ecológico, salientam-se o aprofundamento de temas como natureza, sociedade e comportamento humano, desenvolvimento e crescimento econômico, entre outros, que são fortemente apropriados pelos grandes empreendedores. A ecologia política como campo teórico de debates busca confrontar estes discursos essencializados que tendem a manipular significados de forma a legitimar a evolução do crescimento “desenvolvimentista” (ACSELRAD, 2009, p. 46).

Diante das promessas retóricas da cidade como espaço democrático, lócus do bem-estar e do conhecimento tecnológico, é preciso perguntar se é possível a coexistência dos interesses dos grandes mercados com os demais modos de vida urbanos. No caso da Baía de Vitória, tal questão põe em jogo a relação entre portos e as preexistências socioambientais e até que ponto o meio ambiente da cidade sustenta o crescimento da atividade portuária em detrimento de outras coexistências. Para Monié e Vidal (2006) os efeitos indesejáveis para as relações humanas continuarão a ser reproduzidos diante da promoção das prioridades aos “sistemas técnicos”, e do não estabelecimento de novas relações entre atividade portuária e o seu entorno (MONIÉ; VIDAL, 2006, p. 993). Se os mercados globais exploram as bases ambientais com a promessa de crescimento com *desenvolvimento e sustentabilidade*, é importante perceber como as relações socioespaciais materializam esses discursos. Trata-se de perguntar, então, a quem se destina este desenvolvimento. Concorde-se com Acselrad (2009, p. 48) quando diz que:

[...] a motivação central da sustentabilidade na ótica da eficiência é mesmo o combate ao desperdício da base material do desenvolvimento, a instauração da racionalidade econômica na escala do planeta, a sustentação, enfim, do mercado como instância reguladora do bem-estar dos indivíduos na sociedade.

Diante do complexo quadro contemporâneo de imposições agressivas dos *espaços de fluxos* (CASTELLS, 2003), e dos seus efeitos sobre as coexistências e diversidades da vida nas cidades, as retóricas sustentadas pelas legislações vigentes ainda não conseguem alcançar as demandas de urgência do País. Para Bryant e Bailey (1997), em contraste com as formulações ambientais consensuais, é preciso aprofundar as pesquisas pelo viés da produção de um ambiente politizado, e seus possíveis significados. Estes desafios influenciam toda a rede de relações urbanas, tanto pela configuração de problemas ambientais, econômicos quanto estruturais que não se resumem a respostas únicas. Como assinala Acselrad (2009, p. 65), é preciso “reconhecer que há várias maneiras de as coisas durarem, sejam elas ecossistemas, recursos naturais ou cidades”.

Quando as instalações portuárias são expandidas a qualquer custo socioambiental, os conflitos e riscos provenientes dessa relação de dominação nem sempre são nítidos. É preciso identificar como essas disputas de poder estão materializados no espaço e reconhecer a despolitização destes debates nos discursos hegemônicos sobre a cidade. Esta pesquisa propõe a identificação de pontos de vista subjogados, realidades conflitantes e desafiadoras para a sociedade urbana, nos seus distintos modos de vida.

Entre os processos de gestão e produção da cidade sempre foi um desafio lidar com os interesses e desejos de múltiplos sujeitos, com diferentes origens, conhecimentos e habilidades. Contra as tentativas de silenciamento, despolitização e dominação, focam-se as que desconstróem consensos, para reunir informações antes não percebidas e para entender como o ônus e o benefício da urbanização e do dito “desenvolvimento” estão distribuídos. Como se expressam as formas outras de se fazer cidade, a “produção social do espaço” no sentido de Henri Lefebvre (2006). Sobre a sua complexidade o autor argumenta:

Os espaços de representação, ou seja, o espaço vivido através das imagens e símbolos que o acompanham, portanto, espaço dos “habitantes”, dos “usuários”, mas também de certos artistas e talvez dos que descrevem e acreditam somente descrever: os escritores, os filósofos. Trata-se do espaço dominado, portanto, suportado, que a

imaginação tenta modificar e apropriar. De modo que esses espaços de representação tenderiam (feitas as mesmas reservas precedentes) para sistemas mais ou menos coerentes de símbolos e signos não verbais (LEFEBVRE, 2006, p. 66).

Para Lefebvre (2006, p. 34), independente das “categorias mentais”, o espaço das práticas sociais é o “espaço real”, aquele que sobrepõe relações para conformar os fenômenos urbanos, com diferentes “modalidades de gênese” (idem, p.37). Estes espaços de “corporeidades próprias” (idem, p.62) possuem aspectos “não-ditos” que serão dialeticamente abordados nas aproximações a seguir. No contexto da Baía de Vitória, esse espaço social perpassa as pautas socioambientais não hegemônicas que se dão na microescala das travessias marítimas. Nos trajetos lentos entre Paul e Vitória, região de fronteiras espaciais pouco nítidas, se dão os interditos que conformam o foco desta pesquisa (Fig. 23). Para compreender de que forma as dinâmicas portuárias e os espaços sociais estão relacionados, para convocar um debate politizado sobre esse panorama de conflitos, e para desmitificar as concepções generalistas sobre a sua complexidade, seguem alguns exemplos gradativamente mais próximos das ambiências cotidianas que produzem o espaço social na Baía de Vitória.

Figura 23 - Obra de expansão do berço 101 em Vitória. O novo muro que separa a Baía da faixa litorânea recebeu intervenções ou ‘pichações’ que indicam conflitos e interditos (2014).



Fonte: Arquivo pessoal.

3 FLUXOS HUMANOS – QUEM E COMO?

Catraias na Baía de Vitória

As catraias¹⁹ são barcos pequenos, de aproximadamente cinco metros de comprimento por 1,5m de boca (largura máxima), com capacidade para em média oito pessoas. Na maioria das vezes, são chamadas de botes ou barquinhos, movidos a remo ou motor de popa. Na Baía de Vitória, eles são conduzidos pelos catraieiros, que se deslocam a remo entre Paul e Vitória, à espera de passageiros, das 06h00min às 19h00min nos dias de semana. Nos finais de semana, o movimento é reduzido, mas alguns deles oferecem o telefone para contato caso alguém precise do serviço em horários alternativos. Uma parte dos barcos fica atracada em Vila Velha e outra em Vitória.

A Associação dos Catraieiros da Baía de Vitória é registrada em cartório, como exigência da Prefeitura de Vitória para pagamento anual de impostos. Os remadores devem ser cadastrados pela Capitania dos Portos do Estado do Espírito Santo²⁰, que exige uma carteira de habilitação com o grau mínimo de Marinheiro Auxiliar de Convés (MAC) para permitir que atuem no transporte de pessoas. Os remadores são a única opção de modal aquaviário da Baía, e apesar das frequentes demandas muitos deles possuem atividades paralelas. Outros, porém, têm sobrevivido do ofício com dificuldades.

Em 2013, quando do início da pesquisa, o que se sabia sobre o ofício dos catraieiros se resumia a algumas poucas páginas de um livreto organizado pela Secretaria de Cultura do Estado, intitulado *Memória Viva. Os Catraieiros da Baía de Vitória* (1995), texto que relata a presença histórica dos pequenos botes nesta região centro-portuária. O livro enfatiza a presença centenária dos barqueiros, e a sua

¹⁹ A palavra catraia tem origens pouco difundidas. Na cultura náutica trata-se de um barco de pequeno porte; no regionalismo lusitano é também rapariga, menina ou garota; no Brasil é coloquialmente utilizada com o sentido de prostituta (DICIONÁRIO PRIBERAM ONLINE). Não se sabe o porquê exato desta última conotação, mas relatos de antigos moradores da região portuária de Vitória-ES mencionam que o transporte de prostitutas até os grandes navios frequentemente acontecia por meio destes pequenos barcos. “Já a expressão catraieiro, segundo Antônio Geraldo da Cunha, em seu Dicionário Etimológico da Língua Portuguesa, surge grafada pela primeira vez em 1844. Não parece, porém, ter no Brasil circulação corrente, embora permaneça viva, e bem viva, em nossa capital” (NEVES; PACHECO, 1995, p. 13).

²⁰ A Capitania dos Portos do Espírito Santo (CPES) é uma Organização Militar, subordinada ao Comando do 1º Distrito Naval, que foi estabelecida ainda no Império, por meio do Decreto nº. 1.716, de 12 de janeiro de 1856, na então Província Marítima do Espírito Santo. Atualmente, a área de jurisdição da CPES abarca todo o Estado do Espírito Santo e 196 municípios de Minas Gerais. Orienta, coordena e controla as atividades relativas à Marinha Mercante e organizações correlatas na Baía de Vitória.

importância para o cotidiano das travessias entre Vitória e Vila Velha. Eles são “memória viva” do crescimento e transformação das cidades.

Foi certamente num desses botes atapetados e de nomes sugestivos que o historiador Ceciliano Abel de Almeida, que seria o primeiro prefeito de Vitória no governo Jerônimo Monteiro, atravessou a baía para perder o trem quando ia assumir, em 1905, o emprego de engenheiro na Companhia Vitória a Minas. O relato está em sua obra *Desbravamento das selvas do rio Doce* [...]: “*Não fomos bastante providentes. Não contamos com a maré vazante e com a distância do cais, fronteiro ao Hotel de Europa, a Porto Velho. Quando o catraieiro dobrou a ilha do Príncipe, com remadas rápidas e vigorosas, o sino da estação provisória deu a partida do comboio, a locomotiva um longo apito, e começou a arfar em ritmo que se foi mais e mais acelerando para vencer, com menor dificuldade, a rampa de Itacibá*”. cremos que talvez tenha sido esta a mais recuada menção nominalmente feita aos catraieiros, em documento de nossa historiografia memorialista (NEVES; PACHECO, 1995, p. 14-15).

De acordo com registros fotográficos da região portuária, os barquinhos datam de antes do século XX, mas dificilmente se encontra a palavra catraia ou catraieiro a eles associada. Em *Biografia de uma ilha*, Luiz Derenzi faz menção a esta movimentação ainda no século XIX: “botes com nomes sugestivos e guarnecidos de tapetes esperavam passageiros a tostão para Argolas, São Carlos, Porto Velho ou visitas a bordo” (DERENZI apud NEVES; PACHECO, 1995, p. 14). Os pequenos botes movidos a remo geralmente estavam próximos das outras formas de deslocamento nas margens da Baía. Complementavam os itinerários de mercadorias e de pessoas entre as linhas férreas, buscavam passageiros na antiga Estação Pedro Nolasco (EFVM), e também no ponto final dos bondes elétricos que circulavam em Paul - Vila Velha na década de 1920²¹.

Vitória se destacava como centralidade urbana; tinha grandes cinemas, as melhores escolas, e a maioria dos empregos, por isso o trajeto Vila Velha - Vitória era mais intenso. Até 1940, os catraieiros faziam o transporte de pessoas e pequenas cargas destinadas ao comércio que se concentrava na capital, ao longo das ruas que conformariam as atuais avenidas Jerônimo Monteiro e Marechal Mascarenhas de Moraes (Fig. 25, 27 e 28). Antes da execução dos aterros, as opções de atracadouro

²¹ A esse respeito cf. NEVES; PACHECO, 1995, p. 18.

eram mais vastas. Neves e Pacheco (1995) destacam alguns, como o cais Schmidt, o cais dos Padres, antigo cais das Colunas, o cais do Santíssimo, e o cais Grande, onde atualmente está localizada a Praça Oito de Setembro, hoje apartada da Baía pelos galpões portuários (Fig. 28).

Para Neves e Pacheco (1995), os primeiros impactos sofridos pelos catraieiros no decréscimo do trânsito de passageiros e mercadorias foram: a construção do aterro da Esplanada na década de 1950 (ver mapa dos aterros de Vitória em anexo), que separou o Mercado da Capixaba e a Avenida Jerônimo Monteiro do contato direto com o mar, e a desativação do Bonde em Paul e da antiga Estação Pedro Nolasco (EFVM), em 1960. Mas essa redução não foi tão devastadora. Nas décadas seguintes, quando do surgimento do Sistema Aquaviário, os catraieiros atuavam também no arremate das demandas que ficavam à espera das lanchas (Fig 24).

Figura 24 - Catraieiro e lancha do antigo Sistema Aquaviário atuando juntos na Baía em 1976. Ao fundo Paul e morro Atalaia.



Fonte: Instituto Jones dos Santos Neves.

Conforme dito no capítulo anterior, a construção da terceira ponte, a implantação do sistema Transcol, e a falta de investimentos na multimodalidade do transporte de

massa, demonstram o privilégio dado ao setor automobilístico, e insinuam as vias que levaram à falência do Sistema Aquaviário.

Apesar disso, os catraieiros permanecem no transporte de pessoas de Paul a Vitória até a presente data. Ao conversar com os mais antigos e experientes, que conviveram com o aquaviário e sua integração com o sistema Transcol, muitos destacam a importância da integração entre os modais, que hoje está completamente extinta. Aportes textuais mais recentes sobre a atividade e seus conflitos são raros. Alguns podem ser encontrados em relatórios socioambientais das prefeituras de Vitória e Vila Velha, além de algumas breves citações em textos acadêmicos da Universidade Federal do Espírito Santo (UFES). Em sua tese de doutorado, Martha Machado Campos (2004), professora do Departamento de Arquitetura e Urbanismo da UFES, pesquisadora da paisagem e das dinâmicas centro-histórico-portuárias, assinala:

Em 2002, 16 trabalhadores realizam esta atividade diariamente, transportando em média 50 passageiros por dia a um custo de passagem individual de R\$ 1,00, utilizando 11 barcos a remo. [...] A Associação dos Catraieiros da Baía de Vitória é constituída em 1998. [...] Segundo o Presidente da Associação dos Catraieiros, muitos usuários levam consigo bicicletas que são usadas para completar o percurso de suas viagens em terra (CAMPOS, 2004, p. 213-214).

Os catraieiros têm sido parte dos deslocamentos diários dos moradores de Vitória e Vila Velha até a presente data, mas aos poucos têm perdido espaço físico para a expansão da atividade portuária (Fig. 25, 26, 27 e 28). Em 2013-2015, a situação se configura de modo diferente daquela narrada pela pesquisadora. O número de barqueiros caiu para 12, de acordo com os relatos dos remadores, e segue diminuído. Considerando a importância histórica e cultural deste ofício, viabilizador de acessos à cidade, acredita-se ser necessário um melhor entendimento dessas relações de forças que incidem sobre a sua presença e que, diante da produção hegemônica do espaço na Baía, põem em jogo as suas possibilidades de coexistência.

Figura 25 - Vista do berço 101 do porto de Vitória na Avenida Marechal Mascarenhas de Moraes em 1976. Os catraieiros estão atracados junto ao Galpão portuário, onde também desciam passageiros das demais lanchas.



Fonte: Nau – UFES. Intervenção da autora em amarelo.

Figura 26 - Vista do berço 101 do porto de Vitória na Avenida Marechal Mascarenhas de Moraes em 2015. Os catraieiros são empurrados pela expansão do berço portuário.

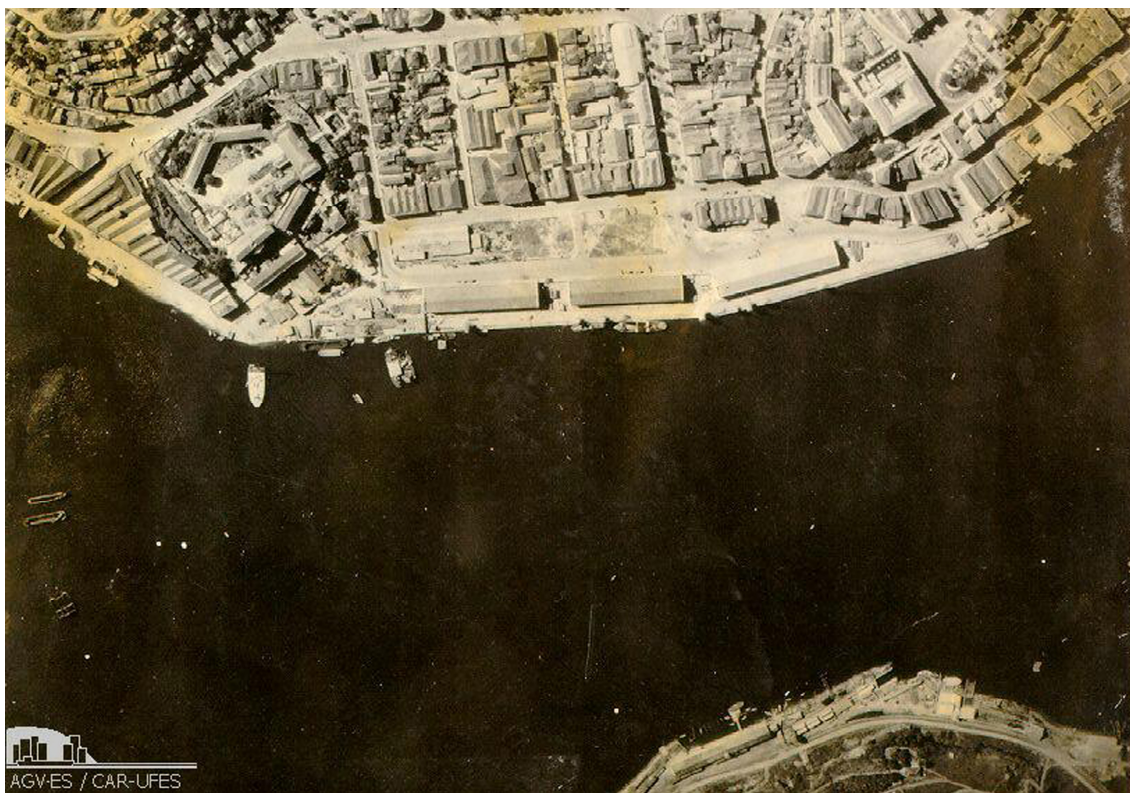


Fonte: Arquivo pessoal.

À primeira vista, o principal desafio à permanência dos barqueiros é a tomada de seus espaços de atracadouro pela expansão dos pátios portuários. Esse processo de dominação do espaço se deu gradativamente ao longo da expansão urbana e dos aterros,

principalmente em Vitória, e acontece até os dias atuais. Antes da construção do aterro da Esplanada na década de 1950, eles tinham livre acesso junto ao antigo Cais do Imperador, entre outros pequenos ancoradouros situados ao longo da Baía (Fig. 27). Depois da construção dos aterros e das expansões portuárias na década 1960 em diante, eles ainda atuavam junto ao cais portuário de Vitória, e em período subsequente com o Sistema Aquaviário. Após a desativação do sistema em 1994, e a demolição deste antigo atracadouro em 2013, eles são periodicamente empurrados, afastados do porto, pela demanda de expansão do berço 101, conforme esquema a seguir²² (Fig. 27 e 28).

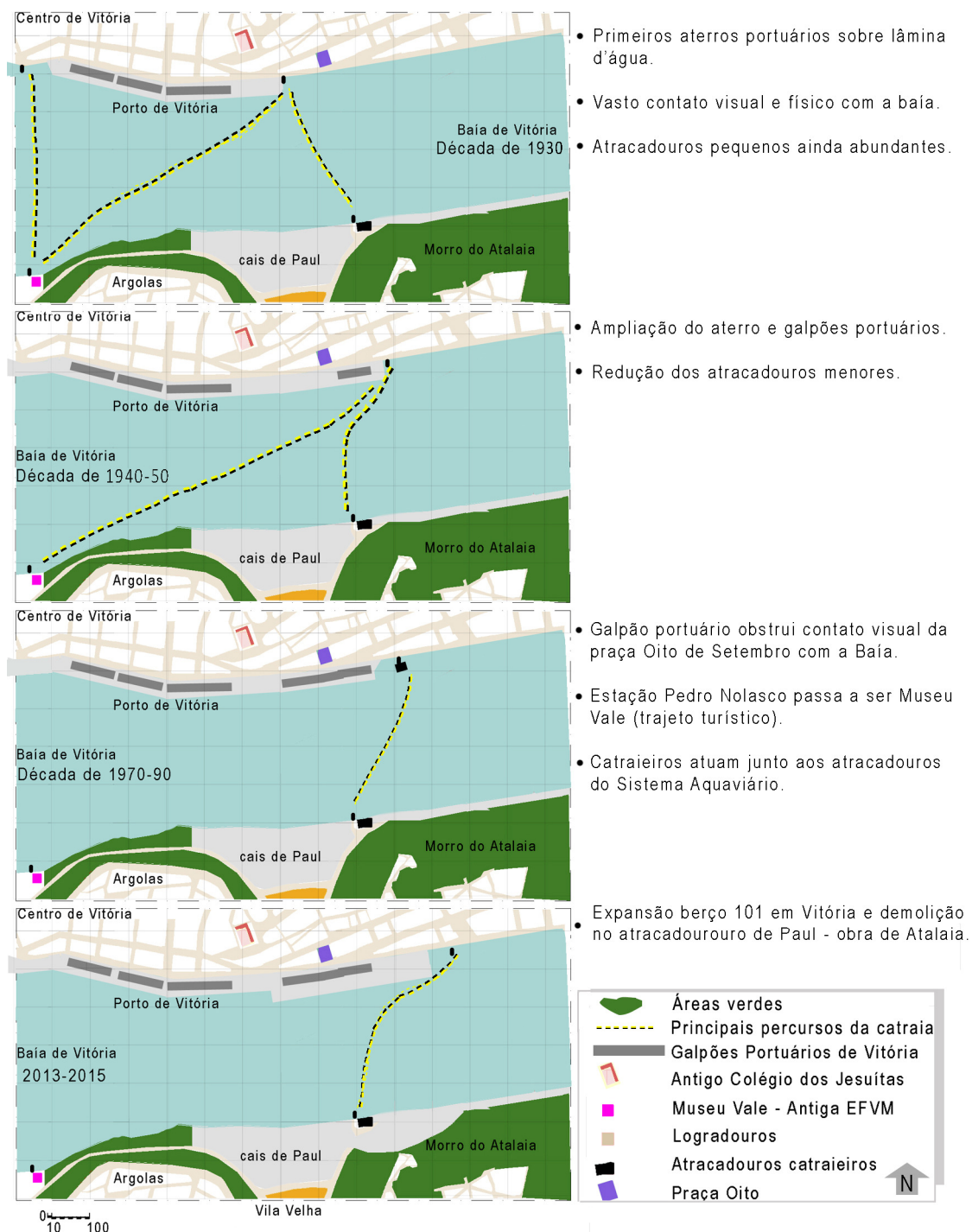
Figura 27 - Vista aérea da Baía com destaque para os três primeiros galpões portuários em Vitória, e a diversidade de atracadouros menores nas imediações (1927-31).



Fonte: Arquivo Geral de Vitória.

²² É importante destacar que a Figura 28 é um diagrama esquemático cujo intuito é elucidar o processo de afastamento do ponto de catraias do porto. Não se tem nenhuma pretensão de atingir grau de realismo ou uniformidade métrica referente às dimensões do complexo portuário ou às características geomorfológicas da região. A importância do diagrama se deve ao fato de que não existe nenhuma outra fonte que elucide esse afastamento de forma didática e sucinta.

Figura 28 - Diagrama ilustrativo do avanço portuário, afastamento e restrição dos pontos de atracadouro dos catraieiros desde a década de 1930²³.



Fonte: Imagem da autora.

²³ A esse respeito cf. Freitas (2004) sobre a aprovação e execução dos projetos de aterro.

Figura 29 - Obras de expansão do Berço 101 do Porto de Vitória à direita e atracadouro das catraias à esquerda. Montagem de fotos a partir da Avenida Marechal Mascarenhas de Moraes, no centro histórico de Vitória (2014).



Fonte: Arquivo pessoal.

Mas este avanço físico não é o único impacto causado ao ofício. Existem outras camadas de informação que são pouco visíveis. Os consecutivos aterros que afunilaram as margens da Baía aumentam a pressão e a velocidade das marés, o que influencia em muito o esforço empreendido pelos remos durante a travessia. No contexto da região metropolitana também podem ser percebidas outras possíveis influências para a conformação de conflitos (conforme capítulo 2): a exploração dos deslocamentos humanos pelas empresas privadas, que conforma o monopólio do transporte rodoviário; a tomada dos espaços públicos da Baía e de suas orlas, que restringem a diversidade de acessos e usos; a propagação da contaminação das águas, que produzem impactos sobre a fauna marinha, e, por consequência, à atividade pesqueira²⁴. Já não se pode mais falar de relações exclusivamente locais. Há que se entender uma dinâmica muito mais ampla e complexa de apropriação de recursos ambientais e “informacionais”, organizados em rede, que interferem no processo de tomada de decisão espacial. Razão pela qual esta pesquisa visa uma melhor apreensão desse panorama, e dialoga com as ideias de Gilberto Velho (1978), para quem:

O estudo de conflitos, disputas, acusações, momentos de descontinuidade em geral é particularmente útil, pois, ao se focalizarem situações de drama social, pode-se registrar os contornos de diferentes grupos, ideologias, interesses, subculturas, etc., permitindo remapeamentos da sociedade. O estudo do rompimento e rejeição do cotidiano por parte de grupos ou indivíduos desviantes ajuda-nos a iluminar, como casos limites, a rotina e os mecanismos de conservação e dominação existentes (VELHO, 1978, p. 45).

²⁴ A respeito dos impactos ambientais provenientes do processo de dragagem, cf. CASTRO, 2012.

Existem ainda outras nuances sobre a atuação dos catraieiros na Baía que não estão presentes nas bibliografias e historiografias até então publicadas. Como, por exemplo, a organização interna do grupo, seus desafios diários, e as suas potências. O número de barcos registrados na associação é fixo, ou seja, novos candidatos a catraieiro têm apenas duas possibilidades de participar: a) por herança, que geralmente acontece de pai para filho, pois ainda não existe registro de ‘catraieiras’ mulheres; ou b) arrendamento do barco de um associado, situação em que o dono original do barco registrado pela associação continua responsável por ele, e também pelo seu arrendatário, e as despesas e os ganhos são compartilhados entre eles. Essa dinâmica de controle e regulamentação junto à Capitania dos Portos do Estado do Espírito Santo (CPES) e municipalidades, entre outros fatores, dificulta a expansão dos serviços e reverbera em conflitos internos no próprio grupo, onde se observam opiniões bem diversificadas.

Diante dessas complexidades, os conflitos que envolvem sua atuação serão aqui apresentados pelos próprios barqueiros, no tocante às situações práticas experimentadas em seu cotidiano. Quando os relatos dos remadores tornaram-se mais frequentes, durante a pesquisa de campo, estas e outras questões revelaram as diversidades de pontos de vista que compõem a sua microrrealidade. Por isso, serão evitadas as interpretações essencializadas do ofício, na perspectiva de um grupo coeso e consensual.

A seguir, apresentam-se os remadores²⁵ – cada qual com sua proveniência e motivação para trabalhar como catraieiro. Nos breves relatos evidenciam-se seus modos de existência singulares, a relação afetiva com seus barcos, batizados com nomes peculiares, e um jeito diferente de remar, que pode estar atrelado à idade, ou ao desenvolvimento de uma forma própria de se relacionar com a cidade.

²⁵ Só estão apresentados os remadores que autorizaram por escrito a publicação dos seus dados e de sua imagem, por meio da assinatura do Termo de Consentimento Livre e Esclarecido. Até a presente data, são 18 membros registrados na Associação dos Catraieiros da Baía da Grande Vitória: Aderaldo F. A., Alcy N. V., Alencar M. M., Eduardo P. L., Geraldo M. M., Gilberto L. T., Hércules R., João S. do N., Jofilson M. dos S., José I. S., José L. A. S., José L. do P., Maurílio F. das N., Nero B. da S., Ronye R. da S., Rubens B. da S., Solimar A. R. Alguns destes são proprietários de barcos mas não exercem o ofício. Os catraieiros Nero e Hércules, citados por vezes nos diálogos que seguem, se ausentaram durante o processo de pesquisa, o que inviabilizou a assinatura do termo de compromisso para uso de sua imagem nesta etapa da pesquisa.

Catraieiros

. Ronye Ribeiro da Silva, 41 anos

Figura 30 - Catraieiro Ronye saindo da catraia no atracadouro do centro de Vitória, Avenida Marechal Mascarenhas de Moraes. Data: 28-05-2015.



Fonte: Arquivo pessoal.

Antes eu trabalhava embarcado, ajudei na construção do pátio da Flexibrás, trabalhava nas dragas. Eu tinha 25 anos quando comecei aqui, foi por causa do Gaúcho (Catraieiro Nero). Devido a minha situação financeira, ele me emprestou o barco, a gente dividia a verba 50% para cada um. Depois eu juntei e mandei fazer o meu, hoje um desses custa 8000 reais. Ele se chama Sara e Samara, por causa das minhas filhas. Eu pretendo fazer um curso novo e cambiar. Cambiar é mudar de categoria, de Marinheiro Auxiliar de Convés (MAC) para Moço de Convés. Com isso fica mais fácil de trabalhar embarcado. Hoje não tem mais muitas vagas para quem só possui carteira de MAC (Registro de memória oral do catraieiro).

. Aderaldo Francisco Alves, 49 anos

Figura 31 - Catraieiro Aderaldo no percurso de Vitória a Paul. Ao fundo: navio atracado no berço 101 do Porto de Vitória. Data: 28-05-2015.



Fonte: Arquivo pessoal.

Eu comecei há onze anos. Primeiro eu me dava o barco com o José Escopel, depois comprei a metade dele e fiquei com o barco pra mim. Coloquei o nome de Asa Branca, mas não tem nada a ver com a música não. Eu escolhi esse nome porque a lateral do barco é toda branquinha. O meu cunhado é quem confecciona os barcos, ele comprou todos os equipamentos e faz em casa mesmo. Eu moro próximo à cidade alta, no centro de Vitória. Ainda não tenho a titulação de Marinheiro Auxiliar de Convés (MAC), mas vou fazer o curso daqui a um mês (Registro de memória oral do catraieiro).

. Solimar Amorin Rocha, 48 anos

Figura 32 - Catraieiro Solimar no atracadouro de Vitória. Ao fundo: Porto de Capuaba e o Penedo em Vila Velha. Data: 28-05-2015.



Fonte: Arquivo pessoal.

Eu moro em Paul, sou neto de Catraieiro. Mandeí fazer meu barco no estaleiro de Vila Velha, há muito tempo, ele nem existe mais. Hoje você encontra estaleiros em Ataíde e na Glória. São poucos que têm a fôrma desse barco, porque é um barco muito simples. O nome do meu barco é Joyce, nome da minha filha. Mas hoje estou com o 'Ajato' do catraieiro José, ele é um dos catraieiros mais velhos, tem 92 anos e esse barco tem pelo menos uns 76 anos. É o barco mais velho aqui da Baía, e olha como está conservado! O José ainda faz um dinheirinho com ele, aluga para outros remadores, porque ele mesmo não aguenta mais remar. Estou com ele hoje porque meu barco está lavando. Eu levo para lavar de 12 em 12 dias, para não dar tempo de grudar sujeira (Registro de memória oral do catraieiro).

. Joilson Machado dos Santos, 63 anos

Figura 33 - Catraieiro Joilson saindo do atracadouro dos catraieiros em Vitória. Ao fundo: enrocamento para avanço do Berço 101 do Porto de Vitória. Data: 28-05-2015.



Fonte: Arquivo Pessoal.

Eu sou morador de Paul, tem 15 anos que eu trabalho aqui. Encomendei meu barco no estaleiro depois que me aposentei. Hoje ele está bem acabado, precisando de reforma, pintura nova. Coloquei o nome de Universal porque eu participava daquela igreja Universal. Mas só vou ficar aqui por mais um ano. Quero montar uma oficina de bicicletas (Registro de memória oral do catraieiro).

. Geraldo Maçal Mendes, 37 anos

Figura 34 - Catraieiro Geraldo no atracadouro dos catraieiros em Vitória. Ao fundo: Ponte Deputado Darcy Castello de Mendonça (terceira ponte). Data: 28-05-2015.



Fonte: Arquivo pessoal.

Eu tinha 16 anos quando comecei aqui. Trabalho também embarcado, como Marítimo Auxiliar e também como catraieiro. Fico lá e cá. Antes eu mejava o barco com os outros remadores, depois eu mandei fazer meu próprio barco. Coloquei o nome dele de MA Vitória, porque são as iniciais dos nomes dos meus filhos (Registro de memória oral do catraieiro).

. José Luiz (Zézinho), 51 anos

Figura 35 - Catraieiro José Luiz no percurso de Paul a Vitória. Ao fundo: Berço 101 do Porto de Vitória. Data: 28-01-2015.



Fonte: Arquivo pessoal.

A gente morava em Ilha das Flores era tudo mata, cercado de mangue. Não passava ônibus nem nada. Uma das primeiras moradoras de Ilha das flores foi minha mãe e meu avô, que vieram lá na cidade de Penedo de Alagoas. A gente pegava muito caranguejo lá, há muitos e muitos anos atrás. A gente remava barquinho desse aqui, na maior simplicidade. Caiaque pequeno baitera. Só nunca remei canoa (Registro de memória oral do catraieiro).

. Agnaldo de Moura, 60 anos

Figura 36 - Catraieiro Agnaldo e ao fundo sua residência: a Unidade de Conservação Monumento Natural Morro do Penedo. Data: 31-05-2015.



Fonte: Arquivo pessoal.

Eu era pescador, e vim ser caseiro da família que morava aqui em 1972. Fiz um contrato com o antigo dono, João Avanzi, se eu morasse aqui vinte anos ele me dava uma parte da propriedade. Antes disso ele morreu, e deixou em testamento a parte que ele tinha me prometido. Hoje eu sou o gestor da Unidade de Conservação Monumento Natural Morro do Penedo, trabalho para a Secretaria do Meio Ambiente de Vila Velha. Eu saí da associação dos catraieiros e agora eu estou na Associação dos Trabalhadores e Amigos da Baía de Vitória. São pescadores, catraieiros, outras pessoas que vivem aqui perto. Mas não deixei de ser catraieiro. Eu trago as pessoas para visitarem o Penedo, fazer escalada, volta na ilha de Vitória, levo pescadores para pontos de pesca (Registro de memória oral do catraieiro).

Narrativas etnográficas e cosmologias urbanas

A dominação da atividade portuária sobre o meio ambiente urbano da Baía de Vitória tem sido determinante para a propagação de riscos e conflitos socioambientais. São destacados por esta pesquisa aqueles que interferem na viabilidade do ofício dos catraieiros. Mas diante da complexidade da cidade e das desigualdades de forças que agem no plano físico e discursivo, essas formas de dominação são difíceis de serem apreendidas. Na tentativa de abordar o não dito das relações cotidianas, ou seja, as relações socioambientais subjugadas, muitos desafios são colocados. A seguir serão abordados alguns exemplos dessas sobreposições, para elucidar como se produzem as invisibilidades entre as narrativas dos catraieiros e as hegemonias econômico-mercadoológicas.

Na audiência pública realizada pela Codesa em 2014 (Fig. 37), os moradores de Paul percorriam com olhos atentos a tela da apresentação que mostrava uma foto aérea. Tentavam com dificuldade identificar se suas casas estavam do lado de dentro da linha amarela, imaginária, traçada no planejamento da autoridade portuária. Segundo este pensamento, as residências do lado de dentro seriam vistoriadas, e as do outro lado imediato à linha não seriam. Esse posicionamento do observador que olha de cima, que torna abstrata a cidade e as relações na escala do corpo elucidada como se dão os processos de tomada de decisão espacial no entorno da Baía.

Figura 37 - Estudo de caso em São Paulo (2014).



Fonte: Elaborada pela autora a partir de imagem retirada do vídeo da Audiência Pública realizada pela Codesa em Paul, em 2014.

Outro exemplo que confirma esse afastamento se deu na mesma audiência, quando o engenheiro responsável pelo sistema de explosivos mostrou um estudo de caso exitoso em São Paulo. Apesar da grande distância geográfico-geológica, e socioterritorial dos assentamentos comparados, no discurso havia a tentativa de assegurar que em Paul o sistema de demolição também seria bem sucedido. A comparação preocupou os ambientalistas e moradores da região que compareceram à audiência, e muitos levantaram para arguir o engenheiro acerca das disparidades dos exemplos e dos riscos que não estavam colocados, tais como: possíveis danos ao espaço público provenientes dos fluxos de caminhões com carregamento de pedras; áreas de despejo e toxicidade dos sedimentos produzidos; segurança dos pedestres que acessam o bairro pela Baía no ponto das catraias, e são obrigados a passarem por dentro da obra²⁶. Dentre as colocações, destaca-se a fala de um morador de Paul a respeito da forma como os levantamentos de dados precedentes à audiência foram feitos:

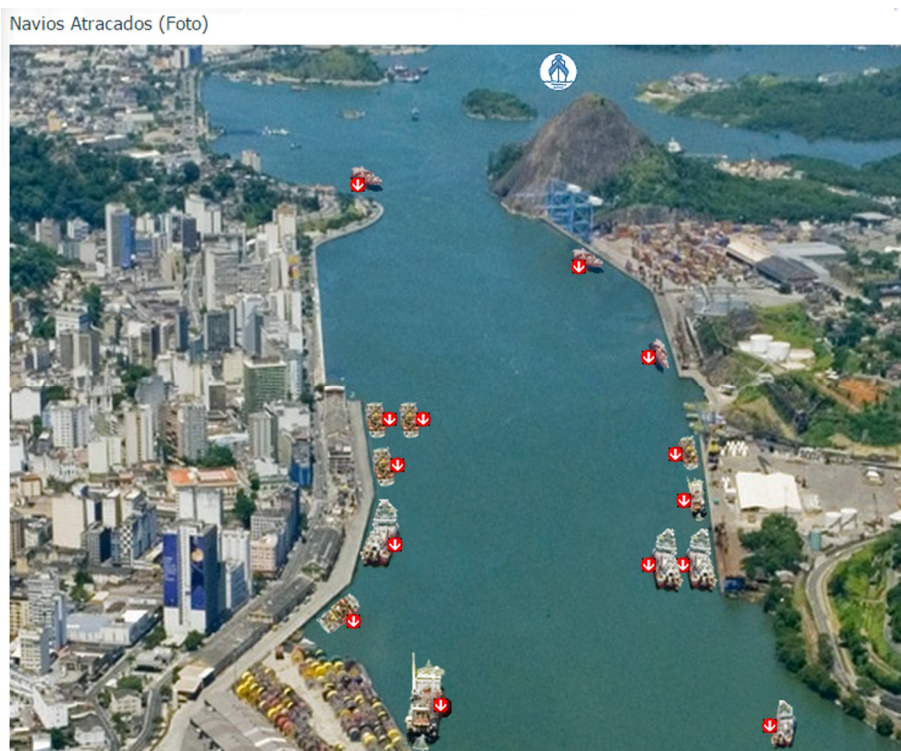
Aqui a parte geológica é totalmente diferente. Nós temos essa pedra aqui (em Paul, Vila Velha) que está ligada a Vitória por baixo né. Qualquer atrito na pedra gera movimento. Então não tem nada a ver com o que você falou. Aqui a situação é diferente. Aquele exemplo de São Paulo, aqui não vale nada. Qualquer explosão aqui em baixo afeta Vitória, afeta nós moradores daqui. As explosões que estão acontecendo na Baía e no Penedo pega esse terreno todo daqui. Eu quero ver um exemplo de estudo feito aqui, nessas condições nossas. Porque o exemplo que você deu não tem nada a ver. Os tanques de combustível que estão aqui em cima estão soltando, então quando tiver explosões em baixo, o que vai acontecer: aquilo cai. E aí? Se os tanques soltam, eles têm que estar vazios entendeu? Obrigado. (colocação do Sr. H. em audiência pública realizada pela Codesa).

As imagens de satélite do exemplo utilizado pelo engenheiro, e a reflexão do morador, elucidam como as justificativas tecnológicas são utilizadas para viabilização do discurso de crescimento que não comporta a complexidade das redes socioambientais que ali se sobrepõem. A expansão portuária projetada de cima deixa escapar a escala das dinâmicas históricas, culturais e cotidianas das populações que

²⁶ Conferir em anexo o parecer formulado pelo Iema após realização da audiência. Trata-se de Certidão Positiva de Débito Ambiental (CPENDA) com efeitos de Negativa que indica 57 condicionantes a serem cumpridas antes da autorização ambiental (AA) da obra de ampliação do berço 207, mediante implantação do “Cais Corrido de Atalaia”. Documento completo disponível em: <<http://www.codesa.gov.br/Site/LinkClick.aspx?fileticket=F0r8fAKdGac%3d&tabid=828&language=pt-BR>>. Acesso em: 8 jul. 2015.

habitam seu entorno. Não há espaço para as percepções na escala do corpo, nem na escala dos pequenos barcos, em meio à imensidão das dinâmicas mercadológicas e dos grandes navios. Essa realidade afeta tanto os moradores de Paul quanto os catraieiros, que estão atracados permanentemente na Baía de Vitória há mais de um século. A imagem a seguir (Fig. 38) também materializa esse discurso de apagamento dos fluxos menores em meio às dinâmicas portuárias maiores.

Figura 38 - Navios atracados em fotografia aérea retirada do site da Codesa. Os demais barcos e o atracadouro das catraias foram apagados da imagem.



Fonte: Companhia Docas do Espírito Santo [site].

Neste contexto, as tecnologias de representação do espaço tendem ao estabelecimento de padrões claramente incompatíveis com a mutabilidade e heterogeneidade da cidade. Para Lefebvre (1999), as metrópoles contemporâneas são sobreposições estruturais, econômicas, culturais e sociais que interagem de forma complexa, colocando em discussão o alcance e a qualidade de alguns dos parâmetros vigentes de apreensão e representação do espaço. A realidade do *espaço vivido* (LEFEBVRE, 2006) desconstrói as paisagens consensuais e os cenários fictícios estabelecidos como veículo de despolitização da vida e revelam alternativas a essas imposições ou supressões tendenciosas, onde:

Nenhum olhar é neutro, muito menos o olhar sem olho dos satélites, de miopias politicamente reguláveis. Chamamos de *espaço de miopia* o intervalo geométrico entre a altura limite do alcance do satélite no exato ponto em que a imagem ainda se apresenta com resolução e a altura do nosso olhar terrestre, sendo variável para cada lugar visitado. Como corolário, o *índice de miopia* mede a nebulosidade do caráter público do território do *Google Earth*. Esse território é universalmente acessível, mas é filtrável por um lugar de controle. O lugar virtual é controlado por máquinas cerebrais que organizam, processam e (in)disponibilizam a informação. Os processos de indisponibilização de informação são muito diversos. Podem implicar no simples apagamento de dados, no domínio exclusivista da tecnologia ou no atraso da chegada da informação de acordo com certos interesses políticos (MARQUEZ, 2009, p. 47).

Diante das diversidades urbanas e dos fluxos de informação que compõem este campo de pesquisa, problematizar a posição e a duração dos modos de olhar (apreensão) e de falar (memória oral e narrativas) torna-se imprescindível na contestação dos processos de “indisponibilização” de que fala Marquez (MARQUEZ, 2009, p. 47). Mas então, pode o sujeito falar? As narrativas que aqui se apresentam buscam visibilizar esses modos de falar e as diferentes visões de mundo que conformam a produção social do espaço. Ou seja, revelam o “espaço vivido” de que fala Lefebvre (2006, p. 66), “através das imagens e símbolos que o acompanham”.

Mas as narrativas sociais nem sempre se apresentam de maneira linear. Como espaços onde os sujeitos exercem sua política, elas refletem ações, histórias, culturas que estão imbricadas. Por isso, têm como prerrogativa um posicionamento inicial acerca do contexto vivenciado, e as escolhas de percurso do sujeito narrador para contar determinada história. Em nenhuma dessas instâncias haverá imparcialidade, seja na forma de olhar, seja na forma de narrar. Estas questões têm sido vastamente estudadas pelos antropólogos desde o século XX, num esforço de autocrítica com relação à antropologia etnocêntrica do século XIX (URIARTE, 2012, p. 173-174). Desde então, o pesquisador que estuda a complexidade das relações socioespaciais tem buscado novas possibilidades de reposicionamento do olhar. Nesse processo, a antropologia tem contribuído para o desenvolvimento de um outro modo de pensar a produção do conhecimento, a partir de um ponto de vista relacional (URIARTE, 2012, p. 179), que permite novos espaços de enunciação.

Em fase mais recente, os antropólogos urbanos apontam para a complexidade dos fenômenos que desafiam à determinação de padrões de apreensão e representação das realidades socioespaciais. Exercem crítica às formulações que “ou dizem respeito à natureza, ou à política, ou ao discurso (LATOUR, 1994, p. 9). O método da etnografia urbana, por exemplo, é um importante subsídio epistêmico-metodológico que desafia os pontos de vista panópticos dos mapas convencionais da cidade. Ele se constitui resumidamente de três fases: aprofundamento teórico precedente, a vivência ou frequência denominada “trabalho de campo”, e a escrita.

É na busca por esse ‘campo-cidade-relacional’ que a contribuição epistêmico-metodológica dos antropólogos torna-se importante para essa pesquisa. Segundo Urpe Uriarte, o “trabalho de campo” não é exclusividade da antropologia, mas o conceito de “campo” dos antropólogos não prescinde do estabelecimento de relações “dialógicas” entre o pesquisador e os “sujeitos nada genéricos” que compõem o “campo” (URIARTE, 2012, p. 175). Não se trata de ‘*dar voz*’, uma vez que os sujeitos já possuem vozes próprias. Os antropólogos se diferenciam por conferir espaço e legitimidade às suas pautas, convictos que estão sujeitas aos processos de invisibilização de informações. Nesse modo “dialógico” (URIARTE, 2012, p. 175) de proceder, a etnografia qualifica a comunicação entre pesquisadores e os sujeitos da pesquisa, e admite o “hibridismo” e a complexidade da cidade (LATOUR, 1994; CANCLINI, 2008). Ao acentuar pontos de vista anteriormente desconsiderados, que buscam “ampliar o presente” ao invés de simplificá-lo (SANTOS, 2003, p. 10), as etnografias urbanas são aqui entendidas como exercícios de “contra-mapeamento [...] que desafiam a invisibilidade de populações tradicionais ou subalternas nos mapas oficiais dos Estados” (CÁCERES, 2012, p. 126).

Nesta pesquisa, o método etnográfico visa à desconstrução do ponto de vista dominante sobre a produção do espaço na Baía de Vitória; à visibilização das pautas socioambientais por meio da memória oral dos sujeitos cotidianos; e à percepção de relações que os mapas ainda não permitem ver. São caminhos para experimentação de contribuições interdisciplinares que constituam diálogos, em vez de discursos de poder (FOUCAULT, 1970). Experimentar as teorias em campo é imprescindível para a pesquisa que busca “abandonar o ponto de vista soberano” sem, contudo, cair em um

“subjetivismo incapaz” de dar conta dos desafios presentes no mundo social (BOURDIEU, 2009, p. 86).

Nas pesquisas que visam à apreensão de conhecimento espacial se faz cada vez mais necessário identificar de maneira cautelosa e dedicada o modo como discursos deterministas podem influenciar as práticas urbanas, como interferem nas relações de reciprocidade, de alteridade e de comunicação, onde tempo e espaço não estão apartados (SANTOS, 2002). Se a pesquisa versa sobre a cidade onde se mora, isto requer ainda mais cautela. Oportunidades de estranhamento do *familiar*, no sentido proposto por Gilberto Velho (1978), são importantes e devem ser buscadas com afinco. Quando ao longo do processo etnográfico isso acontece, o desafio de “desenraizamento” (URIARTE, 2012, p. 175) é então lançado ao pesquisador(a), em sua própria cidade, e a multiplicidade de pontos de vista que a contém pode, enfim, vir à tona.

A busca incessante por outras formas de olhar, pelo horizonte do outro, reside no interesse em conhecer seus diferentes arranjos e singularidades: as relações de produção espaço-temporais próprias a cada sociedade, as suas diversas “cosmologias” (LEFEBVRE, 2006, p. 32). Para Lefebvre, essas cosmologias são as diferentes visões de mundo que conformam as dimensões relacionais da produção social do espaço. Um espaço que não pode ser apreendido pela simplificação das categorias, mas que “produz a simultaneidade”, que “[...] reúne o mental e o cultural, o social e o histórico. Reconstituindo um processo complexo: descoberta (de espaços novos, desconhecidos, continentes ou o cosmos)” (LEFEBVRE, 2006, p. 9). Colocam-se, portanto, em diálogo os dois autores – Velho e Lefebvre –, para reforçar a crítica das categorizações e simplificações reducionistas que ainda se aplicam a muitos dos procedimentos de apreensão das realidades socioespaciais, onde:

A hierarquia organiza, mapeia e, portanto, cada categoria social tem o seu lugar através de estereótipos [...]. Assim, em princípio, dispomos de um mapa que nos familiariza com os cenários e situações sociais de nosso cotidiano, dando nome, lugar e posição aos indivíduos. Isto, no entanto, não significa que conhecemos o ponto de vista e a visão de mundo dos diferentes atores em uma situação social nem as regras que estão por detrás dessas interações, dando continuidade ao sistema (VELHO, 1978, p. 3).

Meu interesse pelas diversidades de pontos de vista, ou pelas cosmologias catraieiras da Baía de Vitória, me induziu a uma pesquisa em contato com os seus movimentos itinerantes, aqueles que não estão somente em Vitória, nem somente em Vila Velha, mas que atravessam as duas cidades e produzem novos espaços sociais. Mas para elucidar como esta relação se dá fora das representações consensuais, essa história passa a ser contada de dentro, pelos seus sujeitos cotidianos – catraieiros e passageiros.

As reflexões sobre o contexto contemporâneo da catraia se dão a partir de acontecimentos que os marujos destacaram como importantes, e do seu posicionamento diante dos conflitos internos e externos ao grupo. Esse procedimento epistêmico-metodológico, que identifica narrativas subjugadas e a elas concede o protagonismo da fala, viabiliza a identificação de possíveis interditos sociais. As memórias e narrativas dos catraieiros, invisibilizadas pela produção hegemônica da Baía, são aqui abordadas como fontes de conhecimento imprescindíveis na busca pelo entendimento dos fenômenos urbanos. Na acepção de Lefebvre (1999, p. 53), são “práticas urbanas” que também produzem a cidade, onde “[...] não existe um (único) sistema de signos e significações, mas vários, em diversos níveis: o das modalidades da vida cotidiana [...]; o da sociedade urbana [...]; o do espaço-tempo urbano particularizado [...]”.

Durante as travessias, os catraieiros se apresentam, emitem opiniões e contam suas memórias enquanto remam. Sua força motora e concentração estão, na maior parte do tempo, empenhadas no entendimento do melhor percurso, da melhor posição do barco em relação à maré, e em relação aos grandes navios. Mudanças que se dão cotidianamente, a cada nova travessia. Os diálogos que seguem elucidam este espaço de relações através da fala de sete catraieiros. São visibilizados debates ainda pouco difundidos, que revelam a importância do tema para a produção da cidade. Ao longo do processo de pesquisa, o método etnográfico revelou-se fundamental para a apreensão dessas complexidades relacionais nem sempre visíveis.

No espaço-tempo dessa dissertação, são invertidas, portanto, as prioridades enunciativas das pautas portuárias maiores, dos pontos de vista hegemônicos, dos mapas que conformam abstrações e dominações. Não se nega a contribuição dessas plataformas para o entendimento das configurações geográfico-espaciais, mas buscam-

se aqui os processos que delas escapam, aqueles que requerem um horizonte compartilhado *de perto e de dentro* (MAGNANI, 2008).

De dentro do barco

. Travessia com Nero

Em novembro de 2013, no início das incursões etnográficas conversei com Nero a respeito das possibilidades de travessia. Nero é chamado pelos outros remadores de Gaúcho, e é um dos catraieiros mais antigos. O marujo começa a travessia quieto, poucas palavras são trocadas, mas aos poucos revela sua relação afetiva para com o ofício. Ele leva dois passageiros para o ponto de parada das catraias em Paul, e depois partimos sozinhos para o Museu Vale (antiga Estação Pedro Nolasco) em Vila Velha.

Figura 39 - A bordo da catraia com Nero, saindo do atracadouro dos catraieiros em Paul-Vila Velha, rumo ao Museu Vale, vê-se a placa que registra o impedimento de acesso entre o bairro e a baía. Data: 22-11-2013.



Fonte: Imagem retirada de vídeo da autora. Arquivo pessoal.

Eu: *Sr. Nero, como foi que o Senhor começou a trabalhar aqui na baía?*

Catraieiro Nero: *Antes tinha muitos barcos. Aqui eram setenta e poucos barcos. Quando eu vim pra cá eu desembarquei e fiquei por aqui na época. Não consegui outro navio pra voltar pra casa, tive que fazer uma modificação na minha matrícula, aí eu casei aqui, tive um monte de filho aqui, aí já era. Hoje eu moro em Paul.*

Eu: *E o Sr. Gosta daqui?*

Catraieiro Nero: *Gosto, eu vou lá pro meu estado e minha família pede pra ficar lá, mas eu volto.*

Eu: *Qual é o seu estado?*

Catraieiro Nero: *Rio Grande do Sul. Tem trinta e dois anos que eu vim pra cá.*

Eu: *Agora nós estamos de motor, mas o senhor ainda rema?*

Catraieiro Nero: *Eu remei trinta anos aí, mas agora a máquina humana não aguenta mais.*

Logo após passarmos por uma Placa com os dizeres “AVISO ÁREA PORTUÁRIA ENTRADA PROIBIDA”, Sr. Nero cumprimenta com entusiasmo três pescadores dentro d’água. Que retribuem o gesto.

Eu: *O que eles estão pescando?*

Catraieiro Nero: *Qualquer peixe que aparecer aí.*

Eu: *Tem camarão?*

Catraieiro Nero: *A malha deles é só pra pegar peixe grande.*

Eu: *Chegamos. Podemos combinar do Sr. me buscar às 18 horas?*

Catraieiro Nero: *Se pusesse ser um pouquinho mais cedo era melhor.*

Combinamos às 17 horas na Antiga Estação Pedro Nolasco. Hoje Museu Vale. Ele chegou pontualmente para voltarmos. Preço cobrado para ida e volta – Cinquenta reais. Disse-me que aquele trajeto era turístico, e por isso o preço era bem diferente do percurso até Paul (R\$ 4,00 ida e volta).

Eu: *Eu já vi o Senhor naquele vídeo que gravaram com todos os catraieiros Além do mar que há entre lá e cá (2012). Eles ainda estão todos trabalhando? Quantos são?*

Catraieiro Nero: *Sim. São doze.*

Eu: *Vocês fazem este percurso de Vitória a Paul todos os dias? Eu queria trazer mais pessoas.*

Catraieiro Nero: *Sim. Pode ser sábado, domingo. Eu fico aí até sete e meia, às vezes oito horas. O sistema encerra sete horas, mas às vezes tem passageiro que me liga, pede para esperar, para buscar.*

Eu: *Mas de noite deve ser bem perigoso para navegar não?*

Catraieiro Nero: *Não. Pelo contrário, à noite tem pouco movimento na baía. Quando a lua ta clarinha melhor ainda.*

Eu: *E o que acontece se passar um navio grande aqui do lado.*

Catraieiro Nero: *Não acontece nada, porque ele passa bem devagarzinho. Ele não movimenta a máquina, é o rebocador que traz ele.*

Eu: *Me falaram que eles estão querendo demolir aquele galpão do porto pintado de preto.*

Catraieiro Nero: *É, mas não pode. Cada tijolo desse aí tem uma história. Esse patrimônio é histórico.*

Figura 40 - Diagrama do percurso desenvolvido durante a conversa com o catraieiro Nero em 2013.



Fonte: Desenho sobre mapa da Autora.

. Travessia com Ronye

Precisei ir a Paul – Vila Velha para conversar com alguns moradores acerca dos resultados da audiência pública, e me informar sobre o início das obras de expansão portuária e de demolição da rocha de Atalaia. O catraieiro Ronye está no remo. Ele me pergunta como está o andamento das conversas em Paul, pois já havíamos falado sobre isso algumas vezes. Ronye é nascido em Paul, e tem grande conhecimento sobre o entorno da Baía, sobre a pesca e as transformações ocasionadas pelas dinâmicas portuárias.

Figura 41 - A bordo da catraia com Ronye, vê-se o rebocador fazendo a manobra do navio que atraca no cais da empresa Peiú S/A. A seta indica a posição do atracadouro dos catraieiros em Paul - Vila Velha. Data: 29-01-2015.



Fonte: Arquivo pessoal.

Eu: *Você sabe como está o andamento das obras de expansão do porto? Vocês vão precisar paralizar a atividade para a reforma do atracadouro em Paul?*

Catraieiro Ronye: *Eles vão continuar a obra até chegar lá, por enquanto da pra conciliar. Mas depois nós vamos parar pra eles reformarem o ponto.*

Eu: *Então vai demorar ainda?*

Catraieiro Ronye: *Disseram que vai ser em agosto, vamos ver ainda.*

Eu: *Mas e aí, não vai ficar muito longe para fazer a travessia?*

Catraieiro Ronye: *É, vai ter que usar motores (...).*

Catraieiro Ronye: *Eu era pequeno aqui em Paul, e fazia muita coisa nessa baía. Tinha muito peixe, pescava, ia buscar água no penedo, fazia muita coisa, nadava. Agora ta tudo poluído, tem pouco peixe, mas ainda da pra pegar alguns. Os Meros as vezes acompanham a entrada dos navios na baía, e morrem prensados contra o cais do porto, aí junta um monte de gente pra ir lá pegar os Meros.*

Eu: *E a maré está sempre calma assim aqui?*

Catraieiro Ronye: *Nada! Aqui só fica calmo quando tem vento sul. Passando ali depois da Terceira Ponte, quando tem um vento sul a água fica clarinha e calma. Ele entra mais no inverno. Tudo no seu tempo né. Um dia ta ventando, outro dia faz sol, outro dia ta chovendo, outro dia tem vento sudeste, noroeste. E a gente esta trabalhando.*

Eu: *Hoje a maré está bem baixa né?*

Catraieiro Ronye: *É bom. Porque não da tanta pressão. Com o afunilamento portuário a maré vai ficando cada vez mais represada e corre mais rápido. Isso dificulta pra gente, e as vezes causa até enchentes no entorno. Na semana que vem ela já vai mudar, vai estar maré alta.*

Eu: *Então maré baixa e sem vento são as melhores condições pra remar?*

Catraieiro Ronye: *Ai ai, ficaria uma beleza. Isso só acontece bem de manhã, seis horas, sete horas.*

Eu: *Aqueles dois navios eles estão atracados onde?*

Catraieiro Ronye: *Eles estão ali perto do clube Alvarez Cabral.*

Eu: *Eu não sabia que tinha um cais portuário ali.*

Catraieiro Ronye: *Eu já trabalhei lá, embarcado também.*

Eu: *E onde está o Sr. Nero Gaúcho? Tem tempo que eu não o vejo.*

Catraieiro Ronye: *Ele está mal de saúde, fez uma cirurgia e ficou internado um tempo.*

Eu: *E você acha que ele volta? Que ele consegue voltar a trabalhar de motor?*

Catraieiro Ronye: *Acho que não. A situação dele não ta boa coisa não.*

Figura 42. Diagrama do percurso desenvolvido durante a conversa com o catraieiro Ronye em 2015.



Fonte: Desenho sobre mapa da autora.

. Travessia com José Luiz

Em um dia de maré arredia e vento forte, volto de Paul – Vila Velha para Vitória. No barco, estamos eu e mais uma passageira, nos remos o catraieiro José Luiz. O barco balança muito, e a conversa gira em torno dos perigos que cercam a travessia. Alguns contam de explosões nos grandes navios, do perigo da proximidade entre barquinhos a remo e motores. Outros contam de acidentes envolvendo os passageiros prestes a embarcar, mas até esta etapa da pesquisa em observação participante não presenciei nenhuma destas situações. Durante a travessia, o catraieiro e a passageira contam suas memórias sobre o passado das cidades e da Baía de Vitória.

Figura 43 - A bordo da catraia com José Luiz, saindo do atracadouro de Paul - Vila Velha. O catraieiro desvia do grande navio que se aproxima do cais de Atalaia. Data: 27-10-2014.



Fonte: Arquivo pessoal

Eu: *Você é moradora de Paul?*

Passageira: *Sim. Só sei vir a Vitória de bote. Dizem que as barcas vão voltar a atuar, mas só no trecho de Paul a Vitória né?*

Catraieiro José Luiz: *Não. Eu sei que as barcas voltam, mas elas vão atender Argolas, próximo ao terminal de São Torquato. Aqui eles vão aumentar o cais portuário pra fazer um porto novo, então só vai ficar nós aqui.*

Passageira: *Mas vocês vão continuar né?*

Catraieiro José Luiz: *Sim.*

Passageira: *Eu tenho um primo meu que às vezes vem me visitar aqui, que morre de medo de pegar esse bote.*

Catraieiro José Luiz: *É porque ele nunca pegou uma greve dessa de ônibus que tem aqui (risos). Acho que ele muda de ideia e pega o bote sim (risos).*

Passageira: *Eu falo com ele que não em perigo, mas não adianta.*

Catraieiro José Luiz: *Minha mãe faleceu com oitenta e cinco anos, já vai fazer dois anos. Ela morava numa ilha cercada de água, mas a gente só ficava na água rasa, baitera, entendeu? Ninguém sabia nadar. Ela morreu sem saber nadar.*

Eu: *Mas e o barco ela pegava?*

Catraieiro José Luiz: *Sim, ela só não gostava de entrar na água.*

Figura 44 - Diagrama do percurso desenvolvido durante a conversa com o catraieiro José Luiz em 2014.



Fonte: Desenho sobre mapa da autora.

. Travessia com Agnaldo

A conversa foi combinada previamente por telefone porque Agnaldo não atua mais junto com os outros catraieiros entre Vitória e Paul. Combinamos às 8 horas, em frente ao Clube de Regatas Saldanha da Gama. Chego ao local combinado e alguns pescadores já o aguardam ansiosos. Um deles me informa que Sr. Agnaldo não é um catraieiro como os outros, pois não viabiliza apenas um meio de transporte. Ele conhece os pontos de pesca como ninguém. Perguntei para Agnaldo se ele trabalhava fazendo esse transporte todos os dias, ele me disse que não. Apenas durante os finais de semana, porque ele agora está empregado como Agente Ambiental na Prefeitura de Vila Velha. Perguntei então se teria sido esse o motivo para ter deixado o antigo local onde atuam os outros catraieiros.

Figura 45 - Entrada do canal portuário da Baía de Vitória. À esquerda parte do Penedo e Cais de Capuaba em Vila Velha. À direita as instalações do Clube de Regatas Saldanha da Gama (antigo Forte São João). Data: 31-11-2015.



Fonte: Arquivo pessoal.

Eu: *Porque o senhor não atua mais junto dos outros catraieiros?*

Catraieiro Agnaldo: *Porque lá são muitos, a concorrência é grande. E aqui eu to sozinho, lá tem aquela territorialidade né. Quando têm muitos juntos complica. Quando eu trabalhava lá eu queria colocar o motor e eles não queriam que eu colocasse, então eu preferi trabalhar aqui, decido do jeito que eu quero fazer e a concorrência é menor.*

Eu: *Sobre essas explosões que estão acontecendo na baía, elas causam algum impacto ou risco ao monumento?*

Catraieiro Agnaldo: *Pro Penedo não. Agora pra pesca foi um desastre. O estoque pesqueiro já era mínimo, por conta da poluição e da pesca predatória já tinha diminuído bastante o estoque. Agora com essas explosões está praticamente extinto, muito pouco. Isso influencia tremendamente no trabalho da gente. O pescador não vem mais se não tem peixe. Pra conversar com a Codesa é complicado, porque eles movimentam milhões causam impacto, mas não fazem nada pra mitigar esse impacto, eu apresentei o projeto do barco-taxi, eles não fazem nada. Aliás falta vontade de todo mundo né, das autoridades. Você vê uma baía dessa bonita e não tem nada do turismo.*

Figura 46 - Diagrama do percurso desenvolvido durante a conversa com o catraieiro Agnaldo em 2015.



Fonte: Desenho sobre mapa da autora.

4 APREENSÃO DO COTIDIANO

Desafios da travessia

.Vitória, 26 de novembro de 2013. 17 horas [Caderno de Campo]

-----Dia de chuva intensa na Região Metropolitana da Grande Vitória. O trânsito, neste período do dia, costuma ser lento em razão da saída em massa de pessoas à rua após um dia de trabalho. A situação é agravada pelos alagamentos generalizados que obstruem algumas vias da cidade, interrompendo outras em efeito cascata. As pontes que ligam Vitória e Vila Velha são os piores gargalos, em parte devido à configuração da capital como ponto central agregador de serviços e trabalho, mas também por ser o cruzamento dos principais fluxos intermunicipais.

Na Baía, que faz divisa com as duas cidades (Vitória e Vila Velha), a maré está calma. O forte vento nordeste diminui com a chegada da chuva. São condições boas para o barco a remo, conforme me conta o catraieiro Ronye. Enquanto converso com ele, duas pessoas molhadas pela chuva chegam ao ponto de parada das catraias na Avenida Marechal Mascarenhas de Moraes em Vitória. Uma pequena plataforma em metal pintado de amarelo, com indícios de ferrugem (Fig. 47). Consigo fazer algumas perguntas. Minha presença não as incomoda, mas se nota certa indisposição para responder. Minha posição do lado de fora do barco, tendo em mãos uma câmera e um caderno, podem ter atrapalhado as primeiras tentativas de abordagem.

Os frequentadores cotidianos dessas travessias se revelam sutilmente no modo como se cumprimentam. Mesmo que seja só um breve reconhecimento de semblantes, acenam com a cabeça, um bom dia ou boa tarde. Uma pessoa prestes a realizar a travessia se recusa a me responder qual é o seu nome:

Passageiro: *Meu nome é Astronauta, coloca aí.*

Entrando apressado no barquinho, ele acrescenta:

Passageiro: *Não tem outro jeito, né? Não tem ônibus passando. Com essa chuva vamos ter que enfrentar a lama, é difícil até de chegar a pé.*

Pela tarifa de R\$2,00 por passageiro, o catraieiro Hércules realiza a travessia a remo até Paul, mesmo debaixo de chuva. -----

Figura 47 - Atracadouro dos catraieiros na Avenida Marechal Mascarenhas de Moraes em Vitória, porção sul da Baía de Vitória (2014).



Fonte: Arquivo pessoal.

O contexto narrado a partir do caderno de campo, acima, é um relato das primeiras tentativas de aproximação na descoberta de qual seria o tema foco da dissertação de mestrado ainda em construção. A dificuldade em encontrar registros sobre a relação dos catraieiros com a cidade contemporânea tornou imprescindível uma pesquisa na proximidade com as travessias cotidianas – o que representou, por si só, um grande desafio metodológico, estudado e experimentado.

A experiência de “estranhamento do familiar” (VELHO, 1978) revelou-se desafiadora durante pesquisa de campo, porque a cidade dos catraieiros não pode ser observada apenas do ponto de vista da terra firme. Muitos percursos de catraia foram necessários para que breves palavras se manifestassem em uma relação “dialógica” (URIARTE, 2012). As questões que se punham diziam respeito a como interagir com um grupo tão diversificado de marujos em movimento, e a como fazer parte do cotidiano náutico de uma Baía dominada pelos fluxos mercadológicos portuários. Para apreender o *espaço vivido* (LEFEBVRE, 2006), em que diferentes pontos de vista se sobrepõem, foi preciso entrar na catraia diariamente, percorrer o trajeto entre Vitória e

Paul, perceber a fragilidade dos seus espaços de atracadouro, sentir o desequilíbrio do barco, a água do remo que molha o caderno de campo, o vento forte que impede a sintonia da gravação de áudio e vídeo. Ou seja, experimentar uma grande diversidade de condicionantes que influenciam a construção da abordagem e dos focos de análise da pesquisa ao longo do processo.

Por outro lado, o percurso silencioso das primeiras travessias foi importante para a transformação da pesquisadora em passageira cotidiana. Isso viabilizou outros momentos de interação que aconteceram em terra firme, enquanto os catraieiros se revezavam no atendimento da roleta, à espera de mais passageiros. A existência de uma roleta no atracadouro de Vitória é importante de ser destacada neste contexto de desafios da travessia e da pesquisa. Segundo o catraieiro Aderaldo, ela foi instalada para evitar disputas por mais passageiros entre os próprios remadores:

Antigamente não tinha roleta, [...] você puxava quatro, cinco que pagavam ali. Só que isso aí tava gerando olho grande, confusão, discussão. Por quê? Ninguém queria sair com um só, eles queriam sair com quatro, cinco, encher o barco para poder ganhar mais, entendeu? Então para poder evitar isso aí, botaram a roleta para ter um controle. Se você puxar um ou dois, vai ganhar igual. Ai adianta para o passageiro e nós também [...] ²⁷.

Atualmente, o montante arrecadado em um dia de trabalho é dividido entre todos os que trabalharam durante aquele dia, o que melhora a relação com os passageiros, que não precisam esperar tanto tempo nos atracadouros até que o barco esteja cheio. Quem espera no ponto, na maioria das vezes, não são os passageiros, mas sim os barquinhos. Essa é uma diferença marcante na comparação com os demais serviços de transporte coletivo oferecidos na cidade. Mas a redução do tempo de espera não é a única vantagem na escolha do modal catraia. E é na vivência diária destes percursos que outros pontos de vista, outras camadas de significado, e outras potencialidades podem ser percebidos.

Segundo os catraieiros, a maioria dos seus passageiros são moradores de Vila Velha que trabalham em Vitória. Uma breve análise dos deslocamentos pendulares²⁸

²⁷ Transcrição da fala de Aderaldo em *Além do mar que há entre lá e cá* (2011-12), min.10:24.

²⁸ Os movimentos pendulares casa-trabalho são deslocamentos para cumprimento de jornada de trabalho com retorno à noite. Não é possível precisar se nesta contagem foram contabilizados os deslocamentos de catraia, mas os valores são significativos na indicação da capital Vitória como “o principal polo atrator de

entre as duas cidades também aponta nesta direção. Em contagem mais recente feita pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE (2010), são realizadas de Vitória para Vila Velha 5671 viagens, enquanto no sentido contrário, de Vila Velha para Vitória, são feitas 35742 viagens. Para se ter uma ideia do contraste entre o percurso da catraia e do sistema rodoviário de ônibus coletivos, seguem alguns exemplos de travessia entre Paul e Vitória, experimentados durante a pesquisa, em 2014.

viagens uma vez que concentra a absoluta maioria dos destinos dos deslocamentos diários para trabalho e estudo” (LIRA; OLIVEIRA JUNIOR; MONTEIRO, 2014, p. 49).

.Vitória, 06 de novembro de 2014. 14 horas. [Caderno de Campo]

----- Espero aproximadamente trinta minutos por um ônibus da linha Transcol na Avenida Jerônimo Monteiro, próximo do ponto de parada das catraias na Avenida Marechal Mascarenhas de Moraes, no Centro de Vitória, rumo ao Terminal de São Torquato (linha 516). São aproximadamente trinta minutos ou mais até chegar ao terminal rodoviário em Vila Velha. Espero pela linha alimentadora, que faz o trajeto entre o bairro São Torquato e Paul. Em pelo menos quinze minutos o ônibus chega, e com mais vinte minutos estou na pracinha de Paul. Tempo total gasto na ida: 1 hora e 35 minutos.

Se optasse pelo mesmo modal no percurso de volta, os mesmos procedimentos seriam necessários: esperar pela linha alimentadora que vai até o Terminal rodoviário, esperar pela linha que sai do terminal em direção ao Centro de Vitória. Mas as opções de linhas alimentadoras que fazem esse trajeto até os terminais rodoviários são mais escassas. Existem cinco opções principais: linha 621 (Ilha das Flores), linha 658 (Terminal do Ibes), linha 663 (Pedra dos Búzios), linha 660 (Terminal de Itaparica), linha 671 (Vila Garrido).

Mas decido fazer o retorno com a catraia. Da pracinha de Paul caminho até o atracadouro na Baía de Vitória, e gasto 3 minutos. O tempo de espera pelo barco é de no máximo 2 minutos. O trajeto via água dura 5 minutos quando não há interrupções dos grandes navios, e a maré não está arredia. Tempo total gasto na volta: 9 minutos. A diferença de tempo é muito grande, principalmente porque a catraia não precisa percorrer um trajeto tão longo quanto os ônibus. Quando perguntados sobre as vantagens de se usar a catraia, muitos dos passageiros também destacaram: o custo reduzido da passagem em relação ao modal rodoviário (a tarifa do sistema Transcol é R\$2,45 de segunda a sábado e R\$2,15 aos domingos), o fato de não haver trânsito que produza congestionamento, barulho, fumaça, ou *stress*, e a beleza da paisagem.

Alguns demonstram certo receio com o balanço do barco e com a falta de coletes salva vidas. Há relatos de acidentes no ato de embarcar, principalmente em razão das péssimas condições de conservação dos espaços de atracadouro. É por isso que, com frequência, os próprios remadores estendem a mão para auxiliar o embarque e desembarque dos passageiros (Fig. 48). -----

Figura 48 - Catraieiros auxiliam o embarque e desembarque dos passageiros nos atracadouros de Vitória e Vila Velha (2013-2015).



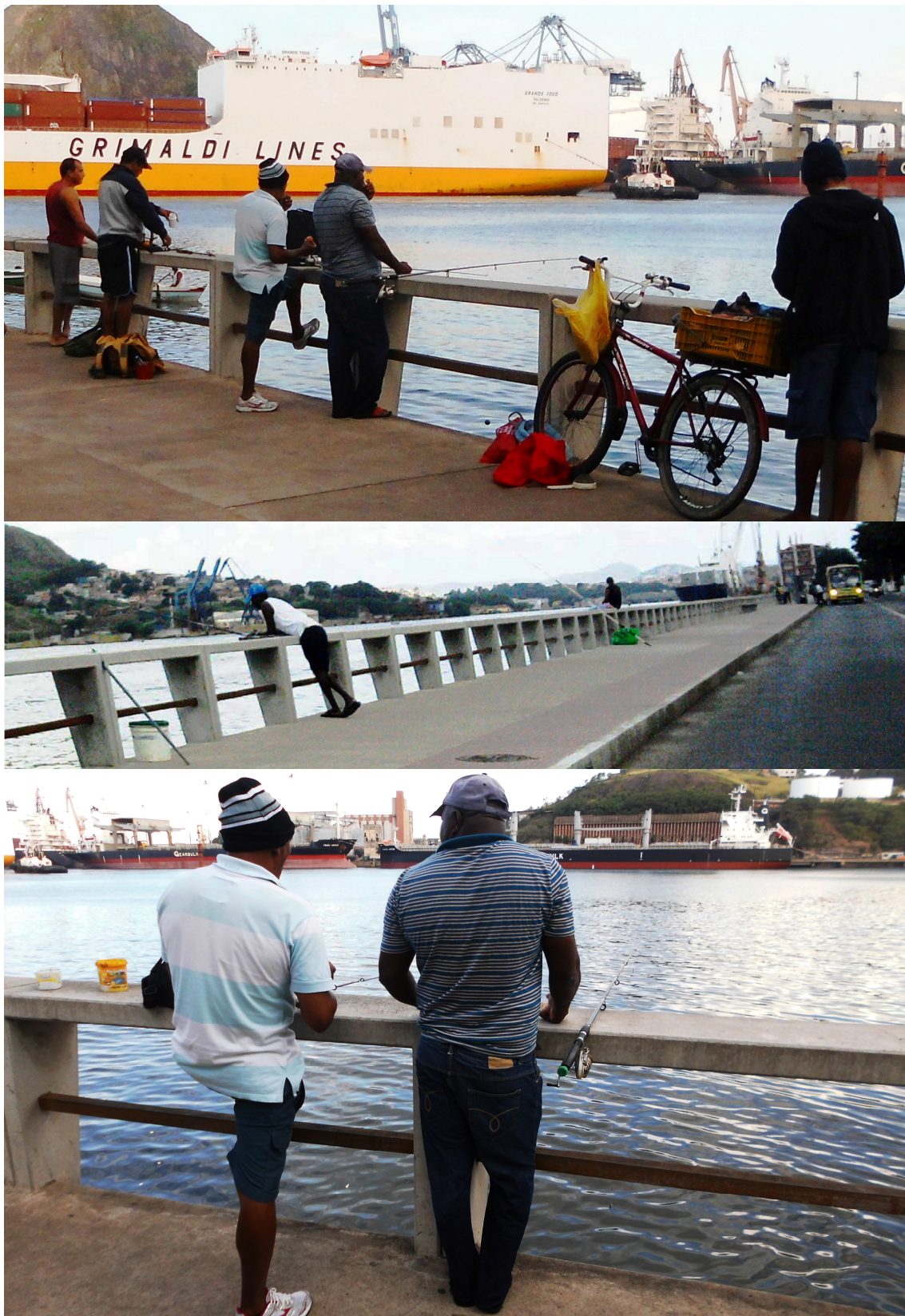
Fonte: Arquivo pessoal.

No decorrer da história da Baía, a produção hegemônica do espaço gerou impactos físicos e imateriais que ainda incidem como enclaves às travessias mais lentas entre Paul e Vitória. Mas as dificuldades de acesso não se dão apenas pela presença da atividade portuária. As decisões políticas materializadas no desenho urbano, na definição da malha viária e do serviço de transporte coletivo também contribuem para a reprodução desta relação, onde se observam claros privilégios às maiores velocidades dos veículos automotores. A hegemonia do sistema de transporte coletivo rodoviário em detrimento de todas as outras opções viáveis é um exemplo disso. Alguns passageiros mais antigos chegam a citar a mudança do tipo de cobrança da tarifa dos ônibus como um fator que também interfere na possibilidade de uso da catraia, e na sua dependência do modelo de transporte rodoviário:

Passageiro: Quando o Transcol era pago com vale-transporte em papel, eu pegava o barquinho com o mesmo passe, o catraieiro aceitava o vale-transporte como pagamento. Mas depois que o vale transporte mudou pra cartão, não tem como usar na catraia. Aí a gente tem que ir de ônibus, porque ganha o cartão direto do patrão. Então só às vezes que eu venho de catraia, e pago com dinheiro mesmo.

Outro exemplo da influência do desenho urbano alheio à valorização das permanências humanas e dos seus fluxos mais lentos são as vias de alta velocidade à beira-mar, como a Avenida Marechal Mascarenhas de Moraes, em Vitória. No lugar de espaços coletivos de permanência, em contato com a paisagem e a água, ali predominam os acidentes de trânsito. Muretas de concreto reforçado impedem que os carros desgovernados venham a cair no canal, e apesar de não conformarem barreira total à passagem de pedestres, e de muitos dos pescadores as utilizarem como anteparos para as varinhas de pesca, ao fazer uso deste espaço eles estão sujeitos ao risco eminente de acidentes, pela proximidade com o fluxo intenso de automóveis (Fig.49).

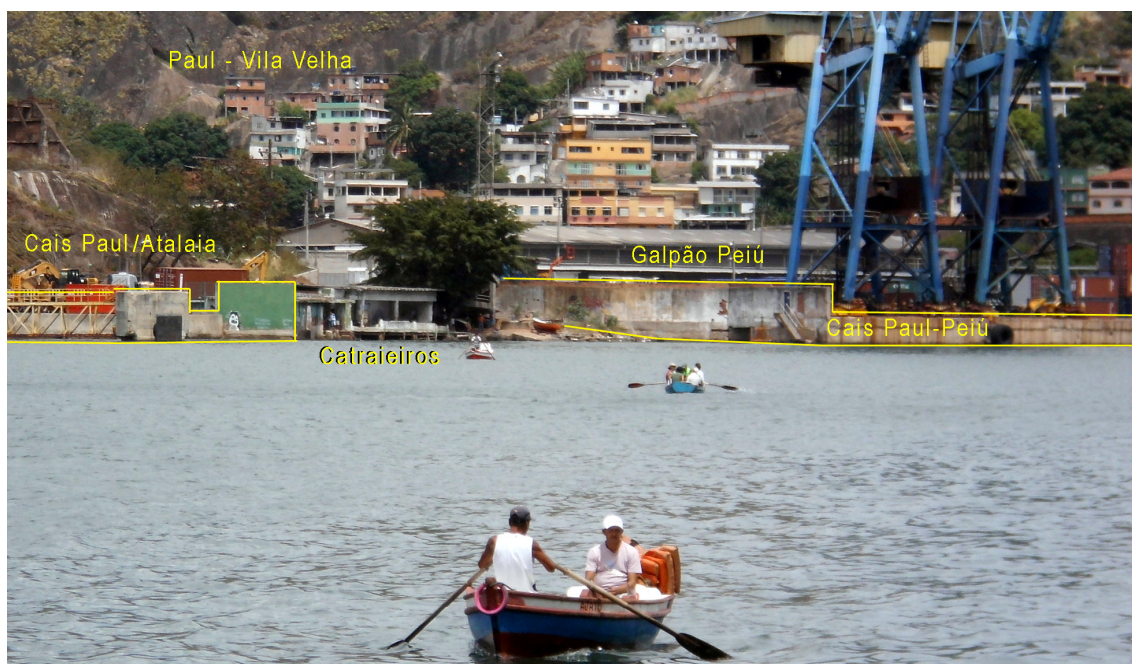
Figura 49 - Pescadores utilizam as calçadas e muretas no entorno da baía em proximidade com os fluxos de automóveis (2015).



Fonte: Arquivo pessoal.

Os espaços de uso coletivo em contato com a água são cada vez mais raros, haja visto o exemplo da tomada do espaço público de Paul, em Vila Velha, pela instalação da empresa Peiú. Há também um grande muro que se prolonga desde o atracadouro dos catraieiros, vizinho à referida empresa e ao cais de Paul, até a antiga Estação Leopoldina, no bairro Argolas, conforme Fig. 50 a seguir.

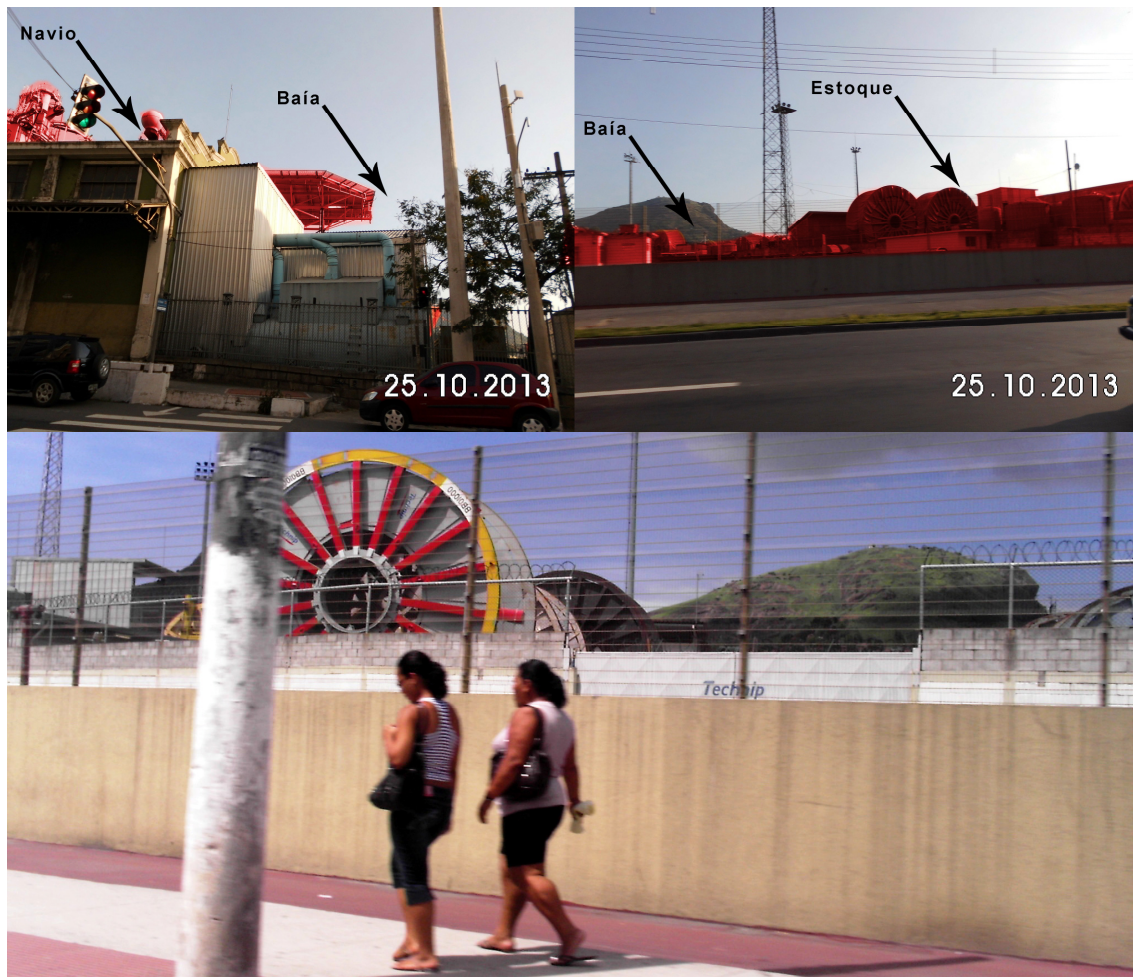
Figura 50 - Início da barreira em Paul, Vila Velha, com as instalações da empresa Peiú e do Cais portuário de Paul vizinhos ao atracadouro dos catraieiros (2015).



Fonte: Arquivo pessoal.

Em Vitória, o começo das restrições físicas e visuais se deu a partir da construção dos galpões portuários, na década de 1930 (ver Fig. 28), e foi agravada pelo processo de verticalização do entorno e pela instalação da empresa Flexibrás, vizinha ao Cais de Vitória, a partir de 1970 (ver Fig. 29). Essa grande barreira, atualmente, se estende desde o pátio da empresa Flexibrás e avança junto com a expansão do berço 101, na divisa com o atracadouro dos catraieiros (ver Fig. 9, 24, 28, 29), por este motivo a distinção entre o pátio do porto e o da empresa é pouco nítida na escala do pedestre. Além dos muros que delimitam as suas instalações, os grandes depósitos de “carretéis” que aguardam destinação na linha de produção petrolífera também obstruem a visão da Baía (Fig. 51).

Figura 51 - Ponto de vista do pedestre às margens da Avenida Marechal Mascarenhas de Moraes. Os galpões portuários, à esquerda, e o pátio da empresa Flexibrás, à direita, interrompem o acesso físico e visual dos pedestres (2013).



Fonte: Arquivo pessoal.

Figura 52 - Ao fundo: cais e pátio da empresa Flexibrás. Em primeiro plano: região do antigo Cais do Imperador, Avenida Marechal Mascarenhas de Moraes em Vitória (2013).



Fonte: Fotografia de Camilo Lima.

Mas mesmo diante deste predomínio do uso industrial e portuário, das grandes velocidades e dos entraves aos acessos mais lentos, ainda podem ser observados alguns pontos de convivência coletiva, de lazer, de pesca e atracadouros de barcos que foram criados pela própria população. Um exemplo pode ser visto na Avenida Marechal Mascarenhas de Moraes, em frente ao Clube de Regatas Saldanha da Gama, onde, apesar de não existir mobiliário público de praça, as calçadas e os canteiros gramados são espaçosos e há muita sombra de árvores. Os navegantes desportistas, entre outros, construíram uma rampa de acesso à água que atualmente é compartilhada por desportistas, pescadores e pequenos barcos (Fig. 53). Nos finais de semana, observam-se piqueniques, churrascos, e grande movimentação de pessoas em torno das regatas que ali se realizam. É neste mesmo ponto de atracadouro que atua o catraieiro Agnaldo, quando solicitado para atender pescadores e passeios turísticos:

Catraieiro: Aqui pra você embarcar e desembarcar um passageiro é no meio das pedras. Não tem nenhum atracadouro oficial aqui, tem um improvisado de concreto que nós mesmos fizemos. Se tivesse aqui

*uns barquinhos menores, pra 20 pessoas, 15 pessoas, teria uso constante*²⁹.

Figura 53 - Uso coletivo do espaço às margens da Baía, na Avenida Marechal Mascarenhas de Moraes, em frente ao Clube de Regatas Saldanha da Gama em Vitória. Ao fundo: parte das instalações do Porto de Capuaba (2015).



Fonte: Arquivo pessoal

Neste espaço de relações socioambientais tão específicas, a presença da roleta no ponto de catraias (Fig. 54), que em muitos casos pode ter conotação pejorativa de barreira e de interrupção, incita algo diferente. Ela é sinônimo de passagem, de acesso. Diante dos enclaves instituídos pelas hinterlândias portuárias, e da pouca diversidade de modais oferecidos pela cidade, a roleta torna-se, no contexto da Baía, um símbolo de oportunidade. Ou seja, assinala a existência das travessias humanas, um movimento que não está visível nos mapas oficiais do Estado, ou no planejamento do espaço urbano.

²⁹ (Transcrição de parte da conversa entre autora e Agnaldo em 2015).

Figura 54 - A roleta no ponto das catraias, na Avenida Marechal Mascarenhas de Moraes, assinala o acesso dos fluxos mais lentos à Baía de Vitória (2015).



Fonte: Arquivo pessoal.

Foi diante da roleta das catraias que algo importante aconteceu no processo de transformação do olhar da pesquisadora, na percepção das potências que cercam este ato de desacelerar promovido pelas catraias. Foi quando, ao me aproximar da roleta para falar com Ronye, que estava do outro lado, ouvi o catraieiro dizer:

*Essa daí já é de casa. Chega mais e senta aqui no nosso escritório!*³⁰

Suas palavras vieram acompanhadas do gesto de abrir o portão da plataforma e não mais ter que passar pela roleta; como quem permite, enfim, o desvelar de interações mais próximas; acontecimentos e relatos que não seriam manifestados durante os cinco minutos das breves travessias entre Vitória e Paul. Alguns deles foram sussurros, revelados ao pé da orelha. Sentei no banco do escritório: uma tora de madeira onde também estavam cuidadosamente dispostas as moedas que seriam utilizadas para facilitar o troco da passagem, e uma refeição que aguardava o horário de almoço de um dos catraieiros (Fig. 55). Conversamos muito, enquanto Ronye atendia as pessoas que iam passando, e outros conflitos ainda invisíveis à percepção da pesquisadora foram desvelados.

³⁰ Transcrição da fala do Catraieiro Ronye em conversa com a autora.

Figura 55 - O banco do escritório: uma tora de madeira onde também estão dispostas as moedas para facilitar o troco da passagem, e o almoço de um dos catraieiros. Devido ao pouco espaço eles aguardam os passageiros sentados nas escadas do atracadouro em Vitória (2015).



Fonte: Arquivo pessoal.

As muitas dificuldades para alavancar oportunidades de interação com os barqueiros partiram da constatação de que o meio náutico a que pertencem ainda é predominantemente masculino e rico em linguagens e significados próprios, situações inicialmente alheias ao meu cotidiano de pesquisadora e moradora da cidade. Não há como fazer parte do universo náutico em terra firme; neste campo de pesquisa se deslocar é imprescindível. Se os *espaços de relação* (CASTELLS, 2003; CERTEAU, 2011) pressupõem reposicionamentos de olhares (URIARTE, 2012), a ambulância dos navegantes tornou-se profícua para a realização desse exercício durante a pesquisa.

Mesmo diante dos enclaves portuários que dificultam a sua presença, eles permitem novos acessos e percursos num movimento de *produção social da cidade* (LEFEBVRE, 2006). Contudo, a precariedade dos seus espaços de atracadouro e as ameaças dos novos avanços portuários são um reflexo do descaso do poder público para com a atividade. Não bastassem os enclaves físicos e os conflitos produzidos na convivência com o ambiente hostil das altas velocidades, a diversidade que compõe o grupo de catraieiros, e os seus diferentes pontos de vista também conformam desafios de coexistência. Estes contrastes evidenciam-se quando das disputas que ameaçam os pontos de atracadouro em Vitória e Vila Velha. Com a eminência de mais uma ampliação em 2015, as distâncias a serem percorridas pelos remadores serão mais uma vez aumentadas, o que provoca a dependência da utilização de motores para a realização da travessia.

Este debate é apresentado a seguir através da percepção de conflitos produzidos na luta diária pela viabilidade da atividade, dos processos e ações cívicas apresentados ao poder público, e das tentativas de mitigação de danos oferecidas pelas autoridades portuárias.

Catraias e o paradigma do motor

.Vitória. 28 de Janeiro de 2015. 16 horas [Caderno de Campo]

----- Precisei cruzar a Baía para conversar com Paulo César – líder comunitário de Paul. Uma viagem aparentemente simples de ser realizada. São três as pontes que fazem este percurso, nenhuma delas possui faixa exclusiva para pedestres ou ciclistas. Devido à ampliação significativa do trajeto dos ônibus coletivos, à cobrança de pedágio, e ao fato de não possuir um automóvel, concluo que a catraia é a opção mais vantajosa de travessia. De bicicleta, percorro 8,15 km em aproximadamente 40 minutos, distância da minha residência até o atracadouro dos catraieiros em Vitória. Pago passagem dobrada: R\$ 4,00 (dois reais para mim e dois para a *bike*). Em 7 minutos estou na Praça de Paul. Nem sempre acontece tudo tão rápido. Nos dias de grande ventania ou de maré arredia, o remo tende a ficar um pouco mais pesado.

Retorno de Paul para Vitória próximo das 18 horas, horário de verão (Fig. 56). O catraieiro José Luiz está nos remos. Estranhei quando, no meio do percurso, de repente, paramos. Ouvi uma forte “buzina” vinda de um navio, e na sua monumental estrutura estava estampado o logotipo da Petrobrás, junto com vários outros códigos que, para mim, não fazem sentido algum. Perguntei ao José Luiz porque paramos e o porquê da “buzina”, e ele respondeu:

Catraieiro: Tem um nome diferente essa buzina que você falou. É suada. Ele (o comandante) está avisando para os outros barcos não atravessarem, porque está fazendo a manobra de saída do cais. Esse navio é offshore, chama Seven Mar, tá escrito ali. É navio de pesquisa, que eles fazem com fibra ótica nos poços de petróleo, nas refinarias.

Converso com José Luiz sobre as relações portuárias, as escalas de poder nas patentes que regulam a marinha e os privilégios concedidos aos grandes navios. Percebo relações, sons e linguagens próprias de outra cidade, que eu não observava na superfície da paisagem, do lado de fora do barco. Pergunto como ele sabe de tudo aquilo:

Catraieiro: Porque eles falam pra mim quando descem do navio em horário de folga. E porque meu pai já foi marítimo também. Ele era marinheiro, já trabalhou na época das lanchas, já trabalhou naquela Draga Mar. Você não conheceu, não – nem existe mais essa draga,

não. E meu irmão é cozinheiro de Marinha mercante, trabalha lá no Rio.

Eu: Deve ser uma profissão interessante, poder viajar e conhecer muitos lugares.

Catraieiro: É bom (enfático). Ganha bem, come bem, dorme bem, veste bem. Uma diária desse navio ai no porto custa milhares de reais. -----

Figura 56 - O catraieiro José Luiz se prepara para me levar do atracadouro dos catraieiros em Paul – Vila Velha. A imagem elucida a diferença brutal das escalas entre o navio e o barquinho (2015).



Fonte: Arquivo pessoal.

A espera paciente do catraieiro pela manobra de saída do navio revela outros nuances das desigualdades sociais representadas pela disputa da cidade. Detalhes anteriormente alheios ao meu entendimento, mas que na convivência com os catraieiros se manifestam de forma elucidativa. As diferenças de velocidades e de tempos que se sobrepõem na travessia da Baía, a presença mínima dos deslocamentos humanos em face dos fluxos do mercado, a falta de visibilidade das questões socioambientais diante das políticas públicas, são alguns dos desafios cotidianos enfrentados pelos remadores.

As questões que envolvem a prática dos catraieiros estão relacionadas com um grande leque de pautas, dentre as quais se destacam: a mobilidade urbana, a ecologia, a preservação do patrimônio material e imaterial, que estão imbricadas no *espaço vivido* (LEFEBVRE, 2006), e não se dissociam. Os catraieiros são os sujeitos que viabilizam a percepção dessas zonas de contato, a identificação de pautas convergentes, e a materialização de discursos e conflitos na cidade. Em razão da amplitude e complexidade das questões que perpassam este panorama, é preciso então os meios de

visibilizar os desafios que incidem especificamente sobre as oportunidades de coexistência manifestadas na sua prática.

Diante disso, em relação aos percursos e acessos que produzem diariamente, as expansões dos berços portuários têm sido o principal fator de inviabilização do ofício (do modo como é historicamente praticado: a remo). Os catraieiros tentam negociar com a Codesa a viabilidade da sua permanência nos atuais atracadouros por meio de processos e ações cíveis desde que a expansão dos berços 101 e 102 em Vitória os destituíram dos atracadouros anteriores (ver Fig. 18, 19, e 28).

Segundo a Codesa, em texto publicado no site da empresa em 7 de outubro de 2011 em conformidade com a condicionante nº 07 da licença de instalação nº 045/2010 concedida pelo Instituto Estadual de Meio Ambiente e Recursos Hídricos (Iema), seria construído, em 2012, um atracadouro para compensar aquele demolido na expansão dos referidos berços. Ainda conforme o texto, o projeto prometia “[...] área de aguardo para os usuários com bancos, [...] acessibilidade aos deficientes físicos, [...] 80 metros de área [...], rampa [...] ligando o ponto de entrada e saída até a chegada às catraias [...]” (COMPANHIA DOCAS DO ESPÍRITO SANTO, 7/10/11)³¹. Este projeto não foi executado até a presente data.

O atracadouro de metal que foi improvisado após a referida demolição, e que é utilizado ainda hoje, apresenta sérios problemas de dimensionamento, de acessibilidade e também no material utilizado para estrutura. É sabido por todos que a salinidade da água da maresia produz ferrugem e corrosão. Nesse processo, as escadas mais próximas da água têm sido consumidas pelo movimento das marés. A plataforma de metal aos poucos desaparece (ver Fig. 54, 55). Do outro lado da Baía, em Paul - Vila Velha, a construção do Cais de Atalaia ameaça ocupar o espaço de atracadouro dos catraieiros. São 20 metros de orla que pertencem à União, mas sua administração é de responsabilidade da Codesa. A estrutura de atracadouro existente era usada pelo extinto sistema aquaviário, e atualmente é utilizada pelos catraieiros para manutenção e lavagem dos barcos, mas encontra-se em ruínas (ver Fig. 56 e 57).

³¹ Trata-se de texto elaborado por José Carlos Mattedi, Assessoria de comunicação / Assecs da Codesa. Disponível em: <<http://www.codesa.gov.br/site/Home/tabid/65/ctl/Details/mid/765/itemid/1008/language/pt-BR/Default.aspx>>.

Figura 57 - Chegada ao atracadouro dos catraieiros em Paul. As instalações precárias não possuem banheiro, água ou energia elétrica (2015).



Fonte: Arquivo pessoal.

O projeto de construção do Cais de Atalaia, apresentado aos moradores de Paul na mesma Audiência Pública realizada em 2014 (ver Fig. 22 e 37), tem execução estimada para o segundo semestre de 2015, e prevê: necessidade de paralisação das atividades dos catraieiros para demolição das estruturas existente, criação de uma nova estrutura de atracadouro, e fornecimento de motores para realização da travessia. Mas o processo de negociação entre a autoridade portuária e os catraieiros não tem sido fácil.

Para agravar o quadro, muitas vezes, na tentativa de apaziguamento dos conflitos produzidos nas disputas de interesses sobre o espaço, algumas construções discursivas das autoridades públicas acabam por imprimir certo grau de responsabilidade às decisões dos próprios remadores quanto à sua capacidade de desenvolver “resiliência”³² em relação às dominações a que estão sujeitos (OLIVEIRA, 2012). Esta ideia pode ser exemplificada pela fala indignada de Ronye no documentário *Além do mar que há entre lá e cá* (2011-2012) e que aqui se transcreve nas exatas palavras do catraieiro:

³² A palavra resiliência é aqui interpretada com um sentido pejorativo em diálogo com a leitura de Salete Oliveira, para quem a resiliência é entendida como um pretexto que produz vulnerabilidades: “[...] elemento imprescindível ao lado da sustentabilidade e do empreendedorismo. Apresenta-se como elemento fomentador e provedor de adaptações, mais próximas a adequações. A resiliência produz e dá forma a condutas de apaziguamentos distendidos e contenções de resistências, [...]” (OLIVEIRA, 2012, p. 105).

A correnteza vai ficar mais forte. Cada vez que você fecha mais o canal a correnteza dá mais pressão. A nossa distância vai aumentar, e a resposta dele pra mim foi: – “ah, mas quem rema 100, rema 1000” –. Ai eu fui obrigado a falar algumas coisas com ele né.³³

Do modo como o processo de tomada de decisão espacial tem acontecido, fica a certeza de que a presença do porto e a sua necessidade constante de ampliação está acima dos impactos sociais causados. A materialização dos discursos de progresso na vida urbana revela a grande disparidade de forças que atuam na produção da cidade. Resta saber até que ponto o predomínio dessa visão “desenvolvimentista” (ACSELRAD, 2009) pode mitigar impactos sociais e ambientais que têm se mostrado irreversíveis. Algo muito semelhante à mitigação e ao apaziguamento de conflitos se observa quando as autoridades portuárias da Baía de Vitória tentaram negociar a remoção do atracadouro de Vila Velha com os marujos em 2014-2015. No relato a seguir um dos catraieiros (que não será identificado para proteger a sua identidade) expõe com indignação as falas de um engenheiro civil representante das obras de expansão do porto em Vila Velha, e de autoridades do Iema envolvidos com o processo de autorização da obra.

Catraieiro: Aí ele [engenheiro] falou: – “vê se vocês precisam de motor, quantos vocês precisam? Se precisar de uma embarcação maior coloca no papel também. Vê o que vocês precisam e vai lá e manda pra mim” –. Só que isso aí eles estão tentando agradar, porque antes de vir isso aí, tivemos reunião e veio o pessoal do Iema para passar açúcar na boca da gente, falando que eles estavam do lado da gente. Mas queriam jogar a gente lá pra perto do museu (Museu Vale, antiga Pedro Nolasco), e não aceitamos. Ai eles falaram que só começariam a obra se o Iema falasse que a gente aceitava. Ai eles falavam que estavam do lado da gente, que não tinha nada com a Codesa, mas na reunião discutiram com a gente falando assim: “mas vocês também não querem nada, não aceitam nada”. Que temos que aceitar a oferta do jeito deles. Que nos davam os motores para sair dali. Só que ali passageiro não vai, nós vamos perder passageiro³⁴.

Até então nenhuma tentativa de argumentação com as autoridades públicas foi bem sucedida no sentido de legitimar as pautas dos remadores e de seus passageiros. Segundo Clara Luiza Miranda, pesquisadora que tem acompanhado o debate desde então, nem mesmo o Ministério Público Federal acatou seus pedidos por melhores

³³ Transcrição da fala de Ronye em *Além do mar que há entre lá e cá* (2011-12), min. 17:57.

³⁴ Transcrição de trecho da conversa entre catraieiros e autora registrada no Caderno de Campo em 2014.

condições de exercício da profissão. Em carta endereçada à procuradora Elizandra Olimpo (ver carta em anexo), a pesquisadora descreve o panorama dos conflitos na Baía e nos bairros do entorno. Cita também uma série de legislações que poderiam advir em favor das causas não-hegemônicas, e das coexistências urbanas. Como resultado direto ou indireto, no decorrer dos processos de expansão, a autoridade portuária, causadora dos impactos, e primeira interessada na inviabilização das reclamações, é quem tem sido solicitada para mediar os conflitos e negociações com os catraieiros. Concorde-se com a autora da carta, quando diz que:

O episódio vivido pelos catraieiros pode ser situado como mais um, dentre tantos, desde a instalação das grandes empresas no estado, em que as comunidades locais vulneráveis são relegadas, colocadas em situação de precariedade: índios convertidos em aculturados; quilombolas e pequenos agricultores em sem-terra e sem teto; e trabalhadores vernaculares em desempregados (MIRANDA, 2/4/2012).

Quando da expansão portuária de 2012 (ver Fig.18 e 19), a Associação dos Catraieiros da Baía da Grande Vitória moveu ação judicial contra a Codesa para alertar o poder público sobre os conflitos ambientais produzidos. Conforme a Ação Cível nº 0007089-86.2012.8.08.0024³⁵, o pedido de antecipação de tutela³⁶ feito pelos catraieiros durante audiência de conciliação, para assegurar a manutenção do seu atracadouro em Vitória, não logrou êxito, pois, nas palavras da Juíza:

[...] Embora se reconheça a importância do trabalho desenvolvido pelos autores (Catraieiros), isso por si só não é motivo para paralisar obra da ré (CODESA), empresa de economia mista responsável pela administração e exploração comercial dos portos do Espírito Santo. [...] Assim, não lograram os autores comprovar a verossimilhança de suas alegações, tampouco o risco de dano irreparável ou de difícil reparação, pois não é possível verificar, neste momento, que o simples

³⁵ O resultado da ação proferido pela Juíza Ana Claudia Rodrigues de Faria Soares encontra-se no anexo, e também está disponível para conferência em: <<http://aplicativos.tjes.jus.br/>>.

³⁶ Na linguagem jurídica, o artigo nº 273 do Código de Processo Civil refere-se à Antecipação de Tutela como: “[...] a técnica processual para eliminação ou minoração dos males do tempo do processo. Por conta disso, também é vista como técnica que visa à distribuição mais equânime dos ônus do tempo do processo que, de regra geral, recaem exclusiva e unicamente sobre o autor. Assim, a técnica da antecipação de tutela, ao permitir a satisfação da pretensão antes do julgamento final da lide, faz o réu suportar os ônus do tempo do processo. Para a maior parte da doutrina, a antecipação da tutela representa a satisfação da pretensão material do autor antes do julgamento final da lide, antecipando verdadeiramente os efeitos da tutela jurisdicional pretendida, o que somente seria possível de regra com a execução definitiva [...]” (TESSER, 2014, p. 440).

deslocamento dos decks de embarque e desembarque possa causar danos que justifiquem a paralisação da obra mencionada. [...] Diante do exposto, INDEFIRO o pedido de antecipação de tutela (Juíza Ana Claudia Rodrigues de Faria Soares, 28/2/2012, em anexo).

Na interpretação da Juíza, os depoimentos dos remadores quanto à dificuldade de viabilizar a travessia a remo diante da ampliação portuária e, por consequência, das distâncias de deslocamento entre os *decks* não são evidência da urgência da questão. Quando o pedido de antecipação de tutela é negado, a viabilidade dos deslocamentos de catraia é colocada em segundo plano em relação à obra portuária, estando sujeita a outras instâncias de julgamento da questão, processos burocráticos e demorados que se prolongam até a presente data. Mas mesmo que este processo ainda esteja em trâmite, o “objeto” da ação se perde, se considerado que o pleito era a suspensão da obra de expansão portuária, hoje concretizada. Esta situação é mais um exemplo da subordinação das pautas dos catraieiros perante os poderes públicos. Considerando o histórico de tentativas recusadas, os barqueiros temem que o mesmo processo de negação de responsabilidades aconteça durante as obras de construção do Cais de Atalaia em 2015:

Catraieiro: Provavelmente eles vão conseguir acabar com aquilo ali agora. Porque eles vão construir um berço novo ali do outro lado né. E estão pressionando os catraieiros. Com interesse da Codesa e do Porto vão extinguir aquilo. Aqueles vinte metros que os catraieiros ocupam lá em Paul, pra eles atrapalha muito né? Poderia até existir se houvesse vontade política, mas o interesse deles é expulsar os catraieiros dali. Tanto é que já jogaram mais pra baixo uns 100 metros, não deram nenhuma compensação.

Eu: Fiquei sabendo que o porto está oferecendo algumas compensações.

Catraieiro: Isso aí, no final acaba a obra e não fazem nada. Infelizmente é esse o país que a gente vive.³⁷

Em meio às tensões diárias produzidas incertezas quanto ao futuro na atividade, os barqueiros manifestam diferentes opiniões sobre como deveriam se dar as negociações entre a Associação e as autoridades portuárias. Durante esse processo, acompanhado por esta pesquisa de 2013 a 2015, percebe-se que os conflitos internos ao grupo se multiplicam. Alguns barqueiros dizem que não concordam com a forma como o presidente eleito da Associação lida com estes desafios, e confessam que muitas das decisões são tomadas sem passar pela consulta de todos – “*ele é uma pessoa difícil de*

³⁷ Transcrição da conversa entre autora e catraieiro realizada em 2015.

lidar” – argumentaram. A Codesa, por sua vez, tem se aproveitado dessa desarticulação interna e alega dificuldades na negociação do espaço. Alguns catraieiros não abrem mão da localização atual do atracadouro em Paul (Vila Velha). Para outros, porém, as compensações financeiras são suficientes. Mas segundo a maioria dos remadores, qualquer modificação no posicionamento dos pontos de desembarque, tanto em Vitória como em Vila Velha, acarretará em grande diminuição do número de passageiros. Além disso, para um barco a remo que transporta cinco pessoas, qualquer distância a mais é significativa no aumento do esforço físico empreendido, o que os tornará dependentes da instalação de motores.

Nos relatos exaltados dos catraieiros, é possível perceber a tônica das negociações ainda em processo. A eminência de mais uma expansão do porto ameaça tomar o único espaço para atracadouro dos catraieiros em Paul, e, em contrapartida, as autoridades portuárias oferecem motores, treinamento e um novo projeto de atracadouro – desde que seja construído em outro local³⁸. Os catraieiros têm, aos poucos, sucumbido às propostas mitigatórias, não sem conflitos internos ao grupo. Neste panorama de hegemonia dos grandes empreendimentos sobre o meio ambiente sociocultural da cidade, “o que passa a estar em jogo é como compensar, ressarcir, mitigar. Cabe sempre questionar se o que está sendo perdido é compensável. Qual o preço de vidas perdidas, [...] ou outras perdas imateriais” (COSTA, 2008, p. 90).

As consecutivas dragagens e derrocagens para tentar elevar o potencial portuário têm causado fortes tremores, e produzido risco real para o meio ambiente, nele inserida a sociedade. A realidade da cidade é bem diferente do que alegam os discursos de desenvolvimento e progresso. No caso dos Catraieiros da Baía de Vitória, das pautas socioambientais e de mobilidade urbana, são aspectos subordinados às decisões político-econômicas que acumulam conflito ao longo do tempo. Além disso, enquanto os remadores viabilizam a diversificação não motorizada dos modais coletivos, o poder público tem legitimado os veículos automotores (carros e sistemas de ônibus) como única alternativa de transporte coletivo da RMGV.

³⁸ Vide o passado da influência portuária no remodelamento da cidade e o posicionamento favorável do Iema³⁸ ao projeto de construção do Cais de Atalaia

Ao longo da expansão urbana capixaba, foram extintos os sistemas aquaviários, os bondes elétricos, as ferrovias; e as relações contemporâneas de produção do espaço na Baía demonstram forte tendência de inviabilização da prática dos catraieiros. Os benefícios concedidos a um único sistema de transporte público, motorizado, poluente, associados aos incentivos à indústria automobilística no Brasil, confirmam a hegemonia do desenvolvimento “rodoviarista” nos termos de Maricato (2011b). A colocação da autora é pertinente para elucidar como este modelo também tem prevalecido na RMGV, onde:

[...] a consolidação do modelo “rodoviarista” (MARICATO, 2011b), implantado no país desde a década de 1950 e que trouxe como principal consequência o ciclo vicioso “aumento da frota/expansão malha rodoviária/aumento da frota” que parece não ter encontrado seu limite. O estímulo à produção automobilística minou outras modalidades de transporte, seja de caráter inter como intraurbano. [...] Se nas primeiras décadas as principais pressões eram das grandes montadoras de veículos e da indústria do petróleo, a este foi se juntando ao longo das décadas seguintes o *lobby* das empresas de ônibus, cada vez maiores e mais monopolistas. Em muitos casos, como veremos no caso da RMGV, outras opções de transporte foram desarticuladas de modo a permitir a consolidação de um modelo único baseado em uma só modalidade de transporte de maneira que, na relação custo/benefício, os custos ficassem para a sociedade (seja no que se refere ao custo propriamente dito, ou seja, monetário, seja com relação à restrição do tempo livre e à qualidade de vida) e os benefícios em poder de uma minoria do ramo rodoviário, cada vez mais empoderados (LIRA; OLIVEIRA JUNIOR; MONTEIRO, 2014, p. 267).

Para Henri Acselrad (2009), uma das maiores demonstrações do privilégio concedido às dinâmicas econômicas é a transformação dos espaços através de seus fluxos, onde predomina um pensamento único, que age em favor da sua própria “sustentabilidade”, em detrimento das diversidades da cidade. Pode-se dizer, portanto, que esse pensamento único tem prevalecido nos processos de tomada de decisão sobre a produção do espaço na Baía de Vitória, e que também incide sobre a viabilização da prática dos catraieiros como “faces do problema da mobilidade urbana que estão fundadas inclusive sobre o modelo de industrialização nacional, que teve na indústria automobilística um de seus pilares” (LIRA; OLIVEIRA JUNIOR; MONTEIRO, 2014, p. 263).

Estes acontecimentos se sobrepõem na *rede de relações* (CASTELLS, 2003) em que os catraieiros estão inseridos. A sua microrrealidade revela conflitos e problemas

que reverberam em outras escalas de apreensão do urbano, mas que se tornam visíveis através da apreensão do seu cotidiano, das inquietações dos seus passageiros, na escala do corpo e dos fluxos mais lentos da cidade. No enfrentamento dos desafios diários, na tentativa de coexistência, os catraieiros são inteligência prática que produz diversidade urbana e tornam-se, portanto, um exemplo potente de alternativa aos modelos únicos e retóricos. A convivência cotidiana pelo exercício das travessias gerou algumas percepções sobre a “produção social” (LEFEBVRE, 2006) que eles viabilizam, mas que carece de protagonismo e legitimidade nas pautas dos poderes públicos.

Se a permanência das expansões portuárias na baía é sabidamente fadada à inviabilidade técnica, econômica e ambiental³⁹, pode-se considerar uma irracionalidade lidar com os danos apenas em curto prazo, ou admitir a falta de urgência das pautas sociais impactadas. Diante das consecutivas negações de responsabilidade, como no indeferimento da antecipação de tutela na demolição dos atracadouros dos catraieiros, e nos impactos ambientais legitimados, é preciso nos perguntar se os danos das transformações acumuladas, e em curso, poderão algum dia serem revertidos, e quais são as possibilidades socioculturais em face da produção hegemônica da cidade. Para fomentar estes debates, a pesquisa busca diálogo com os aportes teóricos do Grupo Latinoamericano de Estudios Subalternos e as possíveis implicações do conceito de *subalternidade* da Antropologia pós-colonial nos capítulos seguintes.

³⁹ Conforme colocação do próprio diretor-presidente da Codesa (2010, p. 2), já citada nesta dissertação no capítulo 2.

5 SUBALTERNIDADES E POTÊNCIAS

Subalternidade dos fluxos humanos

*[...] eles só querem investir na área do petróleo. Só na área do petróleo. É claro que nós temos que evoluir, tem que crescer. Mas têm outras maneiras de você fazer investimento, né?*⁴⁰

Ronye, catraieiro

Ao percorrer os municípios banhados pela Baía de Vitória (Vitória, Vila Velha, Cariacica e Serra), observa-se claramente que o potencial aquaviário é pouco aproveitado como sistema de mobilidade urbana. A coexistência dos catraieiros traz a tona o desperdício deste potencial, e torna visível a dominação deste espaço pelos fluxos de mercadorias. Apesar das retóricas que afirmam o alcance do desenvolvimento sustentável das cidades através da atividade portuária⁴¹, o que se percebe na cidade ‘real’, aquela vivida nos deslocamentos cotidianos, é que os interesses econômicos têm se sobreposto aos interesses coletivos da sociedade.

Mas as estratégias de dominação, sejam discursivas ou já materializadas no espaço urbano, nem sempre são facilmente detectadas, pois “não são neutras, estão atravessadas por violentas inclusões e exclusões de todo o tipo” (GRUPO LATINOAMERICANO DE ESTUDIOS SUBALTERNOS, 1998, [s.p.]). Parafraseando o título da instalação videográfica de Eder Santos, artista mineiro em exposição *site specific* para o Museu Vale em 2011: “atrás do porto tem uma cidade” (SANTOS, 2011), atrás da complexidade dos signos verbais e não verbais e dos privilégios concedidos à atividade portuária e ao modelo “rodoviarista” (MARICATO 2011), existem outras cidades que não são invisíveis, mas estão por detrás, ou seja, são invisibilizadas. Nesta mesma linha de interpretação, os diferentes modos de vida imbricados no espaço urbano coexistem e se manifestam, mas são “subalternizados” (GRUPO LATINOAMERICANO DE ESTUDIOS SUBALTERNOS, 1998).

Catraieiro: Eu falo com os amigos que trabalham que uma hora eles vão conseguir tirar a gente, porque eles podem, né? Basta querer. Não adianta falar que está tudo certinho, que é legalizado, que paga

⁴⁰ Transcrição da fala de Ronye em *Além do mar que há entre lá e cá* (2011-12), min.19:00.

⁴¹ Conforme transcrição do discurso de ‘sustentabilidade’ da Codesa, já citado no capítulo 2.

*imposto, que é registrado. A hora que eles quiser, eles tira. Hoje quem é que manda é o dinheiro, né? A gente não é nada pra eles.*⁴²

Mas quem ou o que é “subalternizado” na Baía de Vitória, e por quê? Segundo Luciana Ballestrin (2013), para compreender o desenvolvimento das ex-colônias latino-americanas, é de suma importância a contribuição epistêmica, teórica e política do Grupo Latinoamericanos de Estudos Subalternos, e a sua formação subsequente, o Grupo Modernidade/Colonialidade, desde a década de 1990. Este “pensamento do sul”, conforme a autora, aprofundou-se no conceito de “subalternidade” como uma crítica ao conhecimento histórico unilateral que impediu (e talvez ainda impeça) a propagação de outras vozes, de outras visões de mundo – o que esta pesquisa busca identificar e disseminar.

Para Ballestrin, os estudos pós-coloniais iniciam com uma inquietação diante da “relação antagonica” verificada entre colonizador e colonizado após a independência das colônias. Nessa ocasião, os novos países em formação encontraram-se como que fragmentados por conflitos internos, muitas vezes gerados pela tentativa forçosa de união entre suas populações, costumes e linguagens (algumas vezes de grupos antagonistas), para conformar um sentido de ‘nação’, de coesão, de certa uniformidade, para defender uma (falsa) identidade cultural única. Muitos dos filósofos, antropólogos, cientistas políticos, entre outros pensadores pós-coloniais, acreditam que as cidades contemporâneas ainda são marcadas pela permanência de certa colonialidade, refletida nos diversos níveis da vida pessoal e coletiva (BALLESTRIN, 2013), e muitas vezes relacionada aos efeitos da globalização ao longo de suas histórias.

Os exemplos das cidades latino-americanas são paradigmáticos para esclarecer o percurso de mudanças relativamente arrebatadas da relação colonial para a ‘independência’. Essa aceleração pode ter sido originária de alguns modelos de dominação apreendidos fora dos costumes tradicionais anteriores à colonização (PRAKASH, 1994; APPADURAI, 2013; QUIJANO, 2002). Quando as elites locais assumiram o poder, as tradições, costumes e culturas preexistentes tornaram-se “subalternas”. Para Spivak (2010, p.14), eles são aqueles cujas vozes não foram “ouvidas”, e que se tornaram foco das pesquisas destes intelectuais pós-coloniais. Mas segundo a mesma autora, essas formulações discursivas também produziram outras

⁴² Transcrição da fala de Hércules em *Além do mar que há entre lá e cá* (2011-12), min. 10:20.

relações de dominação através de interpretações “essencializadas”, formuladas a partir de um ponto de vista europeu etnocêntrico, que reduziu possibilidades de aprofundamentos importantes pela visibilização da voz dos próprios sujeitos estudados, ou seja, que contribuíram para a manutenção das invisibilidades discursivas.

Estas relações de subalternidade (literais e discursivas) ainda podem ser percebidas em diversas instâncias da sociedade, da economia e dos espaços urbanos compartilhados no Brasil, mesmo após a formação do Estado-Nação moderno, e das elaborações legislativas que conformam o discurso democrático, como a Constituição Federal da República de 1988 e suas atualizações seguintes. Para Aníbal Quijano (2002), pensador das heranças coloniais na América Latina e membro do Grupo Latinoamericano de Estudios Subalternos, o fim das colônias não significou o fim das “relações de colonialidade”, mas sim sua transformação em outros tipos de dominação. O autor elucida um dos mais importantes desafios na formação das relações sociopolíticas contemporâneas, o fato de que “estas relações de dominação e exploração não são sempre claras, muito menos sistêmicas ou orgânicas” (QUIJANO, 2002, p. 7). É como se, na conformação das identidades globais e do livre mercado, as promessas retóricas de desenvolvimento dificultassem a apreensão das dominações, gerando invisibilidades dentro dos seus projetos ditos democráticos.

Para agravar o quadro, muitas construções discursivas sobre os efeitos da globalização para as sociedades acabam por imprimir certo grau de responsabilidade às populações locais, como no exemplo dos catraieiros, quando das tentativas de despolitização das suas pautas ou de mitigação das suas perdas. No caso da RMGV, o planejamento urbano, o poder público, e o mercado assumem protagonismo na produção do espaço às margens da Baía, “buscando responder aos efeitos sociais e urbanos das transformações econômicas” (LIRA; OLIVEIRA JUNIOR; MONTEIRO, 2014, p. 28).

Não bastassem os conflitos inerentes às dinâmicas de produção desvinculadas das especificidades ambientais locais, até então apresentadas, dificilmente se verifica uma comunicação efetiva entre as populações fragilizadas e os mecanismos de regulação oficial do espaço, o que também pode produzir dominação através da “retórica como topologia e como persuasão” (SPIVAK, 2010, p. 35). Essa falta de

comunicação pode ser identificada, por exemplo, durante a audiência pública⁴³ para construção do Cais de Atalaia que atinge os moradores de Paul e os catraieiros independentemente dos seus interesses ou objeções⁴⁴. No caso dos catraieiros, o Estado sequer reconhece suas pautas como urgentes (como observado na negação do pedido de antecipação de tutela), e assim legitima a sua *invisibilização e subalternização*, através da concessão de privilégios às hegemônias mercadológicas.

Diante das decisões que legitimam a hegemonia portuária e “rodoviarista” (MARICATO, 2011), em detrimento dos fluxos de pessoas e do espaço público comum, as velocidades mais lentas da cidade e as diversidades urbanas também se tornam subalternizadas. As tentativas de coexistência solicitadas ao poder público e a sua consecutiva negação são um reflexo disso. As discussões realizadas por esta pesquisa no que diz respeito aos discursos hegemônicos, às paisagens projetadas e as experiências reais, enfatizam estas desigualdades para que se criem ambientes de discussão em face dos processos de invisibilização, despolitização e abandono. Mas é preciso destacar que, apesar das tentativas de silenciamento e de subalternização, os catraieiros continuam a existir. O manifesto inaugural do Grupo Latinoamericano de Estudios Subalternos (1998, p. 71) esclarece que:

[...] el subalterno no es pasivo, a pesar de la tendencia que muestran los paradigmas tradicionales de verlo como un sujeto “ausente” que puede ser movlizado únicamente desde arriba. El subalterno también actúa para producir efectos sociales que son visibles - aunque no siempre predecibles y entendibles [...] ⁴⁵.

⁴³ O Estatuto da Cidade (Lei nº 10.257, de 2001), busca estabelecer “normas de ordem pública e interesse social que regulam o uso da propriedade urbana em prol do bem coletivo, da segurança e do bem-estar dos cidadãos, bem como do equilíbrio ambiental”. A política urbana proposta na lei tem por diretriz garantir “a gestão democrática por meio da participação da população” (Art. 2º, p. 10), e as Audiências Públicas são instrumentos obrigatórios “para garantir a gestão democrática da cidade” (Art. 43, p. 33). Mas pouco se define sobre a real aplicabilidade desses instrumentos democrático-participativos. O Plano Diretor Municipal (PDM) de Vila Velha (Lei nº 4.575, de 2007), no Art. 386, define como obrigatória a realização de audiências públicas para empreendimentos considerados de impacto urbanístico ou ambiental, que têm a finalidade de “informar, colher subsídios, debater, rever e analisar os empreendimentos [...]”. No caso da audiência realizada em Paul, em 2014, não é possível identificar no instrumento uma instância de efetiva participação, pois não constitui processo de tomada de decisão pela sociedade.

⁴⁴ A esse respeito ver páginas 53 e 54 desta dissertação.

⁴⁵ “[...] o subalterno não é passivo, apesar da tendência que mostram os paradigmas tradicionais de vê-lo como um sujeito “ausente” que pode ser mobilizado unicamente de cima. O subalterno também atua para produzir efeitos sociais que são visíveis - apesar de nem sempre previsíveis e entendíveis [...]” (GRUPO LATINOAMERICANO DE ESTUDIOS SUBALTERNOS, 1998, p. 71, tradução nossa).

Ou seja, os marujos ainda não sucumbiram às pressões e dominações a que estão sujeitos. Seu espaço é também definido por mobilidades potentes, que desafiam os enclaves instituídos. Eles não estão nem em Vitória, nem em Vila Velha, pois os espaços que produzem são itinerários recriados a cada maré, e dissolvidos conforme as intempéries cotidianas. É fundamental nos perguntarmos, então, como lidar com as invisibilizações e subalternizações desta produção. A resposta deriva precisamente da problematização aqui encetada sobre as formas ‘catraieiras’ de se relacionar com a cidade que:

[...] lhes reservou o “suburbano” impôs e impõe a reprodução continuada de relações nas quais se experimenta o sentido e a forma da *subalternidade*, vivida por meio da sujeição e da dependência frente aqueles que administram esse espaço e são responsáveis por sua gestão (TEIXEIRA, 2014, p.111).

A ideia de associação entre a história do colonialismo e a produção de subalternidade nas cidades com o debate epistemológico da produção do espaço visa entender mais a fundo as relações de dominação histórica que continuam acontecendo, mesmo quando diluídas pela velocidade dos efeitos da globalização. Como a história não é fixa, incorporando temas e acontecimentos a todo tempo, faz-se necessário buscar, então, um melhor entendimento sobre como estas relações se materializam no espaço, que é “um outro espaço-tempo”, cada vez mais confuso, onde “[...] o mundo é menor e as distâncias mais curtas, que os eventos em um determinado lugar têm um impacto imediato sobre pessoas e lugares situados a uma grande distância” (HALL, 2001, p. 69).

Neste contexto de crise de fronteiras, e do próprio conceito de Estado-Nação, Ajurn Appadurai aponta para as dimensões da vida social que provocam “a emergência de *translocalidades*” (APPADURAI, 2013, p. 34). Para o autor, localidades são “mundos da vida constituídos por associações relativamente estáveis, histórias relativamente conhecidas e compartilhadas e espaços e lugares reconhecíveis e coletivamente ocupados” (APPADURAI, 2013, p. 34) que entram em conflito com os projetos de controle da vida pública do Estado. Este controle é exercido muitas vezes por limites invisíveis, ou espaços de fronteiras imateriais, étnicas, morais, econômicas, difíceis de serem interpretados. Mas as “translocalidades” são organizações emergentes, “Zonas de fronteira que estão se transformando em espaços de complexa circulação” (APPADURAI, 2013, p. 35). Segundo o autor, estas organizações produzem “reterritorializações” em um mundo “desterritorializado” (DELEUZE; GUATARRI,

1987 apud APPADURAI, 2013), motivadas por imaginários de autonomia local e não atreladas a fixações (1990, p. 43).

Dadas as inúmeras imposições contemporâneas, é um grande desafio lidar com a ‘alienação espacial’ que muito interessa às lógicas hegemônicas de dominação e simplificação global, mas, para Prakash (1994), ainda assim é possível agir nas fissuras que o próprio sistema de dominação produz:

A idéia de ‘vida pública’ e ‘livre acesso à informação’ têm que lidar com o fato de que o conhecimento é privilegiado. [...] Mas para explorar suas linhas de falhas, a fim de fornecer contas diferentes, para descrever histórias reveladas nas frestas da arqueologia colonial do conhecimento [...] o trabalho crítico busca sua base não sem, mas dentro das fissuras das estruturas dominantes. (PRAKASH, 1994, p. 1485-1486).

O ofício dos catraieiros tende à inviabilidade no contexto hegemônico de produção do espaço, mas até a presente data eles continuam a coexistir com os desafios que vem sendo impostos, como viabilizadores de *translocalidades*. A complexidade dos fatores que envolvem essa relação de dominação e subalternidade não nos permite, porém, entender esta tendência como um caminho sem volta, até mesmo porque, conforme dito anteriormente, “el subalterno no es pasivo” (GRUPO LATINOAMERICANO DE ESTUDIOS SUBALTERNOS, 1998, p. 71). Nos exemplos apresentados a seguir a pesquisa busca visibilizar as alternativas *táticas* de coexistência produzidas pelos remadores neste movimento emergente que atravessa fronteiras materiais e imateriais, em “uma política de co-presença territorial não-exclusiva” (APPADURAI, 2013, p. 41).

Táticas de coexistência

Os catraieiros desenvolvem cotidianamente algumas alternativas para lidar com as dificuldades impostas na luta pelo espaço. Seus conhecimentos acumulados ao longo do tempo sobre como persistir no remo e na Baía são transmitidos às novas gerações de catraieiros, mas as transformações do espaço são cada vez mais velozes, e novas *táticas* precisam ser, a todo o momento, reinventadas. Exemplos disso são os percursos sinuosos que os barqueiros recriam a cada travessia, conforme o fluxo de navios e outras estruturas portuárias; as habilidades para remar enfrentando o mal tempo, conforme o movimento das marés; o conhecimento da fauna e flora da Baía, como e onde pescar, que garante aos catraieiros um serviço extra de “barco-taxi” para os pescadores menos ambientados; saber como conseguir água potável durante a jornada de trabalho, já que, segundo os remadores, os suprimentos de água e energia do abrigo foram cortados pela autoridade portuária; saber abordar os turistas oferecendo rotas alternativas para passeio; o conhecimento dos sons e das diversas linguagens sobrepostas no espaço do meio náutico, para que haja comunicação e se viabilize a coexistência entre barquinhos e transatlânticos: “*essa suada é mais longa, tem umas mais curtas e outras mais longas*”, conforme esclarece o catraieiro José Luiz. Sobre a produção desse conhecimento social cotidiano, que também dialoga com a produção tática de Michel de Certeau, o autor explica que:

[...] pode-se recorrer a diversos modelos. Pode ela ser considerada uma espécie de “bricolagem” que Lévi-Strauss análise em “o pensamento selvagem”, ou seja, um arranjo feito com “meios marginais”, uma produção “sem relação com um projeto”, que reajusta “os resíduos de construções e destruições anteriores”. Mas contrariamente aos “universos mitológicos” de Lévi-Strauss, se essa produção organiza também acontecimentos, não forma um conjunto: é uma “mitologia” dispersa na duração, o desfiar de um tempo não reunido, mas disseminado em repetições e em diferenças de gozos, em memórias e em acontecimentos sucessivos (CERTEAU, 2011, p. 246).

À medida que as travessias humanas são viabilizadas na Baía, novas formas de se relacionar com a cidade são produzidas e os diversos itinerários que a compõem se encontram num espaço coletivo que é incessantemente transformado. Estas novas fronteiras da cidade são aqui interpretadas não como barreiras, mas como espaço repleto de multiplicidades; não como as linhas estriadas e estáticas produzidas nos mapas

geográficos convencionais, mas como “franjas” que se deslocam, assim como também propõem Veena Das e Deborah Poole (2008, p. 10), são “lugares de práticas onde o novo pode acontecer”.

Os catraieiros promovem o encontro das diferentes visões de mundo, que se expressam nas memórias dos que ali convivem, e se materializam nos sinuosos trajetos que contrastam com as infraestruturas portuárias maiores. São percursos personalizados, acordados conforme a necessidade subjetiva de cada passageiro, seja para lazer, trabalho, turismo, subsistência. As fronteiras que delimitam a sua atuação são como as “franjas” de um tecido que tende a expandir a malha urbana. Mesmo diante dos vários desafios elencados, eles produzem formas “táticas” (CERTEAU, 2011) para lidar com as limitações da escala do corpo. São produtores de *relações* que são reinventados como alternativa à cidade hegemônica. Estão sujeitos às dominações as mais diversas, mas que até então não conseguiram frear completamente a reprodução de suas formas de coexistência.

Diante das tentativas de cooptação, dos conflitos internos ao grupo, entre outros tantos desafios, os remadores desenvolvem alternativas criativas para lidar com as imposições a que estão sujeitos. Mas esta necessidade de transformação que influencia na reinvenção cotidiana do ofício, é também o que dificulta o seu mapeamento no sentido de dominação. Ao praticarem seus “desvios” criativos, eles participam da disputa pela cidade e “desenham astúcias” (CERTEAU, 2011) que contagiam imaginários de outras cidades possíveis.

Em um sistema de imposições que gera constantemente outras necessidades de adaptação e que reflete a supremacia da velocidade e da fluidez sobre as permanências e lentidões, as relações de produção do espaço, exemplificadas aqui pelas travessias de catraia, estão atreladas à cidade e seus sistemas. Mas, se observadas de perto, elas “se aproveitam das falhas que as conjunturas particulares vão abrindo na vigilância do poder proprietário. Aí vai caçar. Cria ali surpresas. Consegue estar onde ninguém espera. É astúcia” (CERTEAU, 2011, p. 95).

As travessias mais lentas vividas a pé ou de catraia são alternativas às velocidades rápidas da paisagem portuária, com seus navios *offshore* de grandes proporções, métricas e econômicas. No espaço de interação viabilizado pelos catraieiros, os discursos podem ser desconstruídos, e os deslocamentos urbanos

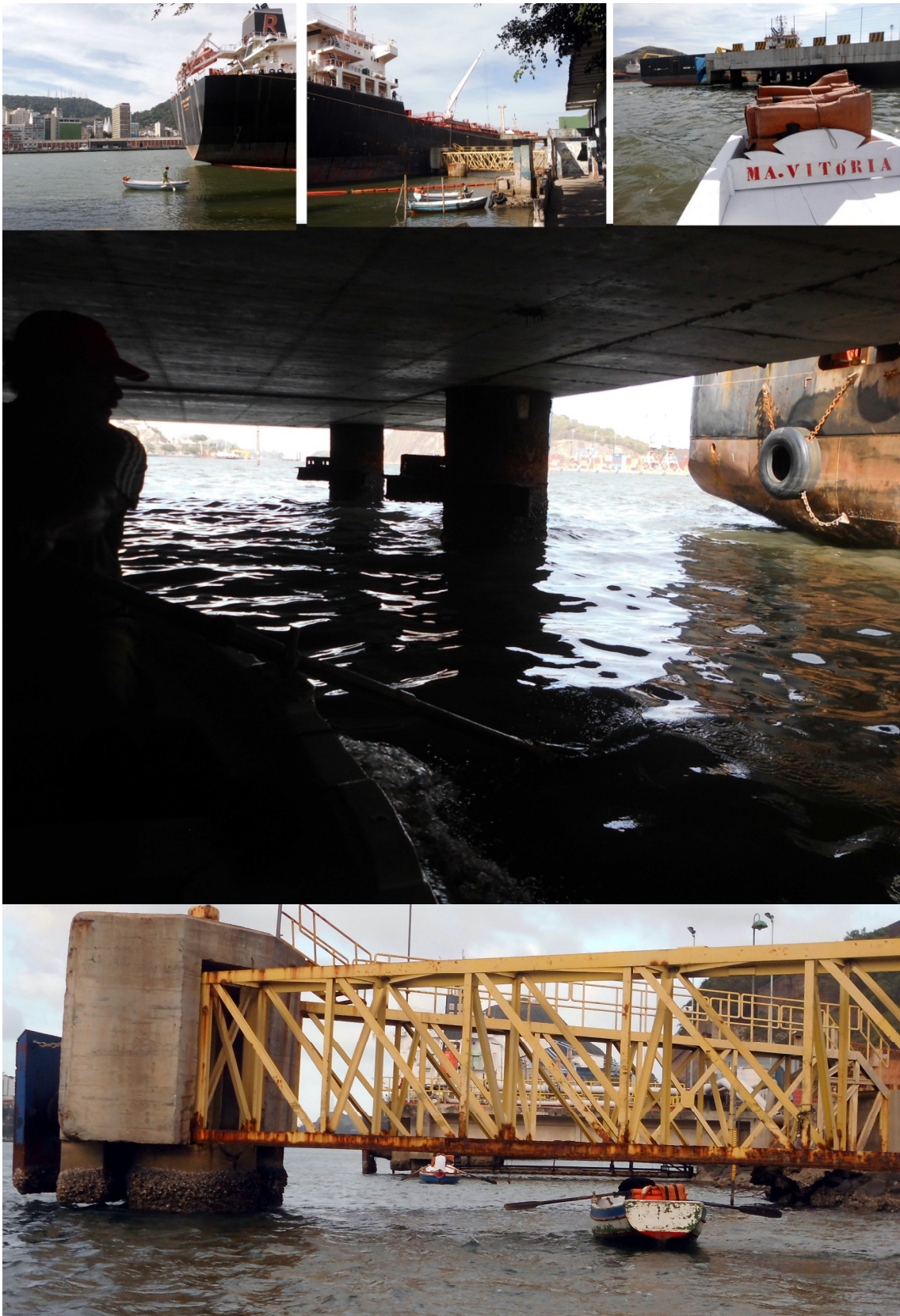
politizados. Diante das falsas promessas de crescimento com desenvolvimento, planejamento com sustentabilidade, e da falsa simbiose entre desenvolvimento portuário e desenvolvimento socioambiental, a prática dos catraieiros recria, literalmente, outras vias possíveis. Seguem alguns exemplos dessas astúcias.

- Atalhos

----- Vila Velha. 13 de Março de 2015. 15 horas. Dia de vento nordeste muito forte. Para desviar da correnteza dos navios atracados no porto, o catraieiro pega um “atalho” por baixo do cais em Vitória:

Catraieiro: Quando a maré tá muito embalada, passamos por aqui por baixo, quando tem muito navio também nós cortamos por aqui. Só que o pessoal da Capitania não pode ver. Aqui é cheio de segurança, se pegar passando aqui fala que prende o barco, mas assim é bem mais fácil pra nós. -----

Figura 58 - Catraieiro anônimo usa atalho por baixo do píer portuário no trajeto entre Paul e Vitória (2015).



Fonte: Arquivo pessoal.

• Fontes de água potável

----- Vila Velha, 10 de março de 2015. 8 horas. Na saída do atracadouro de Vila Velha, o catraieiro me conta sobre a importância das fontes de água existentes no entorno, já que a estrutura que utilizam hoje está sucateada, sem água e energia elétrica. A maioria das fontes naturais está localizada nas proximidades da foz do Rio Aribiri, e da Unidade de Conservação do Morro do Penedo, que ainda conservam remanescentes de fauna e flora da Mata Atlântica. Um dos catraieiros me conta sobre os impactos da atividade portuária sobre essas nascentes d'água:

Catraieiro: *Claudinho! Tem uma garrafa vazia aí? Vou lá buscar água.*

Eu: *Aqui não tem água pra beber?*

Catraieiro: *Tinha água aí, mas eles cortaram. Cortaram a água, cortaram a luz, aí virou isso aí que você tá vendo. A água era paga, tinha taxa de iluminação pública, tudo certinho. Cortaram a água, a rede, aí virou esse galpão velho. Era pra estar tudo inteirinho. Quando implantaram esse porto aí no Penedo, aterraram uma nascente! É impossível uma coisa dessas. Essa nascente do Penedo, por exemplo, eu sentei em cima dela. Porque antigamente as pessoas achavam que os recursos seriam eternos. Então a gente foi os precursores disso. Eu, como vivia e gostava dali, não queria deixar. Falei "Aqui não!". Quase me bateram, me ameaçaram de morte e tudo, né. Então eu fui pra imprensa, chamei a reportagem do jornal e começou a aparecer apoio, começou a crescer o movimento e eles recuaram. -----*

Figura 59 - Lugares onde buscar água potável. Muitas delas estão no entorno da Unidade de Conservação do Penedo, às margens da foz do rio Aribiri e em Paul – Vila Velha (2013-2015).



Fonte: Arquivo pessoal.

• Barco-taxi de pesca

----- Vitória. 10 março de 2015. 8 horas. Combinamos na orla da Avenida Marechal Mascarenhas de Moraes, “*me encontra em frente ao Saldanha*” (Clube de Regatas Saldanha da Gama). Quando Agnaldo chega é notória a falta de infraestrutura para atracar o barco. Não existe píer nem passagem para pedestres, é preciso pular a mureta de concreto que separa a Baía da movimentada avenida.

Catraieiro: Como o peixe tá muito pouco, hoje não tem nem 10 pescadores profissionais atuando na baía, então a ideia é juntar esses que ainda existem pra atuarem em outras áreas. Porque se não tem peixe, não tem trabalho. Então a maior parte já caiu na droga, já ta no álcool. -----

Figura 60 - Agnaldo leva pescadores para os pontos de pesca, ao fundo vê-se berço portuário da Petrobrás que se instalou às margens do Penedo (2015).



Fonte: Arquivo pessoal

• Construção de barcos

----- Vitória, 31 de maio de 2015. 8 horas. Combinei com Agnaldo de acompanhar um grupo de esportistas praticantes de rapel no Penedo. Eles não aparecem, mas Agnaldo faz questão de me mostrar a Unidade de Conservação, que é ao mesmo tempo sua oficina de barcos e também sua casa.

Eu: *Quantos barcos o senhor tem licenciados pela capitania dos portos?*

Catraieiro: *De passageiros são três. Eles são muito exigentes. Você vai lá, faz uma vistoria e eles dizem quantas pessoas aquele barco pode levar. Esse menor aqui, o Mar Limpo I, eles só permitiram uma pessoa. Tá certo, a segurança tem que ser priorizada.*

Eu: *E esse barco Mar Limpo III, você está construindo desde quando?*

Catraieiro: *Tem muito tempo, a embarcação de madeira dá muita manutenção, toda hora tem que estar restaurando.*

Eu: *E aqui tem todas as ferramentas pra fazer isso?*

Catraieiro: *Tem tudo, tem o carrinho aqui ó, a gente puxa a embarcação pra cima, aí você faz tudo, renova tábuas, pinta, lixa, pinta, lixa.*

Eu: *E esse conhecimento o senhor aprendeu com quem?*

Catraieiro: *Quando eu precisava do serviço eu contratava um carpinteiro naval e aí fui olhando e aprendendo com ele. O José Adega é o melhor carpinteiro naval que trabalha por aqui. Ele trabalha lá no estaleiro da colônia de pescadores, na Praia do Suá. Antigamente eu era pescador, então ele sempre ajudou aqui.*

Eu: *E quanto tempo falta pra ele ficar pronto?*

Catraieiro: *Falta pouquinho; dentro de 15 a 20 dias, o Mar Limpo III fica pronto. Cabem 6 pessoas.*

Eu: *Qual é a parte mais cara, o motor?*

Catraieiro: *Não, é a madeira. Hoje nem vale muito mais a pena construir a embarcação de madeira. É muito mais barato comprar uma de fibra de vidro. Esse motor de centro é mais econômico, é diesel, manutenção é mais fácil. Porque o motor de popa é mais sofisticado, e é à gasolina, o que encarece muito.*

Eu: *O Mar Limpo IV vai ficar pronto quando?*

Catraieiro: *Tem mais de um ano que eu comecei. A gente vai fazendo aos poucos. Com madeira reciclada, porque recurso não tem né? Recurso inexistente.*

Eu: *E se o senhor fosse comprar pronto, quanto seria?*

Catraieiro: *Sessenta mil só o casco, sem contar o motor. E aqui a gente gasta uns dez mil, doze mil. Porque a madeira é reciclada. A gente pega de barcos abandonados, tira, trata. -----*

Figura 61 - Agnaldo mostra barcos em construção no Penedo, Vila Velha (2015).



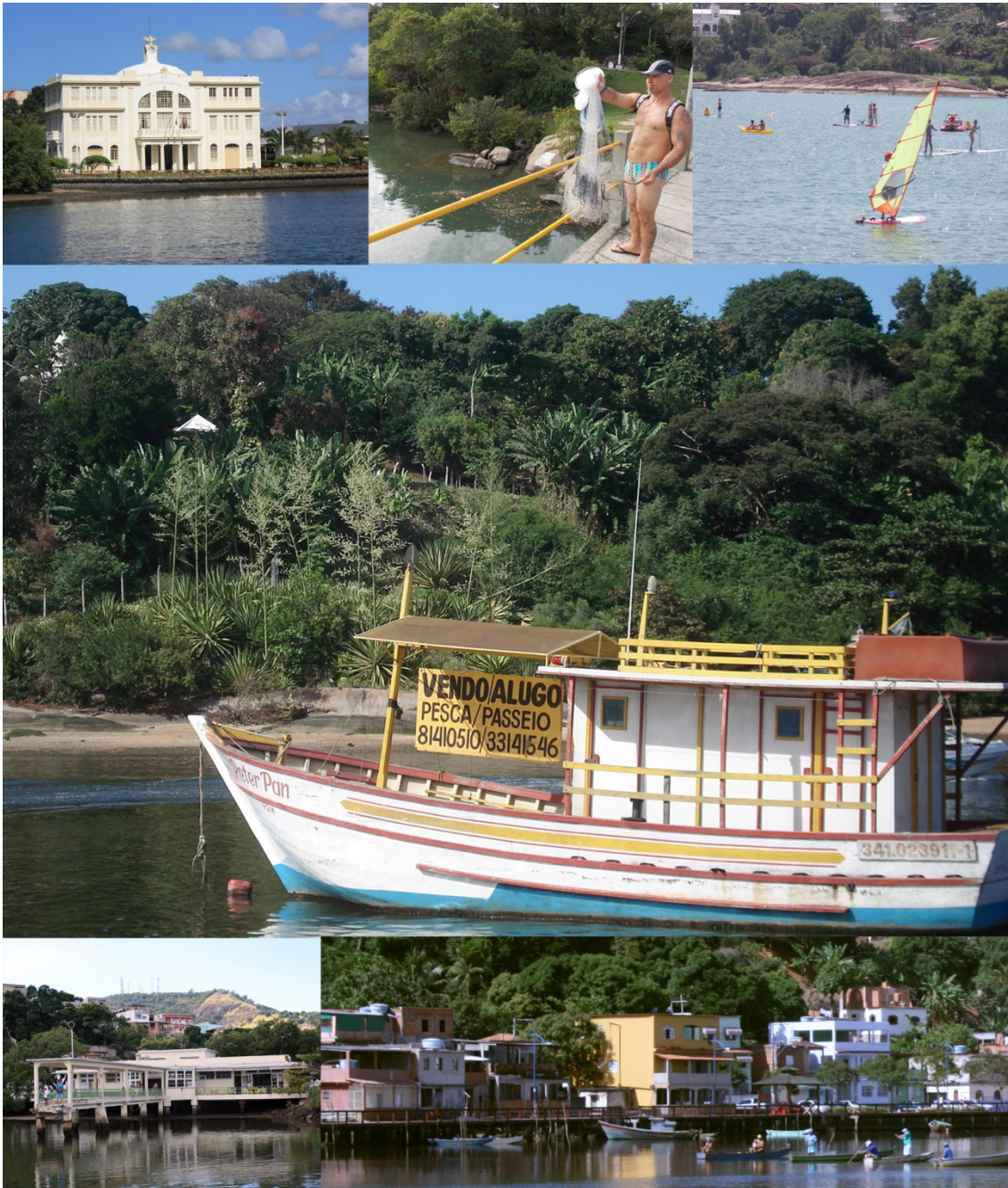
Fonte: Arquivo pessoal

• Passeios

----- Vila Velha, 22 de novembro de 2013. 15 horas. Ao longo das travessias cotidianas, muitos dos catraieiros oferecem barcos para passeio nos finais de semana. Existem rotas culinárias, como a região da Ilha das Caieiras; esportivas, como locais de pesca, *surf*, escaladas; e também culturais, como a visita ao Museu Vale (Antiga Estação Pedro Nolasco):

Catraieiro: O passeio que a gente mais faz é o contorno da Ilha de Vitória com um barquinho pra 6 pessoas com motor de popa. São 36 Km, você sai daqui passa da ponte, canal de camburi, Universidade Federal (UFES), Lameirão, Santo Antônio, Ilha das Caieiras, porto de Vitória e sai aqui novamente. Eu estou começando uma embarcação pra 12 pessoas, Mar Limpo 04, mais do que isso não tem calado pra dar a volta completa na ilha, passar em baixo de todas as pontes. -----

Figura 62 - Imagens dos lugares visitados nos trajetos de passeio da Baía de Vitória (2013-2015).



Fonte: Arquivo pessoal.

A potência da catraia

Essas alternativas *táticas* produzidas pelos catraieiros podem ser interpretadas como *potentes*, conforme a concepção de Pelbart (2003, p. 112), quando “a visibilidade dada pela repetição de seu gesto” pode gerar outras repetições, ou reações que contagiam imaginários sobre alternativas de cidade. O ato de atravessar a Baía a remo também pode motivar os que ainda estão nas margens estáticas a também adentrar esse percurso, e observar mais de perto, de forma experimental, as diferentes possibilidades de vida urbana antes não alçadas, ou invisibilizadas.

As diferenças marcantes entre as escalas das embarcações que cruzam a Baía tornam-se claras quando o catraieiro entra em ação. Ao observar a passagem do barquinho, em relação com as outras velocidades que por contraste tornam-se nítidas, é possível perceber a potência daquilo que ele enseja. O ato de atravessar a Baía sem fazer uso de motores, apenas pela força motora do corpo, é também um posicionamento político que instiga desejos de empoderamento e de autonomia sobre as formas hegemônicas da (i)mobilidade urbana. Diante dos avanços tecnológicos, e da racionalização superficial que enxerga a falta de motores como atraso ou ausência de progresso, os marujos comentam com orgulho sobre o sucesso de suas conquistas, e sobre a demanda pelo serviço que não para de crescer.

Catraieiro: o que mais tem aí é gente perguntando se quero vender o barco.

Eu: E são pescadores daqui que querem comprar?

Catraieiro: Não! Passageiros! Toda hora tem um perguntando se tem barco pra vender⁴⁶.

Não é objetivo dessa pesquisa essencializar os deslocamentos de catraia como resposta alternativa ao modo de produção capitalista vigente. Até mesmo porque não se pode falar de consensos neste contexto de disputas, nem mesmo internamente ao grupo. Não são as hegemonias que a pesquisa busca destacar, mas sim as diversidades. Nem tão pouco objetiva-se legitimar o congelamento dos modos de travessia da Baía, sejam eles a remo ou não. Nas falas dos remadores são observados diferentes pontos de vista sobre a troca dos remos por motores. Como exemplificado no capítulo quatro, as diferenças de perfil, idade e origem dos remadores são grandes. Alguns deles são mais

⁴⁶ Transcrição da fala do catraieiro Roney em conversa com autora em 29 de janeiro de 2015.

velhos e os motores tornam-se primordiais para a continuidade do trabalho. Outros acreditam que os motores são necessários para poder transportar mais pessoas em menos tempo, o que traz inclusive benefício mútuo para quem atravessa. Quando os moradores do entorno são questionados, muitos alegam que motores são mais que necessários. Outros ainda, sejam remadores ou passageiros, preferem os remos à dependência do custo que o combustível acarretaria e à presença do barulho.

Para além das preferências individuais, entre as medidas compensatórias oferecidas aos remadores pelos impactos à atividade estão: a oferta de barcos e motores, e a oferta de valores monetários para que abandonem o ofício “por algum tempo”. Conforme relato de Ronye:

Eu: Mas e aí, não vai ficar muito longe para fazer a travessia?

Catraieiro: É, eles falaram que vão doar os motores, a execução da obra de reforma do nosso ponto e a manutenção pros barcos e motores. Enquanto estiver parado, vai ter também uma indenização pra cada catraieiro, eles vão ter que reembolsar a Associação também.

Estas medidas compensatórias são insuficientes para garantir a manutenção do ofício. Não só porque torna os remadores mais dependentes dos motores – reparos, combustível –, mas também porque, ao tentar estabelecer um diálogo entre as autoridades portuárias e os catraieiros, são claras as diferenças de interesses e opiniões internas à Associação, o que amplia os conflitos entre os marujos, enfraquece o grupo, influenciando no abandono da atividade por parte de alguns catraieiros. Essas tentativas de cooptação buscam instituir, mais uma vez, um modelo único de mobilidade em meio à diversidade de possibilidades que a Baía enseja.

Nos seus relatos sobre as reuniões com as autoridades portuárias podem ser percebidas as estratégias de dominação pelo discurso da compensação e mitigação (Conferir fala do catraieiro p. 116). Mas apesar da desigualdade de forças que conforma a hegemonia da produção do espaço na Baía, e de todos os demais fatores que interferem na viabilidade das coexistências produzidas, a atividade tem permanecido resistente à sua completa eliminação. Sobre essa “resistência” potente, em diálogo com Foucault, Ana Lúcia Heckert assinala que:

Os exercícios de resistência desnaturalizam as evidências que compõem nossa vida cotidiana. São práticas anônimas e impessoais que provocam fissuras nos modos de existência instituídos e fazem

emergir novos problemas. [...] As resistências são imprevisíveis, esboçam outros modos de ação coletiva e desprezam os limites instituídos, imprimindo novos contornos nas formas de luta e nas práticas que se insinuam em meio aos processos de sujeição que aviltam a vida. Com base nos debates desenvolvidos por Foucault apontamos que as resistências são linhas desobedientes que problematizam os princípios de ordenação e conservação da vida. Os exercícios de resistência fazem mutações nos modos de existência, de organização e sentido da participação política, de usos da cidade, das formas de organização do trabalho, de produção do conhecimento e das redes de sociabilidade (HECKERT, 2014, p. 1).

Estes exercícios de resistência também são percebidos nos deslocamentos humanos na Baía viabilizados pela prática dos catraieiros. A *resistência* que *taticamente* permite a multiplicação de coexistências tem sido a sua principal ação diante de um sistema de imposições que gera constantemente outras necessidades de adaptação, e que refletem a supremacia da velocidade e fluidez mercadológica sobre as permanências e lentidões sociais. A sua forma *tática* de se relacionar com o espaço desafia as imposições ambientais, discursivas, econômicas, que *subalternizam* as pautas sociais.

Suas formas de resistência, porém, não são estáticas. Esses modos *táticos* de coexistir não são facilmente perceptíveis de fora. As linguagens e conhecimentos que desenvolvem estão imbricados em um *espaço de relações* (LEFEBVRE, 2006) que são criadas e desfeitas muito rapidamente. São práticas de produção da cidade que pertencem a grupos específicos, aqueles que acessam a Baía cotidianamente. A potência do catraieiro talvez esteja aí, na sua capacidade de fazer encontrar diferentes visões de mundo em um espaço-tempo outro, não corriqueiro ou hegemônico, mas criativo e mutante, repleto de diversidades. As relações de produção do espaço, exemplificadas aqui pelas travessias de catraia, não são externas ao modo de produção capitalista, mas dependem e são por ele influenciadas de diversas formas. Se observadas “de perto e de dentro”, estas *contra-hegemonias* ou *subalternidades* revelam imaginários potentes de outras cidades possíveis, debates produzidos pelos cruzamentos das diversas visões de mundo que por eles atravessam.

Entre a paisagem portuária e as velocidades dos veículos automotores, as travessias mais lentas vividas a pé ou de catraia coexistem como alternativas de cidade, mas encontram-se invisibilizadas. Para que esta potência venha à tona, é importante que os discursos de dominação que agem na produção do espaço sejam desconstruídos e os

deslocamentos urbanos sejam politizados. Considerando-se as falsas promessas de crescimento com desenvolvimento, planejamento com sustentabilidade⁴⁷, e das desigualdades entre porto/cidade/sociedade, a produção do espaço viabilizada nos deslocamentos de catraia pode ser interpretada como um desejo potente por transformação.

Nesse sentido, Peter Pál Pelbart convoca um debate importante sobre o papel das redes sociais potentes diante da constatação de que na contemporaneidade a “vitalidade tornou-se a fonte primordial de valor” (PELBART, 2003, p. 13). Partindo da complexidade de apreensão das formas de ressignificação dos espaços, de regulação das velocidades e memórias coletivas, Pelbart destaca a importância de se entender como as redes sociais elaboram as suas formas próprias de resistência contra as tentativas de captura. Ele aponta que:

[...] não deveríamos deixar-nos abalar por um determinismo tão apocalíptico quanto complacente. [...] A partir daí seria preciso perguntar-se de que maneira, no interior dessa megamáquina de produção de subjetividade, surgem novas modalidades de se agregar, de trabalhar, de criar sentido, de inventar dispositivos de valorização e de autovalorização. [...] como se viabilizam outras redes [...] autônomas, que eventualmente cruzam, se deslocam inlfetem ou rivalizam com as redes dominantes? Que possibilidades restam, nessa conjunção de plugagem global e exclusão maciça, de produzir territórios existenciais alternativos [...]? (PELBART, 2003, p. 21).

Nas travessias de catraia da Baía de Vitória cruzam-se todos os dias uma diversidade de informações, subjetividades, visões de mundo. São espaços itinerantes que podem revelar além da multiplicidade inerente à cidade, a produção social de um espaço-tempo potente. A velocidade lenta dos catraieiros diante dos grandes navios do porto instiga a percepção de contrastes inquietantes, onde a relação desigual de forças nessa disputa torna-se marcante. Como podem coexistir os cruzamentos humanos viabilizados pela pequena associação de catraieiros e os grandes navios de carga, com suas hinterlândias em expansão? Busca-se aqui um diálogo com Pelbart quando sustenta a potência dessas minorias como “margens de manobra” (PELBART, 2003, p. 43). Esta noção de margem é aqui interpretada como o conceito de “franjas” de Venna Das e

⁴⁷ A esse respeito ver p. 54-58 nesta dissertação.

Poole (2008), que taticamente se deslocam para tentar escapar das tentativas de dominação:

Estos lugares no son solo territoriales; son también, y quizás de forma más importante, lugares de prácticas em los que la ley y otras prácticas estatales son colonizadas por otras maneras de regular que emanan de las urgentes necesidades de las poblaciones de asegurar su supervivência política y econômica (DAS; POOLE, 2008, p. 10).

Estas fronteiras móveis são observadas na Baía à medida que as travessias de catraia possibilitam um movimento de *desterritorialização e reterritorialização* das presenças sociais (APPADURAI, 2013). Se interpretada como alternativa contra-hegemônica de construção da cidade, esta produção social pode se tornar “corpo vital coletivo reconfigurado [...] nos seus poderes de afetar e de ser afetado” (PELBART, 2003, p. 139), e contagiar outras instâncias, que tendem à padronização global, com suas coexistências potentes.

Mas não podemos falar apenas de uma resistência do ofício pelo ofício, pois este espaço é também produto de outras instâncias que incidem direta ou indiretamente sobre as suas possibilidades. Buscamos aqui problematizar as alternativas de travessia no presente, e contrapor os percursos que os poderes dominantes instituíram ao longo do tempo com as alternativas sociais de produção da cidade, ainda que sejam *subalternizadas*. A travessia da Baía, nesse contexto de dominação portuária, pode também ser reconhecida como uma decisão política capaz de influenciar os imaginários dos que atravessam, bem como motivar os que ainda estão nas margens estáticas a também adentrar o percurso e observar mais de perto, de forma experimental, as possibilidades de vida urbana antes não alçadas, ou invisibilizadas. Relembrando Careri, o próprio ato de atravessar territórios pode gerar mudanças, “produzir novos espaços” (CARERI, 2002).

6 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Espaço vivido não mapeável

[...] Ao instituir a humanidade de sua condição de falante que articula e expõe seu sofrimento, as narrativas [...] persistem na pronúncia, na busca pelo seu uso da palavra e, através dela, na interpelação das funções reguladoras e emudecedoras dos atuais regimes de participação.

Raquel Oliveira Santos Teixeira

A pesquisa apresentada buscou aprofundar o conhecimento sobre as relações socioambientais em desequilíbrio na Baía de Vitória na tentativa de problematizar seus aspectos invisibilizados, com foco na contribuição dos catraieiros. Considerando a complexidade do panorama histórico, buscou-se também apreender como se dá a *produção social do espaço* (LEFEBVRE, 2006) através da vivência e registro dos relatos, memórias, e conflitos contemporâneos. Foi destacada a importância da apreensão e da valorização de conhecimentos que desafiam a “razão fechada”, como as singularidades que “a generalidade abstrata esmaga”, “a existência e o ser, resíduos irracionalizáveis” (MORIN, 2005, p. 167).

Esta última parte do texto não busca conclusões estáticas ou definitivas, mas sim retomar as contribuições epistêmico-metodológicas das discussões até então desenvolvidas. Por isso, volto à pergunta: “qual a importância do registro destas narrativas”? A metodologia exercitada mostrou-se eficiente no desvelamento de questões anteriormente invisibilizadas, como as pautas “subalternizadas” dos catraieiros, que não são facilmente reconhecíveis de um ponto de vista afastado. O registro da memória oral dos sujeitos cotidianos traz à tona a multiplicidade de pontos de vista que compõem a cidade, e possibilita a construção de debates pouco fomentados, mas que revelam contra-hegemonias potentes, ou seja, “tais espaços de fala colocam em presença seres falantes que tem sua ‘propriedade e capacidade política’ sequestradas” (RANCIÈRE, 1996, p. 36 apud TEIXEIRA, 2014, p. 294).

As experiências reais desconstróem os “discursos de poder”, no sentido de Foucault (1970). Mas não se trata apenas da descrição de um panorama para que sobre ele se debruce uma crítica. Não se trata de construir mapas para dominação dos

conhecimentos. Não existem respostas estáticas para a complexidade do contexto contemporâneo, até mesmo porque os espaços de que falamos não são apenas geográficos, “são territórios sensíveis, afetivos, espaços de solidariedade, [...] translocais” (PELBART, 2003, p. 119), compostos por sujeitos que se transformam “nos entrelugares, nas fronteiras, na itinerância” (PELBART, 2003, p. 118).

Por esse motivo, a contribuição da etnografia urbana foi importante enquanto um processo que busca reposicionamentos dos “modos de olhar”. Assim como propõe Pelbart, ao adotar o ponto de vista etnográfico a pesquisa reconhece a importância do exercício de um pensamento politizado, em que:

Não se trata [...] de diabolizar e compezer-se, num composto perverso de lamúria e adesão cínica, mas de cartografar e resistir, de apreender o que está em jogo no presente e, nele, dar visibilidade às saídas inventivas, sem nostalgias frívolas nem utopismos ortodoxos. [...] é precisamente o que hoje parece difícil: não refugiar-se em algum paraíso pretérito ou futuro, de modo nostálgico ou embevecido, mas estar atento às urgências deste nosso presente, desta nossa vida, desta nossa guerra, destes devires-revolucionários que se gestam no nosso dia a dia. (PELBART, 2003, p. 213-214).

Para Rancière (2009), “a política ocupa-se do que se vê e do que se pode dizer sobre o que é visto, de quem tem competência para ver e qualidade para dizer [...]. Esse regime estético da política é propriamente a democracia [...]” (RANCIÈRE, 2009, p. 17). Estabelecendo um diálogo entre o pensamento do autor e o de Pelbart (2003), as práticas dos catraieiros poderiam ser interpretadas como “práticas (estéticas, urbanas, sociais, políticas) como “acontecimentos” que reinauguram processos subjetivos e sensíveis” (PELBART, 2003, p. 135). Se a política é o assumir de um reposicionamento do olhar em relação aos discursos que os querem negar, as práticas dos marujos transmitem esta postura política diante dos desafios contemporâneos de produção e legitimação do espaço.

Ao trazer à tona estas dominações e potências, a pesquisa buscou discutir o que “hibridiza” o espaço-tempo da Baía para além de definições preconcebidas (LATOUR, 1994; CANCLINI, 2008). Lançado esse desafio epistemológico, a contribuição da Ecologia Política é importante na desconstrução das retóricas sobre o desenvolvimento que não se concretizam no espaço vivido, nas travessias experimentadas. Ou seja, as conquistas da produção hegemônica do espaço na Baía não se concretizam em um

melhor patamar de desenvolvimento socioeconômico para a cidade, mas, ainda assim, conseguem estabelecer mecanismos de legitimidade diante dos poderes públicos. Para Ermínia Maricato (2011, p. 44), “enquanto não houver controle sobre o uso e a ocupação do solo, para além das leis e sim falando de sua aplicabilidade, dificilmente se alcançarão a justiça social e preservação ambiental”.

Neste contexto, os subalternizados “tenderão a ser apontados no espaço público como exemplo de restrições ambientais ao desenvolvimento” (ACSELRAD, 2004a, p. 29). Por isso, é urgente que sejam identificados os cenários projetados nestas retóricas como veículos de manipulação. As diversidades detectadas no exercício etnográfico viabilizam o contraponto crítico ao pensamento único, mas é importante ressaltar que um novo meio ambiente urbano construído socialmente de forma democrática não quer dizer um meio ambiente desprovido de conflitos. Os impasses colocados entre a retórica da cidade e os espaços urbanos vividos exigem outros aprofundamentos ao longo do tempo, para que se entenda melhor até que ponto “as estratégias institucionalizadas ditas participativas potencializam ou engessam o exercício da política” (COSTA, 2008, p. 81), esta entendida como um posicionamento crítico importante para a conformação de um meio ambiente mais democrático.

Concorda-se com Acselrad (2009) que neste contexto os determinismos conceituais e as dicotomias – público e privado, centro e periferia, global e local, sociedade e natureza, sujeito e objeto – devem ser evitados, de modo a: “[...] afastar representações indiferenciadas do espaço e do meio ambiente” (ACSELRAD, 2009, p. 65). Ao ampliarem as possibilidades de atuação na cidade, a prática dos catraieiros ressignifica os símbolos históricos de dominação do espaço, que já não podem ser interpretados como o seriam em outros contextos (por exemplo, a transformação do simbolismo da roleta de barreira para acesso, de fronteira para franja). Suas práticas escapam dos registros oficiais porque não são priorizados pelas políticas públicas. Mas também porque as relações táticas de coexistência que desenvolvem estão atreladas ao tempo, ao entendimento de elementos sobrepostos, de processos imateriais que não são facilmente mapeadas, muito menos por mecanismos “de fora” (MAGNANI, 2008).

Para além do espaço-tempo vivido na cidade contemporânea, a prática dos catraieiros também fomenta discussões sobre dinâmicas que expandem a sua micro-

história, como os impactos da acelerada urbanização e industrialização brasileiras pós 1970, a dependência do modelo *rodoviarista* e a necessidade de crescimento e modernização dos portos seja qual for o custo socioambiental. Nesse sentido, a contribuição da Antropologia Urbana e da Ecologia Política foram importantes para politização dos debates e ampliação interdisciplinar de leituras não-dogmáticas.

A contribuição epistêmico-metodológica da etnografia urbana permitiu não só uma relação de proximidade dialética com as coexistências catraieiras, e a apresentação das suas pautas *subalternizadas*, mas também têm produzido um “re-desenho do eu pesquisadora” (URIARTE, 2012), e desmitificado territórios de certezas disciplinares. Todavia, o texto desta dissertação não têm pretensões inovadoras nesse sentido. Ele apenas apresenta o processo de pesquisa e seus desafios e busca interpretações em diálogo com teorias já existentes, sem encerrar debates almejando o alcance de respostas estáticas. Esta pesquisa só foi possível como um recorte dos estudos em processo, que provavelmente não alcançarão seu fim após a escrita da dissertação.

REFERÊNCIAS

ACSELRAD, Henri. **Conflitos ambientais no Brasil**. Rio de Janeiro: Relume Dumará: Fundação Heinrich Böll, 2004a.

_____. Sentidos da sustentabilidade urbana. In: ACSELRAD, Henri (Ed.). **A Duração das Cidades: sustentabilidade e risco nas políticas urbanas**. 2. ed. Rio de Janeiro: Lamparina, 2009.

_____. Mapeamentos, identidades e território. In: ACSELRAD, Henri (Ed.). **Cartografia Social e Dinâmicas Territoriais: marcos para o debate**. 2. ed. Rio de Janeiro: IPPUR/UFRJ, 2012.

ALÉM do mar que há entre lá e cá. Vídeo-documentário para Rede Cultura Jovem – Portal Yah / Instituto Sincades para núcleos de criação de jovens (2011-2012). Realização Ethos Diálogos Visuais. Disponível em: <<https://vimeo.com/29166191>>. Acesso em: 16 jun. 2015.

APPADURAI, Arjun. Soberania sem territorialidade: notas para uma geografia pós-nacional. **Novos Estudos Cebrap**, São Paulo, n. 49, p. 33-46, nov. 2013.

BALLESTRIN, Luciana. America Latina e o giro Descolonial. **Revista Brasileira de Ciência Política**, Brasília, n. 11, p. 89-117, maio/agosto 2013.

BOURDIEU, Pierre. Estruturas, habitus, práticas. In: _____ **O senso prático**. Trad. Maria Ferreira e Luiz Odaci Coradin. Petrópolis, RJ: Vozes, 2009. p. 86-107.

BRASIL. Congresso Nacional. Estatuto da Cidade. **Lei nº 10.257**, de 10 de julho de 2001. Regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/CCivil_03/leis/LEIS_2001/L10257.htm>. Acesso em: 6 julho de 2015.

BRYANT, Raymond; BAILEY, Sinead. **Third World Polical Ecology**. London, New York: Routledge, 1997.

CAMPOS, Martha Machado. **Vazios operativos da cidade: territórios interurbanos na Grande Vitória (ES)**. Tese (Doutorado em Comunicação e Semiótica) - Programa de Estudos Pós-graduados em Comunicação e Semiótica, Pontifícia Universidade de São Paulo, São Paulo, 2004.

CANCLINI, Néstor García. **Culturas Híbridas: estratégias para entrar e sair da modernidade**. Maria de Lourdes Menezes. São Paulo: Edusp, 2008.

CARERI, F. **Walkscapes**. El andar como práctica estética. Barcelona: Gustavo Gili, 2002.

CASTELLS, Manuel. **A sociedade em rede**. Trad. Roneide Venancio Majer. São Paulo: Paz e Terra, 2003.

CERTEAU, Michel de. **A Invenção do Cotidiano: 1. Artes de fazer**. TRad. Ephraim Ferreira Alves. Petrópolis, RJ: Vozes, 2011.

_____. **A Escrita da história**. Trad. Maria de. Lourdes Menezes. 2. ed. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 2002.

COMPANHIA DOCAS DO ESPÍRITO SANTO (CODESA). **Porto de Vitória online**, ano 4, n. 71, março de 2010. Disponível em:

<dettp://www.codesa.gov.br/Site/LinkClick.aspx?fileticket=LjqQeEraqd%3D&tabid=541&language=en-US>. Acesso em: 06-08-2014.

_____. Assessoria de Comunicação. **Catraieiros ganharão novo deck com mais conforto e segurança.** Publicado em outubro de 2011. Disponível em <<http://www.codesa.gov.br/site/Home/tabid/65/ctl/Details/mid/765/itemid/1006/language/pt-BR/Default.aspx>>. Acesso em 16-07-2015.

_____. Assessoria de Comunicação. **Segundo dia da Semana de Capacitação lota auditório da Codesa.** Publicado em novembro de 2014. Disponível em <<http://www.codesa.gov.br/site/Home/tabid/65/ctl/Details/mid/765/ItemID/1955/language/pt-BR/Default.aspx>>. Acesso em 18-05-2015.

COSTA, Heloisa Soares de Moura. A trajetória da temática ambiental no planejamento urbano no Brasil: o encontro de racionalidades distintas. In: COSTA, H. et al (Ed.). **Planejamento Urbano no Brasil: trajetória, avanços e perspectivas.** Belo Horizonte: C/Arte, 2008.

CRUZ, Patrícia Stelzer. **Territórios da mobilidade urbana na metrópole portuária da grande vitória (es):** escalas, velocidades e conflitos. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) - Programa de Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal do Espírito Santo, Vitória, 2010.

CÁCERES, Luz Stella Rodríguez. Direitos territoriais e mapeamento participativo na América Latina. In: ACSELRAD, Henri (Ed.). **Cartografia Social e dinâmicas territoriais: marcos para o debate.** Rio de Janeiro: IPPUR/UFRJ, 2012.

CAMPOS, Martha Machado. **Vazios operativos da cidade: Territórios interurbanos na Grande Vitória (ES).** Tese (Doutorado em Comunicação e Semiótica) - Programa de Estudos Pós-graduados em Comunicação e Semiótica, Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, São Paulo, 2004.

CASTRO, Silvia Machado; ALMEIDA, Josimar Ribeiro de. Dragagem e conflitos ambientais em portos clássicos e modernos: uma revisão. **Sociedade & Natureza**, Uberlândia, ano 24 n. 3, p. 519-534, set/dez. 2012. Disponível em: <<http://www.scielo.br/pdf/sn/v24n3/v24n3a11.pdf>>. Acesso em: 6 de julho 2015.

DAS, Veena; POOLE, Deborah. El Estado y sus márgenes. Etnografías comparadas. **Revista Académica de Relaciones Internacionales**, GERI-UAM, n. 8, p. 1-39, junho 2008.

FOUCAULT, Michel. **A Ordem do discurso.** Aula inaugural no Collège de France. Trad. Laura FRaga de Almeida Sampaio. São Paulo: Loyola, 1999.

FREITAS, José Francisco Bernardino. Aterros e decisões políticas no município de Vitória: efeito cascata. **Seminário de História da Cidade e do Urbanismo**, v. 8, n4, 2004.

GRUPO LATINOAMERICANO DE ESTUDIOS SUBALTERNOS. Manifiesto inaugural. In: CASTRO-GOMES, Santiago; MENDIETA, Eduardo (Ed.). **Teorías sin disciplina** (latinoamericanismo, poscolonialidad y globalización en debate). México: Miguel Ángel Porrúa, 1998.

HALL, Stuart. **Identidade cultural na pós-modernidade.** TRad. Tomaz Tadeu da Silva Guacira Lopes Louro. 6. ed. Rio de Janeiro: DP&A, 2001.

HECKERT, Ana Lucia Coelho. Os exercícios de resistência no contemporâneo: entre fabulações e contágios1. **Psicologia em estudo**, Maringá, v. 19, n. 3, p. 469-479, jul./set. 2014. Doi: <http://dx.doi.org/10.1590/1413-73722228410>

INSTITUTO JONES DOS SANTOS NEVES. **Grande Vitória**: sistema de transporte aquaviário. Estudo de localização, dimensionamento e projetos alternativos. Governo do Estado do Espírito Santo, Vitória-ES, 1978.

_____. **Desempenho do setor portuário do Espírito Santo**. Nota Técnica 39. Vitória-ES, 2013.

LATOURE, B. **Jamais fomos modernos**: ensaio de antropologia simétrica. Trad. Carlos Irineu da Costa. Rio de Janeiro: Ed. 34, 1994.

LEFÈBVRE, Henri. **A Revolução Urbana**. Trad. Sergio Martins. Belo Horizonte: Ed. UFMG, 1999.

_____. **A produção do espaço**. Trad. Doralice Barros Pereira e Sérgio Martins (do original: **La production de l'espace**. 4e éd. Paris: Anthropos, 2000). Primeira versão: início – fev. 2006.

LIMA JUNIOR, Carlos Benevides; SOARES, Suely Carvalho; BONICENHA, Wallace. **Baía de Vitória**, aspectos históricos e culturais. Vitória: FCAA / Ufes, 1994.

LIRA, Pablo; OLIVEIRA JUNIOR, Adilson Pereira de; MONTEIRO, Latussa Laranja (Eds.). **Vitória: transformações na ordem urbana**. Coordenação Luiz Cesar de Queiroz Ribeiro. Rio de Janeiro: Letra Capital; Observatório das Metrópoles, 2014.

MAGNANI, José Guilherme Cantor. Quando o Campo é a Cidade: Fazendo Antropologia na Metrópole. In: MAGNANI, José Guilherme C.; TORRES, Lilian de Lucca (Ed.). **Na Metrópole**. Textos de antropologia urbana. 3. São Paulo: Edusp - Fapesp, 2008.

MARICATO, Ermínia. O impasse da política urbana. In: _____ (Ed.). **O impasse da política urbana no Brasil**. Petrópolis: Vozes, 2011a. p. 15-88.

_____. Questão urbana foi rifada pelo governo Lula, pelo PT e aparentemente pelo governo Dilma. Entrevista concedida a Valéria Nader e Gabriel Brito. **Correio da Cidadania**, 5 de março de 2011b. Disponível em: <http://www.correiocidadania.com.br/index.php?option=com_content&view=article&id=5574:manchete060311&catid=25:politica&Itemid=47>. Acesso em: 16 jun. 2015.

MARQUEZ, Renata Moreira. **Geografias Portáteis**: arte e conhecimento espacial. Tese (Doutorado em Geografia) - Programa de Pós-graduação em Geografia, Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2009.

MIGNOLO, Walter. Desobediência epistêmica: a opção descolonial e o significado de identidade em política. **Cadernos de Letras da UFF** – Dossiê: Literatura, língua e identidade, n. 34, p. 287-324, 2008.

MINISTÉRIO PÚBLICO. Parecer. **Ação Cível nº 86.2012.8.08.0024**, de 28 de fevereiro de 2012.

MIRANDA, Clara Luiza. Porto de Vitória versus catraeiros. **Porto em Debate**, 2 de abril de 2012. Disponível em: <<http://portoemdebatevix.blogspot.com.br/2012/04/porto-de-vitoria-versus-catraeiros.html>>. Acesso em: 8 jun. 2014.

MIRANDA, Clara Luiza.; ALBANI, Vivian. **O centro de vitória (es) entre o corredor e o ponto circuito**. In: SEMINÁRIO INTERNACIONAL URBICENTROS, II – Construir, Reconstruir, Desconstruir: morte e vida de centros urbanos Maceió (AL), 27 de setembro a 1º de outubro de 2011.

MONIÉ, Frédéric; VIDAL, Soraia Maria. Cidades, portos e cidades portuárias na era da integração produtiva. **Revista RAP**, Rio de Janeiro, n. 40, v. 6, p. 975-95, 2006.

MORIN, Edgard. **Ciência com Consciência**. Ed. ver. e mod. pelo autor. Trad. Maria D. Alexandre e. Maria Alice Sampaio Dória. 9. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2005.

_____. **Introdução ao pensamento complexo**. Trad. Eliane Lisboa. Porto Alegre: Sulina, 2011.

NETO, Carlos Alvarez da Silva Campos, et al. **Gargalos e demandas da infraestrutura portuária e os investimentos do PAC: mapeamento IPEA de obras portuárias**. Texto para discussão nº 1423. Brasília: IPEA, out. 2009. Disponível em: <http://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/TDs/td_1423.pdf>. Acesso em: 18 maio 2015.

NEVES, Luiz Guilherme Santos; PACHECO, Renato. **Os Catraieiros da Baía de Vitória**. TURISMO, S. D. C. E. Vitória (ES): PMV, 1995.

OLIVEIRA, Salete. Política e resiliência – apaziguamentos distendidos. **Ecopolítica**, São Paulo, n. 4, p. 105-129, 2012. Disponível em: <<http://revistas.pucsp.br/index.php/ecopolitica/article/view/13067>>. Acesso em: 16 jun. 2015.

PEIXOTO, Nelson Brissac (Coord.). **Um sistema infraestrutural Minas Gerais e Espírito Santo - MG - ES**. Relatório de Pesquisa. Convênio Unileste, UFMG, Ufes, 2003.

PELBART, Peter Pál. **Vida Capital: ensaios de biopolítica**. São Paulo: Iluminuras, 2003.

PLANO MESTRE DO PORTO DE VITÓRIA. Secretaria de Portos da Presidência de República (SEP/PR), Laboratório U. E. 2012. Disponível em: <<<http://www.portosdobrasil.gov.br/assuntos-1/pnpl/arquivos/planos-mestres-versao-completa/porto-de-vitoria.pdf>>> Acesso em 30-06-2015.

PRAKASH, Gyan. Subaltern Studies as Postcolonial Criticism. **The American Historical Review**, v. 99, n. 5, p. 1475-1490, dec. 1994.

QUIJANO, Anibal. Colonialidade, Poder, Globalização e democracia. **Novos Rumos**, ano 17, n. 37, p. 4-28, 2002.

QUINTÃO, Leandro do Carmo. **A interiorização da capital pela Estrada de Ferro Sul do Espírito Santo**. Dissertação (Mestrado em História Social) - Programa de Pós- Graduação em História Social das Relações Políticas, Centro de Ciências Humanas e Naturais, Universidade Federal do Espírito Santo, Vitória, 2008.

RANCIÈRE, Jacques. **O desentendimento: política e filosofia**. Trad. Angela Leite Lopes. São Paulo: Ed. 34, 1996.

_____. **A partilha do sensível: estética e política**. Trad. Mônica Costa Netto. São Paulo: Exo; Ed. 34, 2009.

SANT-HILAIRE, Auguste de. **Viagem ao Espírito Santo e Rio Doce**. Trad. Milton Amado. Vol. 9. Espírito Santo: Instituto Histórico e Geográfico do Espírito Santo; Prefeitura Municipal de Vitória; Secretaria de Cultura (Semc), 2002.

SANTOS, Boaventura de Sousa. Para uma Sociologia das Ausências e uma Sociologia das Emergências. In: SANTOS, Boaventura de Souza (Ed.). **Conhecimento Prudente para uma Vida Decente**: um discurso sobre as ciências revisitado. São Paulo: Cortez, 2003.

SANTOS, Eder. **Atrás do porto tem uma cidade**. Catálogo da exposição. Vila Velha, ES: Museu Vale, 2011.

SANTOS, Milton. **A natureza do espaço**: técnica e tempo, razão e emoção. São Paulo: Edusp, 2002.

SIQUEIRA, Maria da Penha Smarzaró. **O Desenvolvimento do Porto de Vitória – 1870/1940**. Vitória: Codesa/UFES, 1984.

_____. **O porto de Vitória**. Expansão e modernização. 1950/1993. Vitória: Codesa, 1994.

_____. Crescimento e pobreza: as contradições do desenvolvimento econômico da região da Grande Vitória. In: CONGRESSO LUSO AFRO BRASILEIRO DE CIÊNCIAS SOCIAIS, XI. Salvador. **Anais eletrônicos...** Salvador: UFBA, 2011. Disponível em: <<http://www.xiconlab.eventos.dype.com.br>>. Acesso em: 1 jun. 2015.

SPIVAK, Gayatri Chakravorty. **Pode o subalterno falar?** Trad. Sandra Regina Goulart. Belo Horizonte: Ed. da UFMG, 2010.

TEIXEIRA, Raquel Oliveira Santos. **“A gente tem que falar aquilo que a gente tem que provar”** - A geopolítica do risco e a produção do sofrimento social na luta dos moradores do bairro Camargos em Belo Horizonte – MG. Tese (Doutorado em Sociologia) - Programa de Pós-graduação em Sociologia, Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2014.

TESSER, André Luiz Bauml. Antecipação de tutela. Conceito e funcionalidade. In: MARTINS, Sandro Gilbert; DOTTI, Rogéria Fagundes (Coord.). **Código de Processo Civil Anotado**. Ordem dos Advogados do Brasil – Seccional do Paraná, 2014. p 440-451.

URIARTE, Urpi Montoya. Podemos todos ser etnógrafos? Etnografia e narrativas etnográficas urbanas. **ReDobra**, Salvador, ano 3, n. 10, p. 171-189, 2012.

VELHO, Gilberto. Observando o Familiar. In: NUNES, Edson (Ed.). **A aventura sociológica**. Rio de Janeiro: Zahar, 1978.

VERONEZ JUNIOR, Paulo; BASTOS, Alex Cardoso; QUARESMA, Valéria da Silva. Morfologia e distribuição sedimentar em um sistema estuarino tropical: Baía de Vitória, ES. **Revista Brasileira de Geofísica**, São Paulo, v. 27, n. 4, p. 609-624, 2009. Disponível em: <<http://dx.doi.org/10.1590/S0102-261X2009000400006>>. Acesso em: 18 maio 2015.

VILA VELHA (Município). Plano Diretor Municipal de Vila Velha - ES **Lei nº 4.575**, de 26 de novembro de 2007. Institui O Plano Diretor Municipal (PDM) e dá outras providências. Disponível em: < <http://www.vilavelha.es.gov.br/midia/paginas/Lei%205430.pdf>>. Acesso em: 26 jun. 2015.

Sites

PREFEITURA MUNICIPAL DE VITÓRIA. Disponível em <<http://www.vitoria.es.gov.br/>>. Acesso em: 6 jun. 2015.

MEMÓRIA VISUAL DA BAÍA DE VITÓRIA. 1 Pesquisa financiada de março de 1999 a maio de 2000 pelo Fundo de Apoio à Ciência e Tecnologia da Prefeitura Municipal de Vitória. FACITEC/PMV. Disponível em <<http://legado.vitoria.es.gov.br/baiadevitoria/>>. Acesso em: 14 maio 2015.

SÉCULO DIÁRIO. Matéria: Presidente da Codesa afirma que prioridade é dragagem do porto. Disponível em: <http://www.seculodiario.com.br/exibir_noticia.asp?id=2296>. Acesso em: 7 jun. 2009.

PORTOS DO BRASIL. Reportagem: Ambientalistas tentam impedir dragagem na baía de Vitória. Disponível em: <<http://www.portogente.com.br/portosdobrasil/texto.php?cod=10&txt=3742>>. Acesso em: 7 jun. 2009.

PORTO DE VITÓRIA. Disponível em: <<http://www.portodevitoria.com.br>>. Acesso em: 7 jun. 2009.

COMPANHIA DOCAS DO ESPÍRITO SANTO (CODESA). Disponível em: <<http://www.codesa.gov.br/site/>>. Acesso em: 7 abr 2014.

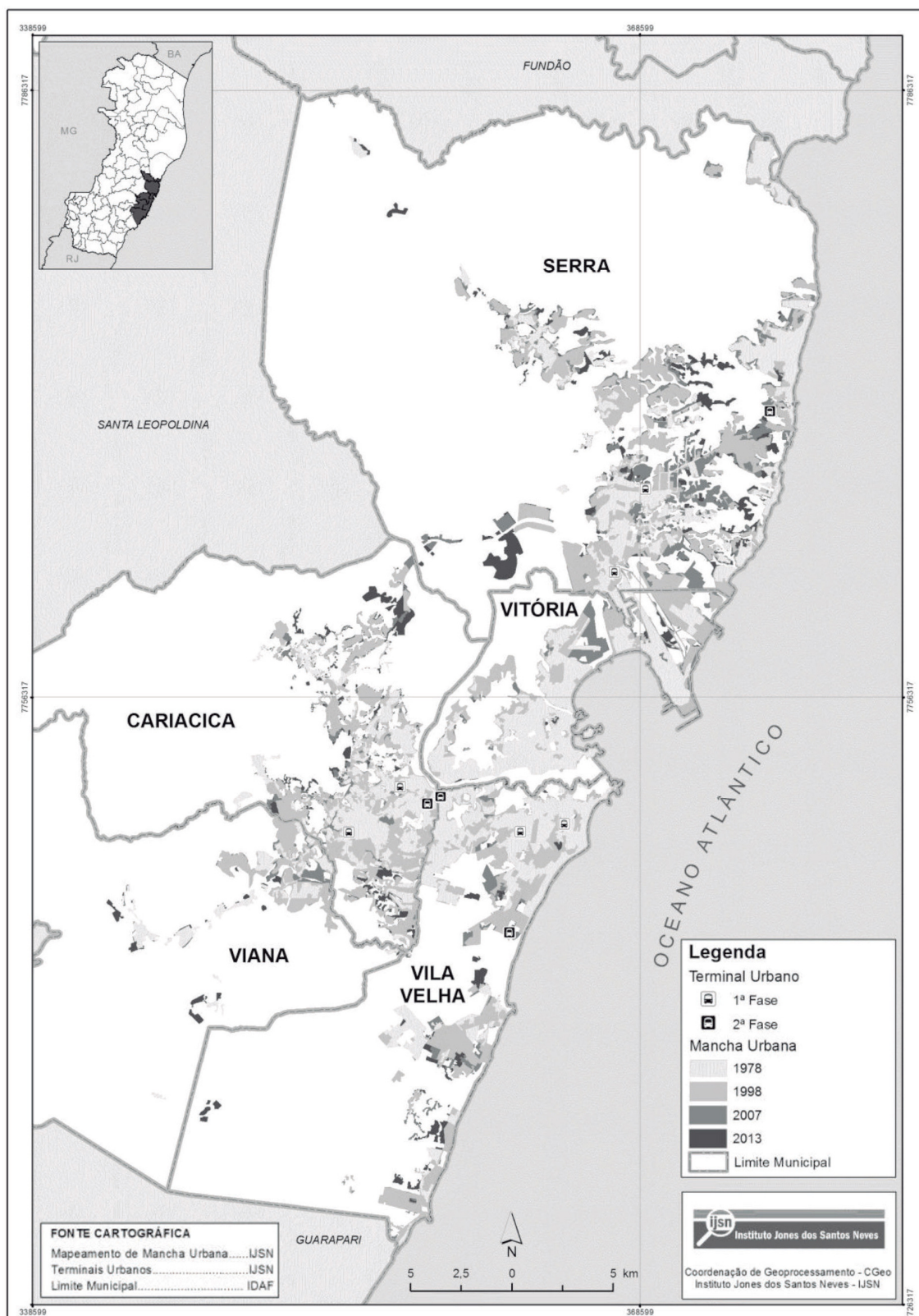
IBGE CIDADES. Disponível em: <<http://cod.ibge.gov.br>>. Acesso em: 7 abr 2014.

SCIELO. Disponível em: <<http://www.scielo.br/rbg>>.

IJSN BIBLIOTECA ONLINE. Disponível em: <<http://www.ijsn.es.gov.br/>>. Acesso em: 23 abr. 2015.

ANEXOS

.ANEXO A - Mapa da mancha urbana dos cinco municípios da RMGV contemplados pelo Sistema Transcol em 1978, 1998, 2007 e 2013 e localização de seus Terminais Urbanos.



Fonte: LIRA; JUNIOR; MONTEIRO, 2014, p. 271. Autoria: Instituto Jones dos Santos Neves.

ANEXO C - Carta à Excelentíssima procuradora federal do Ministério Público Federal, Elizandra Olimpo.

Objeto: consulta ao Ministério Público devido as obras de Revitalização do Porto de Vitória e de Vila Velha. Consulta visa intervenção e mediação do Ministério Público solicitando medidas e esclarecimentos por parte da Autoridade Portuária e pela Codesa, Estas instituições devem abrir discussão com a sociedade capixaba, apresentando os planos de modo que se possa verificar amplamente as consequências da modernização dos cais de Vitória e de Vila Velha para o meio ambiente, para o patrimônio cultural (relativo ao destino dos galpões 4 e 5) e para a atividade dos catraieiros, que ocupam o atual espaço desde os anos de 1940 e antes disso, desde o século XVI, vários pontos da Baía de Vitória, que foram anexados ao porto tanto em Vitória quanto em Vila Velha.

O processo de licenciamento ambiental emitido pelo IEMA - Instituto Estadual de Meio Ambiente e Recursos Hídricos - para a obra de ampliação do Porto de Vitória, em andamento, indica, que com a ampliação do Porto, verifica-se “um conflito de usos, pois a manutenção [das] atividades [dos catraieiros] depende diretamente do acesso ao canal da Baía de Vitória”. E prevê a “inviabilização da atividade desenvolvida pelos catraieiros no mesmo local”.

É solicitada a intervenção e a mediação do Ministério Público em vista de que:

“O Ministério Público é parte legítima para promover ação civil pública visando à tutela do bem jurídico em defesa de um interesse público.”(Rec. Esp. 326194/MG, Rel. Min. Francisco Peçanha Martins, DJU 04.10.2004, p. 223).

E o “(...) art. 129, III, da Constituição Federal habilitou o Ministério Público à promoção de qualquer espécie de ação na defesa do patrimônio público social não se limitando à ação de reparação de danos”.

“Em consequência, legitima-se o Ministério Público a toda e qualquer demanda que vise à defesa do patrimônio público (neste inserido o histórico, cultural, urbanístico, ambiental, etc), sob o ângulo material (perdas e danos) ou imaterial (lesão à moralidade).” (STJ, REsp 489.225/DF, Rel. Min. Luiz Fux, 1ª Turma, 24/06/2003, DJ 25/08/2003 p. 266).

Ainda que:

A Lei de Modernização dos Portos exija consulta à autoridade aduaneira e ao poder público municipal, aprovação do Relatório de Impacto sobre o Meio Ambiente (Rima). E a Lei 6.938, que dispõe sobre a Política Nacional do Meio Ambiente e estabelece os poderes do Conselho Nacional do Meio Ambiente (CONAMA), não estabelecer previsão de consulta pública obrigatória, exigindo-se apenas o licenciamento.

Não obstante, na Resolução nº 001/86 do CONAMA temos:

“Artigo 2º - Dependerá de elaboração de estudo de impacto ambiental e respectivo relatório de impacto ambiental - RIMA, a serem submetidos à aprovação do órgão estadual competente, e do IBAMA, em caráter supletivo, o licenciamento de atividades modificadoras do meio ambiente, tais como:

“Artigo 11 – (...)

§ 2º - Ao determinar a execução do estudo de impacto ambiental e apresentação do RIMA, o estadual competente ou o IBAMA ou, quando couber o Município, determinará o prazo para recebimento dos comentários a serem feitos pelos órgãos públicos e demais interessados e, sempre que julgar necessário, promoverá a realização de audiência pública para informação sobre o projeto e seus impactos ambientais e discussão do RIMA,”

A audiência pública supracitada foi regulamentada na Resolução nº 009/87 do CONAMA.

Diretamente ao objeto ora tratado:

No licenciamento ambiental consta como condicionante nº 07 da licença de instalação nº 045/2010 concedida pelo IEMA, que se refere às obras do Cais Comercial de Vitória recomenda realização de reunião mensal entre Codesa e entidades “identificadas pelo IEMA na Área de Influência Direta (AID) do empreendimento, informando sobre o projeto e fazendo as adequações sugeridas pelas entidades e pela PMV.” “O resultado desses encontros é registrado em Ata e encaminhado ao IEMA.”

“O IEMA identificou as seguintes entidades situadas na AID, que são convidadas para as reuniões: Associação dos Catraieiros da Baía de Vitória, Colônia de Pescadores Z-05 Maria Ortiz, Associação dos Trabalhadores e Amigos da Baía de Vitória, Movimento Comunitário do Morro da Fonte Grande, Associação de Moradores do Morro do Moscoso, Movimento Comunitário do Morro da Piedade, Associação de Moradores do Rosário, Associação de Moradores do Parque Moscoso, Associação dos Comerciantes da Vila Rubim e Associação de Moradores de Santa Clara.”

Estes encontros têm sido realizados, mas não tem havido satisfação por parte dos catraieiros e outros cidadãos presentes.

No caso dos catraieiros as consequências das obras incluem violação de direitos humanos, fato que afronta Convenção 169 da OIT e a Carta Magna, pois trata de ofício tradicional, que ocupa o território da Baía de Vitória, desde o Século XVI; as violações incluem, portanto, tutela cultural. O processo para tombamento federal como bem imaterial está pronto e será entregue em anexo.

A comunidade de Paul levanta conflitos com o porto que tem se apropriado de espaços públicos como ruas, partes de praças públicas, sem que a comunidade saiba ao certo quais acordos foram feitos e com quem foram feitos. Ressarcimento à comunidade do

bairro de Paul dos espaços ocupados pelo porto como retroárea como a praça do bairro, inclusive ruas públicas. Solicitação do restabelecimento dessas ruas, quando for possível.

Os catraeiros reclamam espaço adequado em Vitória e em Vila Velha solicitam espaço para realização de suas atividades, local de manutenção dos 17 barcos, apoio e serviços aos 600 passageiros. Manutenção, revitalização, reconstrução do espaço ocupado pelos catraeiros em Paul pelos catraeiros (antigo aquaviário), a ser compartilhado com transporte aquaviário público (em algum dia).

O antigo aquaviário é um bem da região metropolitana da Grande Vitória, não pode ser passado à autoridade portuária, CODESA. O porto tem que aprender a conviver em harmonia com a cidade, incluir a cidade, a população em seus planos.

O Grupo de cidadãos que entrou com solicitação de tombamento dos Galpões 4 e 5 do Porto de Vitória, processo em andamento na Conselho Estadual de Cultura, encontram-se inquietos, pois nas obras atuais, embora, não estejam previstas demolições, haverá intervenções que prejudicarão o conforto ambiental do edifício (com impactos à ventilação e à iluminação do galpão utilizado para atividades culturais). E temem, numa próxima etapa de obras de ampliação do Cais Comercial de Vitória, a demolição desses galpões se nenhuma medida preventiva for tomada.

Vimos reclamar que primeiro: ao licenciar o plano de modernização em etapas, se impede pleno conhecimento do público do impacto urbano, ambiental e cultural das obras a serem realizadas na Baía de Vitória;

Segundo, o critério de AID, recomendado pelo IEMA, é insuficiente quanto ao raio de influência dos impactos das obras do porto; e, que o fórum recomendado não dispõe de interlocutores capazes de atender as demandas levadas pelos grupos atingidos, que têm formação técnica ou são da área de comunicação social da empresa.

Estes interlocutores não compõem a atribuição e a jurisdição para atender todas as demandas levadas pelas comunidades e grupos sociais mais afetados. Enfim, a reunião proposta pelo IEMA, não é capaz de fazer as adequações sugeridas pelas entidades e pela PMV – Prefeitura Municipal de Vitória.

A PMV e a PMVV - Prefeitura Municipal de Vila Velha - devem ser convocadas para participar das reuniões com profissionais que atendam as atribuições e jurisdições necessárias para atendimento das demandas: assistência social, direitos humanos, Secretaria de Cultura e Secretaria de Desenvolvimento da Cidade; assim como IPHAN - Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional; Secretaria de Cultura do Estadual.

Clara Luiza Miranda

ANEXO D - Ação Cível nº 0007089-86.2012.8.08.0024 - Pedido de Antecipação de Tutela Catraieiros versus CODESA.

Juiz : ANA CLAUDIA RODRIGUES DE FARIA SOARES

Dispositivo : Assim, não lograram os autores comprovar a verossimilhança de suas alegações, tampouco o risco de dano irreparável ou de difícil reparação, pois não é possível verificar, neste momento, que o simples deslocamento dos decks de embarque e desembarque possa causar danos que justifiquem a paralisação da obra mencionada. Releva destacar que para a concessão de antecipação de tutela, principalmente sem oportunizar o contraditório, é necessário que estejam presentes todos os requisitos traçados no art. 273 do CPC, o que não se verifica no caso em exame. Diante do exposto, INDEFIRO o pedido de antecipação de tutela. Cite(m)-se o(a)(s) ré(u)(s) (a) para contestar(em) a ação, no prazo de 15 dias, sob pena de, não o fazendo, presumirem-se aceitos como verdadeiros os fatos alegados na inicial (art. 285 do CPC). Intimem-se. Diligencie-se.

Decisão :

Os autores ajuizaram a presente Ação Ordinária com pedido de antecipação de tutela em face da ré aduzindo que realizam há muito tempo o transporte marítimo de passageiros entre Vitória e Vila Velha, por meio de embarcações denominadas “catraias”, e que a ré apresentou projeto de ampliação e contenção dos berços 101 e 102 do Cais Comercial do Porto de Vitória, cuja nova estrutura será construída e instalada em frente à Praça Pio XII.

Sustentam que com o novo projeto, o deck para embarque e desembarque de passageiros será deslocado e aumentará a distância do trajeto, sujeitará as embarcações à correntezas e ventos fortes, trará desgaste físico para os “catraieiros” e aumentará o tempo de duração da travessia. Ainda, que suas embarcações ficarão dentro da área de manobra dos navios, rebocadores e lanchas, aumentando o risco de acidentes.

Afirmam que sua atividade deve ser preservada em razão da tradição, uma vez que é passada de pai para filho e que já perdura por mais de 200 anos. Pleiteiam antecipação de tutela inibitória para que a ré seja impedida de prosseguir a obra e de retirar os decks de onde se localizam, de modo a preservar o atual trajeto desenvolvido pelos autores.

Anexaram os documentos de fls. 14/133.

RELATADOS, DECIDO.

A antecipação de tutela consagra a prestação jurisdicional de natureza cognitiva, sumária e satisfativa, desde que presentes os requisitos descritos no art. 273 caput, inciso I ou II, e § 2º do CPC, os quais estabelecem que esta medida somente deve ser deferida quando houver prova inequívoca capaz de convencer o magistrado da verossimilhança das alegações e ainda que haja fundado receio de dano irreparável ou de difícil reparação e desde que não haja perigo de irreversibilidade da medida.

No caso em tela, entendo não estarem presentes os requisitos que autorizariam o deferimento dessa medida.

Embora se reconheça a importância do trabalho desenvolvido pelos autores, isso por si só não é motivo para paralisar obra da ré, empresa de economia mista responsável pela administração e exploração comercial dos portos do Espírito Santo.

Por outro lado, não há qualquer informação sobre a referida obra, sua extensão, motivação, importância e alcance. E considerando o trabalho desenvolvido pela ré, é natural que esta

implemente obras para melhoria dos portos e dos serviços prestados por eles, obras essas que podem contrariar interesses de particulares, como o dos autores.

Nesse passo, para determinar a paralisação da referida obra, é necessário demonstrar ilegalidade ou mesmo alguma irregularidade na sua execução, que esteja causando danos aos autores, pois a interferência da atividade jurisdicional nas atribuições específicas e privativas da Administração Pública, por qualquer de seus entes, deve ser feita com critério e prudência e calcada em dados objetivos e técnicos que a justifiquem.

Assim, não lograram os autores comprovar a verossimilhança de suas alegações, tampouco o risco de dano irreparável ou de difícil reparação, pois não é possível verificar, neste momento, que o simples deslocamento dos decks de embarque e desembarque possa causar danos que justifiquem a paralisação da obra mencionada.

Releva destacar que para a concessão de antecipação de tutela, principalmente sem oportunizar o contraditório, é necessário que estejam presentes todos os requisitos traçados no art. 273 do CPC, o que não se verifica no caso em exame.

Diante do exposto, INDEFIRO o pedido de antecipação de tutela.

Cite(m)-se o(a)(s) ré(u)(s) (a) para contestar(em) a ação, no prazo de 15 dias, sob pena de, não o fazendo, presumirem-se aceitos como verdadeiros os fatos alegados na inicial (art. 285 do CPC).

Intimem-se. Diligencie-se.

Integra a presente LICENÇA DE INSTALAÇÃO, 01 (um) anexo contendo 57 (cinquenta e sete) Condicionantes que deverão ser cumpridas nos prazos estabelecidos por este Órgão.



ANEXO F - Condicionantes para a instalação do canteiro de obras do Cais de Atalaia.



GOVERNO DO ESTADO DO ESPÍRITO SANTO
Secretaria do Meio Ambiente e Recursos Hídricos
Instituto Estadual de Meio Ambiente e Recursos Hídricos - IEMA

CERTIDÃO POSITIVA DE DÉBITO AMBIENTAL COM EFEITOS DE NEGATIVA**CPENDA Nº 678/14**

O Instituto Estadual de Meio Ambiente e Recursos Hídricos – IEMA, em atenção ao requerimento formulado através do **Processo nº 64575594**, CERTIFICA, nos termos da Lei 5.230/96, regulamentada pelo Decreto 161-R, de 20 de junho de 2000 e Art. 8º do Decreto 1.777-R/07, CERTIFICA que CONSTAM pendências originadas por penalidades ou exigências da Legislação Ambiental, em nome de **COMPANHIA DOCAS DO ESPÍRITO SANTO – CODESA - CNPJ/CPF 27.316.538/0001-66**, estando às mesmas em fase de análise.

Esta CPENDA é válida por **01(um) ano**, a partir de sua assinatura, devendo sua renovação ser requerida no prazo de até **90 (noventa) dias** antes de findar sua validade, sob pena de ser considerada nula nos termos do § 1º do Artigo 4º da referida Lei.

Caso ocorram alterações na razão/denominação social, o interessado deverá requerer e obter nova CPENDA, **no prazo de até 30 (trinta) dias**, a contar da efetivação dessas alterações, sob pena de serem aplicadas as penalidades previstas em leis.

ESTA CPENDA NÃO GERA DIREITO ADQUIRIDO AO LICENCIAMENTO AMBIENTAL.

Cariacica, 25 de Novembro de 2014.


Gerência de Controle Ambiental
Coordenação de Apoio e Documentação

Maria Emilia Moreira
Secretaria do Meio Ambiente e Recursos Hídricos - IEMA



GOVERNO DO ESTADO DO ESPÍRITO SANTO

Secretaria Estadual de Meio Ambiente e Recursos Hídricos - SEAMA
Instituto Estadual de Meio Ambiente e Recursos Hídricos - IEMA

ANEXO

LICENÇA DE INSTALAÇÃO Nº: 232/2014

PROCESSO: 64575594

EMPRESA/NOME: COMPANHIA DOCAS DO ESPÍRITO SANTO - CODESA

CNPJ/CPF: 27.316.538/0001-66

ATIVIDADE: PORTO

LOCAL DA ATIVIDADE: RUA CAVALIEIRI - S/N - CAIS DE CAPUABA - PAUL

MUNICÍPIO: VILA VELHA/ES

CONDICIONANTES:

1. ESTA LICENÇA REFERE-SE APENAS AOS ASPECTOS AMBIENTAIS DA ATIVIDADE E, CONFORME DISPOSTO NO ART. 12, § 1º, DO DECRETO ESTADUAL Nº 1.777/07, NÃO EXIME O SEU TITULAR DA OBTENÇÃO DE OUTROS DOCUMENTOS LEGALMENTE EXIGÍVEIS E APRESENTAÇÃO DESTES AOS ÓRGÃOS COMPETENTES.
2. **ABRANGÊNCIA DA LICENÇA.** ESTA LICENÇA COMPREENDE A AMPLIAÇÃO DO BERÇO 207, MEDIANTE A IMPLANTAÇÃO DO "CAIS CORRIDO DO ATALAIA" COM EXTENSÃO DE 270M X 16M E ÁREA DE 4.320M², BEM COMO FORMAÇÃO DE 14.780M² DE RETRO-ÁREA, TOTALIZANDO 18.800M², ESTANDO AUTORIZADA A EXECUÇÃO DE TODAS AS OBRAS ACESSÓRIAS PREVISTAS NOS ESTUDOS E PROJETOS APRESENTADOS AO IEMA NECESSÁRIAS À OBRA PRINCIPAL.
3. **CANTEIRO DE OBRAS.** FICA INCORPORADA A ESTA LICENÇA A ATIVIDADE DO CANTEIRO DE OBRAS, OBJETO DA AUTORIZAÇÃO AMBIENTAL 014/2014 (PROCESSO 66449596), CONFORME PREVISTO EM SUA CONDICIONANTE Nº 13 E NO PARECER TÉCNICO GCA/CAIA Nº130/2014. TODAS AS REGRAS, PROCEDIMENTOS E LIMITAÇÕES CONSTANTES DAS CONDICIONANTES DESTA LICENÇA APLICAM-SE TAMBÉM, NO QUE COUBER, AO CANTEIRO DE OBRAS.
4. **FORMA DE APRESENTAÇÃO DOS DOCUMENTOS.** TODAS AS CONDICIONANTES DEVERÃO SER APRESENTADAS EM PASTAS PRÓPRIAS, ENCADERNADAS, EM TAMANHO A4, E CASO CONTENHAM PROJETOS, SEUS DESENHOS DEVERÃO SER APRESENTADOS EM TAMANHO PADRÃO DA ABNT E VIR ACOMPANHADOS DOS NÚMEROS DE REGISTRO NOS RESPECTIVOS CONSELHOS DE CLASSE DOS PROFISSIONAIS RESPONSÁVEIS TÉCNICOS PELA IMPLANTAÇÃO E EXECUÇÃO DOS MESMOS, ALÉM DAS RESPECTIVAS ANOTAÇÕES DE RESPONSABILIDADE TÉCNICA - ART, SOB PENA DE NÃO ACEITAÇÃO PELO IEMA. ALÉM DE IMPRESSAS, AS CONDICIONANTES DEVERÃO VIR ACOMPANHADAS DE UMA CÓPIA EM MODO DIGITAL DESBLOQUEADO. TODA DOCUMENTAÇÃO APRESENTADA EM ATENDIMENTO ÀS CONDICIONANTES AMBIENTAIS DESTA LICENÇA DEVERÁ SER APRESENTADA INDIVIDUALMENTE E FAZENDO REFERÊNCIA À CONDICIONANTE A QUE SE DESTINA.
5. **ALTERAÇÕES DE PROJETO.** EVENTUAIS ALTERAÇÕES NO PROJETO ORIGINAL DEVERÃO SER COMUNICADAS A ESTE INSTITUTO PARA PRÉVIA MANIFESTAÇÃO.
6. **CONTROLE AMBIENTAL DA ATIVIDADE E DAS CONDICIONANTES.** O IEMA PODERÁ, A QUALQUER MOMENTO, SOLICITAR NOVOS DOCUMENTOS, ESTUDOS E PROJETOS, ASSIM COMO PROMOVER ADEQUAÇÕES ÀS CONDICIONANTES DESTA LICENÇA, COM VISTAS AO ADEQUADO CONTROLE AMBIENTAL DESTA ATIVIDADE.
7. **ACIDENTES OPERACIONAIS.** EM CASO DE ACIDENTES OPERACIONAIS QUE RESULTEM EM DESCARTE DE POLUENTES PARA O MEIO AMBIENTE, A AUTORIZADA DEVERÁ COMUNICAR IMEDIATAMENTE À GERÊNCIA DE FISCALIZAÇÃO DO IEMA (POR FAX OU TELEFONE EM ATÉ UMA HORA APÓS A CONSTATAÇÃO DO EVENTO), E OFICIALIZÁ-LO VIA OFÍCIO EM ATÉ 48 (QUARENTA E OITO) HORAS. A PARTIR DA DATA DO ACIDENTE, A AUTORIZADA TERÁ O PRAZO DE 15 (QUINZE) DIAS PARA APRESENTAR RELATÓRIO FOTOGRÁFICO E DESCRITIVO COM INFORMAÇÕES SOBRE AS



GOVERNO DO ESTADO DO ESPÍRITO SANTO

Secretaria Estadual de Meio Ambiente e Recursos Hídricos - SEAMA
Instituto Estadual de Meio Ambiente e Recursos Hídricos - IEMA

CAUSAS DO ACIDENTE, QUANTIDADE DE PRODUTO DERRAMADO, AS RESPECTIVAS MEDIDAS DE CONTROLE E PROVIDÊNCIAS ADOTADAS PARA CONTER O ACIDENTE E PREVENIR OCORRÊNCIAS FUTURAS, E AINDA, CÓPIA DO COMPROVANTE DE DESTINAÇÃO FINAL DOS RESÍDUOS.

8. **RELATÓRIOS DE ACOMPANHAMENTO DAS CONDICIONANTES.** APRESENTAR RELATÓRIOS SEMESTRAIS DE ACOMPANHAMENTO DAS CONDICIONANTES, INFORMANDO DETALHADAMENTE A SITUAÇÃO DE CADA CONDICIONANTE, OS DOCUMENTOS APRESENTADOS E RECEBIDOS. **PRAZO PARA APRESENTAÇÃO DO PRIMEIRO RELATÓRIO: 210 (DUZENTOS E DEZ DIAS) DIAS.**
9. **COMUNICAÇÃO DE INÍCIO E DO TÉRMINO DAS OBRAS.** INFORMAR AO IEMA QUANDO DO INÍCIO E DO TÉRMINO DAS OBRAS OBJETO DESTA LICENÇA. O COMUNICADO DEVERÁ SER FEITO POR E-MAIL (OBRASCOSTEIRAS@IEMA.ES.GOV.BR) E TAMBÉM VIA OFÍCIO NO DIA EM QUE A OBRA FOR INICIADA E CONCLUÍDA. INFORMAR AINDA O INÍCIO E TÉRMINO DO DESMONTE ROCHOSO.
10. **RESÍDUOS OLEOSOS.** A MANIPULAÇÃO E O ARMAZENAMENTO DE RESÍDUOS OLEOSOS SOMENTE PODERÃO OCORRER EM ÁREA IMPERMEABILIZADA E COM OS DEVIDOS CONTROLES AMBIENTAIS IMPLANTADOS.
11. **MANUTENÇÃO E UMECTAÇÃO DAS VIAS INTERNAS.** AS VIAS INTERNAS E DE ACESSO AO EMPREENDIMENTO E CANTEIRO DE OBRAS DEVERÃO SER MANTIDAS LIMPAS E UMECTADAS CONSTANTEMENTE DE FORMA A SE EVITAR ESPALHAMENTO DE MATERIAL E EMISSÕES DE MATERIAL PARTICULADO DECORRENTES DA AÇÃO EÓLICA E/OU DA MOVIMENTAÇÃO DE VEÍCULOS.
12. **CONTROLE DOS CAMINHÕES DA OBRA.** DEVERÁ SER REALIZADO O CONTROLE DE VELOCIDADE DOS VEÍCULOS E RECOBRIMENTO DAS CARROCERIAS DOS CAMINHÕES DE CARGAS PULVERULENTAS E/OU DE MATERIAIS GRANULADOS (EX. TERRA, AREIA, BRITA, ROCHAS, ETC.) UTILIZANDO LONAS APROPRIADAS;
13. **HORÁRIOS DE INSTALAÇÃO.** A EMPRESA DEVERÁ REALIZAR AS ATIVIDADE DE IMPLANTAÇÃO SOMENTE NO PERÍODO DIURNO, OU SEJA, DE 7 ÀS 18 HORAS E EM DIAS ÚTEIS. QUALQUER NECESSIDADE DE ALTERAÇÃO DEVERÁ SER PREVIAMENTE COMUNICADO E APROVADO PELO IEMA COM ANTECEDÊNCIA MÍNIMA DE 5 (CINCO) DIAS.
14. **GERENCIAMENTO DE RESÍDUOS SÓLIDOS - IMPLANTAÇÃO.** EXECUTAR O PROGRAMA DE GERENCIAMENTO DE RESÍDUOS SÓLIDOS APRESENTADO PARA A FASE DE LICENÇA DE INSTALAÇÃO, CONTEMPLANDO AS SEGUINTE INFORMAÇÕES: RESÍDUO GERADO, VOLUME, CLASSIFICAÇÃO, ARMAZENAMENTO TEMPORÁRIO, TRANSPORTE E DESTINAÇÃO FINAL. DEVERÃO SER ENTREGUES RELATÓRIOS SEMESTRAIS COM DADOS MENSIS DO ACOMPANHAMENTO DAS ATIVIDADES REALIZADAS. **PRAZO PARA APRESENTAÇÃO DO PRIMEIRO RELATÓRIO: 210 (DUZENTOS E DEZ) DIAS APÓS INÍCIO DAS ATIVIDADES DE INSTALAÇÃO DO EMPREENDIMENTO.**
15. **GERENCIAMENTO DE RESÍDUOS SÓLIDOS - OPERAÇÃO.** APRESENTAR, PARA Apreciação deste IEMA, PROGRAMA DE GERENCIAMENTO DE RESÍDUOS SÓLIDOS (PGRS) PARA A FASE DE OPERAÇÃO DO EMPREENDIMENTO INTEGRADO COM O PGRS JÁ EXISTENTE. **PRAZO: 60 (SESENTA) DIAS ANTES DO REQUERIMENTO DE LO.**
16. **GERENCIAMENTO DE EFLUENTES - IMPLANTAÇÃO.** REALIZAR MONITORAMENTO BIMESTRAL DOS EFLUENTES SANITÁRIOS E DO SISTEMA DE DECANTAÇÃO DE CONCRETO, SEGUINDO AS DIRETRIZES ABAIXO:
 - A) DEVERÃO SER COLETADAS AMOSTRAS DA ENTRADA E SAÍDA DOS SISTEMAS DE TRATAMENTO;
 - B) OS RELATÓRIOS DEVERÃO SER APRESENTADOS AO IEMA **SEMESTRALMENTE**;
 - C) NOS LAUDOS DEVERÃO SER EVIDENCIADAS, NA IMPRESSÃO DOS RESULTADOS, A COR



GOVERNO DO ESTADO DO ESPÍRITO SANTO

Secretaria Estadual de Meio Ambiente e Recursos Hídricos - SEAMA
Instituto Estadual de Meio Ambiente e Recursos Hídricos - IEMA

VERMELHA PARA OS PARÂMETROS QUE SE ENCONTRAREM ACIMA DOS LIMITES ESTABELECIDOS PELA RESOLUÇÃO CONAMA Nº 357/2005 E SUAS ALTERAÇÕES PARA LANÇAMENTO DE EFLUENTES.

D) A EMPRESA DEVERÁ COMENTAR E DISCUTIR NOS LAUDOS TAIS RESULTADOS, INFORMANDO AS CAUSAS DAS NÃO-CONFORMIDADES;

E) DE ACORDO COM OS RESULTADOS ANALÍTICOS APRESENTADOS, PODERÃO SER SOLICITADAS INFORMAÇÕES COMPLEMENTARES/ADEQUAÇÕES NOS SISTEMAS REFERENTES AOS PONTOS MONITORADOS;

F) OS PARÂMETROS E FREQUÊNCIA PODERÃO SER ALTERADOS EM FUNÇÃO DOS RESULTADOS OBTIDOS OU QUANDO SE FIZER NECESSÁRIO, VISANDO OTIMIZAR A REPRESENTATIVIDADE DOS DADOS;

G) DEVERÁ SER APRESENTADO UM MAPA GEORREFERENCIADO CONTENDO TODOS OS PONTOS ANALISADOS;

H) A EMPRESA DEVERÁ APRESENTAR TODOS OS COMPROVANTES DE DESTINAÇÃO ADEQUADA DOS EFLUENTES OLEOSOS JUNTO AO RELATÓRIO SEMESTRAL.

I) PARA OS PRIMEIROS MESES DA OBRA, QUANDO O TRATAMENTO DE EFLUENTE AINDA NÃO ESTIVER CONCLUÍDO, DEVERÃO SER APRESENTADOS OS COMPROVANTES DE DESTINAÇÃO ADEQUADA DOS EFLUENTES (NOTA FISCAL).
PARÂMETROS A SEREM MONITORADOS:

I - MONITORAMENTO DOS SISTEMAS FOSSA / FILTRO / SUMIDOURO (A COLETA DEVERÁ SER REALIZADA ANTES DA PASSAGEM DO SUMIDOURO): PH, TEMPERATURA, COR, DBO₅, DQO, SURFACTANTES, SÓLIDOS SEDIMENTÁVEIS, SÓLIDOS SUSPENSOS, ÓLEOS MINERAIS, ÓLEOS VEGETAIS E GORDURAS ANIMAIS, TURBIDEZ, NITROGÊNIO AMONÍACAL TOTAL, FÓSFORO TOTAL, COLIFORMES TERMOTOLERANTES E EFICIÊNCIA NA REMOÇÃO DA CARGA ORGÂNICA (%).

II - MONITORAMENTO DO SISTEMA DE DECANTAÇÃO DA CENTRAL DE CONCRETOS: PH, TEMPERATURA, COR, DBO₅, DQO, SÓLIDOS SEDIMENTÁVEIS, SÓLIDOS SUSPENSOS, ÓLEOS MINERAIS, ÓLEOS VEGETAIS E GORDURAS ANIMAIS, TURBIDEZ.
DEVERÁ SER PREENCHIDA UMA PLANILHA ELETRÔNICA COM OS RESULTADOS ENCONTRADOS, QUE DEVERÁ SER SOLICITADA ATRAVÉS DO E-MAIL: OBRASCOSTEIRAS@IEMA.ES.GOV.BR.

PRAZO PARA APRESENTAÇÃO DO PRIMEIRO RELATÓRIO: 210 (DUZENTOS E DEZ) DIAS APÓS O INÍCIO DAS ATIVIDADES DE INSTALAÇÃO DO EMPREENDIMENTO.

- 17. SISTEMA SEPARADOR ÁGUA E ÓLEO.** A MANUTENÇÃO E COLETA DE ÓLEO DO SISTEMA SEPARADOR ÁGUA E ÓLEO (SAO), DEVERÁ SER REALIZADA ANUALMENTE OU EM MENOR INTERVALO, QUANDO SE FIZER NECESSÁRIO, DEVENDO SER APRESENTADO COMPROVANTE DE SERVIÇO REALIZADO **15 (QUINZE) DIAS** APÓS A EXECUÇÃO DO MESMO, E, EM CASO DE UTILIZAÇÃO DE SERVIÇOS DE TERCEIROS, ESTES DEVERÃO SER REALIZADOS POR EMPRESA LICENCIADA PELO ÓRGÃO AMBIENTAL. O EFLUENTE OLEOSO TRATADO DEVERÁ SER ENCAMINHADO PARA EMPRESA DEVIDAMENTE LICENCIADA.
- 18. CONTROLE DE EMISSÕES ATMOSFÉRICAS - IMPLANTAÇÃO.** EXECUTAR O PROGRAMA CONTROLE DE EMISSÕES ATMOSFÉRICAS, APRESENTADO PARA A FASE DE INSTALAÇÃO. DEVERÃO SER ENTREGUES RELATÓRIOS SEMESTRAIS COM DADOS MENSIS COM O ACOMPANHAMENTO DAS ATIVIDADES REALIZADAS. **PRAZO PARA APRESENTAÇÃO DO PRIMEIRO RELATÓRIO: 210**



GOVERNO DO ESTADO DO ESPÍRITO SANTO

Secretaria Estadual de Meio Ambiente e Recursos Hídricos - SEAMA

Instituto Estadual de Meio Ambiente e Recursos Hídricos - IEMA

(DUZENTOS E DEZ) DIAS APÓS INÍCIO DAS ATIVIDADES DE INSTALAÇÃO DO EMPREENDIMENTO.

19. **CONTROLE DE EMISSÕES ATMOSFÉRICAS - OPERAÇÃO.** APRESENTAR, PARA APRECIÇÃO DESTA IEMA, O PROGRAMA CONTROLE DE EMISSÕES ATMOSFÉRICAS PARA A FASE DE OPERAÇÃO DO EMPREENDIMENTO INTEGRADO COM O PLANO JÁ EXISTENTE. **PRAZO: 60 (SESSENTA) DIAS ANTES DO REQUERIMENTO DE LO.**
20. **PROGRAMA DE GERENCIAMENTO DE RISCO.** A EMPRESA DEVERÁ EXECUTAR O PROGRAMA DE GERENCIAMENTO DE RISCO APRESENTADO E OS SUBPROGRAMAS DE CAPACITAÇÃO DE FUNCIONÁRIO, INSPEÇÃO PERIÓDICA E DE MANUTENÇÃO, REGISTRO E INVESTIGAÇÃO DE ACIDENTES. DEVERÃO SER APRESENTADOS RELATÓRIOS SEMESTRAIS DESCREVENDO AS AÇÕES REALIZADAS EM CADA PROGRAMA. **PRAZO PARA APRESENTAÇÃO DO PRIMEIRO RELATÓRIO: 210 (DUZENTOS E DEZ) DIAS APÓS INÍCIO DAS OBRAS.**
21. **PLANO DE EMERGÊNCIA AMBIENTAL.** APRESENTAR, PARA APRECIÇÃO DESTA IEMA, PLANO DE EMERGÊNCIA AMBIENTAL PARA ATENDIMENTO DE ACIDENTES COM EXPLOSIVOS. APÓS APROVAÇÃO, O MESMO DEVERÁ SER EXECUTADO. **PRAZO: 60 (SESSENTA) DIAS ANTES DO DESMÔNTE ROCHOSO.**
22. **MOVIMENTAÇÃO DE EXPLOSIVOS.** NA MOVIMENTAÇÃO/UTILIZAÇÃO DE EXPLOSIVOS, EMPREGAR MÃO-DE-OBRA TREINADA E EXPERIENTE, UTILIZAR UM VEÍCULO EXCLUSIVO PARA O TRANSPORTE DE EXPLOSIVOS, COM AVISOS OSTENSIVOS. SOBRE O TIPO DE CARGA E CARACTERIZAÇÃO ADEQUADA PARA EVITAR CHOQUES, IMPACTOS OU APROXIMAÇÕES INDEVIDAS. ALÉM DISSO, CONSTRUIR UM PAIOL PARA ARMAZENAMENTO DE EXPLOSIVOS E DESTINAÇÃO FINAL DE SEUS RESÍDUOS EM ÁREA AFASTADA DE CENTROS URBANOS, DEVIDAMENTE SINALIZADOS, ISOLADOS E VIGIADOS 24 HORAS POR DIA. OS PROCEDIMENTOS DE ARMAZENAMENTO, TRANSPORTE E DESTINAÇÃO FINAL DOS EXPLOSIVOS E SEUS RESÍDUOS DEVERÃO SEGUIR AS ORIENTAÇÕES DO R-105 (REGULAMENTO DO SERVIÇO DE FISCALIZAÇÃO DA IMPORTAÇÃO, DEPÓSITO E TRÁFEGO DE PRODUTOS CONTROLADOS PELO MINISTÉRIO DA DEFESA, EXÉRCITO BRASILEIRO - SFIDT), DA NR-19/78 (MINISTÉRIO DO TRABALHO E EMPREGO) E DA PORTARIA Nº 18/2005 DO MINISTÉRIO DA DEFESA (EXÉRCITO BRASILEIRO).
23. **DRENAGEM DO BAIRRO DE PAUL.** APRESENTAR CRONOGRAMA DE EXECUÇÃO DAS AÇÕES PREVISTAS NO PROJETO DE DRENAGEM PLUVIAL NO BAIRRO DE PAUL, PROPOSTO COMO MEDIDA COMPENSATÓRIA À COMUNIDADE DURANTE A REUNIÃO PÚBLICA REALIZADA EM 04/11/14. O PROJETO DEVERÁ SER DEVIDAMENTE APROVADO PELA PREFEITURA DE VILA VELHA E ENCAMINHADO AO IEMA. AS OBRAS DE DRENAGEM DEVERÃO ESTAR CONCLUÍDAS EM ATÉ 2 (DOIS) ANOS.
24. **PROGRAMA DE GESTÃO AMBIENTAL.** EXECUTAR O REFERIDO PROGRAMA CONFORME PROPOSTO NO PLANO BÁSICO AMBIENTAL (PROTOCOLO IEMA 021591/14). APRESENTAR RELATÓRIOS TRIMESTRAIS CONTENDO: INFORMAÇÕES BÁSICAS SOBRE O ANDAMENTO DOS PROGRAMAS, APRESENTANDO GRÁFICOS DEMONSTRATIVOS DE PERCENTUAIS DE EXECUÇÃO DAS ETAPAS OU AÇÕES PREVISTAS, DETECTANDO NÃO-CONFORMIDADES E PROPONDO AÇÕES CORRETIVAS. **PRAZO PARA APRESENTAÇÃO DO PRIMEIRO RELATÓRIO: 120 (CENTO E VINTE) DIAS.**
25. **PROGRAMA DE MONITORAMENTO DA QUALIDADE DA ÁGUA E DOS SEDIMENTOS MARINHOS.** EXECUTAR O REFERIDO PROGRAMA DE MONITORAMENTO CONFORME PROPOSTO NO PLANO BÁSICO AMBIENTAL (PROTOCOLO IEMA 021591/14), COM A RESSALVA DE QUE, NA AVALIAÇÃO DA QUALIDADE DOS SEDIMENTOS, O RELATÓRIO DEVERÁ INCORPORAR OBRIGATORIAMENTE O MÉTODO DA TRIÁDE DE QUALIDADE DOS SEDIMENTOS PARA A ANÁLISE INTEGRADA DOS DADOS.



GOVERNO DO ESTADO DO ESPÍRITO SANTO

Secretaria Estadual de Meio Ambiente e Recursos Hídricos - SEAMA
Instituto Estadual de Meio Ambiente e Recursos Hídricos - IEMA

26. **PROGRAMA DE MONITORAMENTO SEDIMENTAR.** EXECUTAR O REFERIDO PROGRAMA DE MONITORAMENTO CONFORME PROPOSTO NO PLANO BÁSICO AMBIENTAL (PROTOCOLO IEMA 021591/14).
27. QUAISQUER OPERAÇÕES DE TRANSFERÊNCIA DE ÓLEO ENTRE EMBARCAÇÕES E ENTRE ESTAS E A ÁREA PORTUÁRIA DEVERÃO ATENDER AOS PROCEDIMENTOS DEFINIDOS PELA NORMAM-08/DPC DA MARINHA DO BRASIL.
28. **PLANO DE EMERGÊNCIA INDIVIDUAL - PEI.** PROMOVER AS ADEQUAÇÕES DO PEI CONFORME OS ARTS 5º E 6º DA RESOLUÇÃO CONAMA Nº 398/2008, EM FACE DA ALTERAÇÃO DE LAYOUT E CARACTERÍSTICAS OPERACIONAIS DO PORTO. **PRAZO: 120 (CENTO E VINTE) DIAS.**
29. **PROGRAMA DE MONITORAMENTO DA COMUNIDADE BENTÔNICA.** EXECUTAR O REFERIDO PROGRAMA DE MONITORAMENTO CONFORME PROPOSTO NO PLANO BÁSICO AMBIENTAL (PROTOCOLO IEMA 021591/14).
30. **PROGRAMA DE MONITORAMENTO DE ORGANISMOS NECTÔNICOS E PLANCTÔNICOS.** EXECUTAR O REFERIDO PROGRAMA DE MONITORAMENTO CONFORME PROPOSTO NO PLANO BÁSICO AMBIENTAL (PROTOCOLO IEMA 021591/14). OS ARRASTOS DEVERÃO SER REALIZADOS DURANTE 4 (QUATRO) MINUTOS, EM TRIPLICATA, DE FORMA A PERCORRER TODA A ÁREA FRONTAL DO EMPREENDIMENTO.
31. APRESENTAR LAUDO DO IDAF COM VISTAS À SUPRESSÃO DE VEGETAÇÃO E, CASO NECESSÁRIO, AUTORIZAÇÃO PARA EXPLORAÇÃO FLORESTAL EMITIDA PELO IDAF OU DELIBERAÇÃO CONTENDO A ANUÊNCIA DO CONSEMA PARA A SUPRESSÃO VEGETAL. **PRAZO: 30 (TRINTA) DIAS ANTES DA SUPRESSÃO DE VEGETAÇÃO.**
32. APRESENTAR E EXECUTAR, APÓS APROVAÇÃO DO IEMA, PROGRAMA DE RESGATE DE FAUNA NA ÁREA DO EMPREENDIMENTO, RESPEITANDO OS SEGUINTE ASPECTOS:
- A)** OBTER A AUTORIZAÇÃO PARA MANEJO DE FAUNA SILVESTRE JUNTO AO NÚCLEO DE FAUNA - NUFU/ IEMA;
- B)** PARA A SOLTURA DE FAUNA RESGATADA DURANTE A SUPRESSÃO DE VEGETAÇÃO, APRESENTAR PARA PRÉVIA APROVAÇÃO DO IEMA, ANTES DO INÍCIO DAS INTERVENÇÕES, AS ÁREAS PROPOSTAS PARA SOLTURA;
- C)** REALIZAR O ATENDIMENTO MÉDICO-VETERINÁRIO (PRIMEIROS SOCORROS) NOS ANIMAIS QUE POSSAM VIR A SE FERIR DURANTE AS ATIVIDADES;
- D)** NO RESGATE DE AVES DURANTE A SUPRESSÃO DA VEGETAÇÃO, TODOS OS FILHOTES ENCONTRADOS DEVEM SER RECOLHIDOS, RECEBER TRATAMENTO E CUIDADOS INICIAIS, E ENVIADOS AO PROJETO CEREAS PARA CRIA E POSTERIOR DEVOLUÇÃO AO AMBIENTE NATURAL;
- E)** REGISTRAR OS EVENTOS DE CAPTURA, SOLTURA, AFUGENTAMENTO, MORTALIDADE E DESTINAÇÃO DA FAUNA SILVESTRE, QUE VENHAM A OCORRER DURANTE AS ATIVIDADES DE IMPLANTAÇÃO DO EMPREENDIMENTO;
- F)** APRESENTAR RELATÓRIOS MENSAIS DE ACOMPANHAMENTO DAS ATIVIDADES DE RESGATE;
- PRAZO PARA APRESENTAÇÃO: 30 (TRINTA) DIAS ANTES DA SUPRESSÃO DE VEGETAÇÃO.**
33. **MONITORAMENTO DE RUÍDOS E VIBRAÇÕES.** EXECUTAR O PLANO DE MONITORAMENTO DE RUÍDOS E VIBRAÇÕES SUBSTITUINDO A MALHA E A FREQUÊNCIA DE AMOSTRAGEM. AS MEDIÇÕES DEVERÃO SER FEITAS PARA TODOS OS DESMONTES COM USO DE EXPLOSIVOS. A NOVA MALHA DE



GOVERNO DO ESTADO DO ESPÍRITO SANTO

Secretaria Estadual de Meio Ambiente e Recursos Hídricos - SEAMA
Instituto Estadual de Meio Ambiente e Recursos Hídricos - IEMA

AMOSTRAGEM SERÁ COMPOSTA POR 10 PONTOS GEORREFERENCIADOS EM COORDENADAS UTM DATUM WGS84: 01: 360.375/7.751.904; 02: 360.476/7.751.821; 03: 360.633/7.751.864; 04: 360.319/7.751.707; 05: 360.517/7.751.690; 06: 360.691/7.751.718; 07: 360.631/7.751.775; 08: 360.745/7.751.815; 09: 360.440/7.751.592; 10: 360.642/7.751.607. REALIZAR MEDIÇÕES SEMANAIS DE RUÍDO NOS PONTOS 02, 03 E 07, AS QUAIS DEVERÃO SER REALIZADAS DURANTE A OPERAÇÃO DOS ROMPEDORES HIDRÁULICOS; E NO PONTO 10 DURANTE O BASCULAMENTO DE ROCHAS NO BOTA-FORA. APRESENTAR BIMESTRALMENTE RELATÓRIO DOS RESULTADOS DAS MEDIÇÕES DE RUÍDO E VIBRAÇÃO. O RELATÓRIO DEVE TER ART DE PROFISSIONAL LEGALMENTE HABILITADO. OBEDECER AOS NÍVEIS DE VIBRAÇÃO E PRESSÃO ACÚSTICAS DEFINIDOS NA NBR 9653. **PRAZO PARA APRESENTAÇÃO DO PRIMEIRO RELATÓRIO: 90 (NOVENTA) DIAS APÓS O INÍCIO DO DESMONTE.**

34. **PLANO DE FOGO - LINHA SILENCIOSA.** NOS DESMONTES, UTILIZAR LINHA SILENCIOSA EM DETRIMENTO DE CORDEL DETONANTE A FIM DE DIMINUIR OS EFEITOS DE RUÍDO. UTILIZAR RETARDOS ADEQUADOS ENTRE TODOS OS FUROS DOS DESMONTES, A FIM DE OBTER A MENOR CARGA MÁXIMA POR ESPERA POSSÍVEL, MINIMIZANDO ASSIM OS EFEITOS DE VIBRAÇÃO.
35. **PLANO DE FOGO - LINHA DE DESCONTINUIDADE.** EXECUTAR A LINHA DE PROTEÇÃO PROPOSTA NO PROJETO DE DESMONTE DE ROCHA, ISOLANDO O MACIÇO A SER DETONADO A FIM DIMINUIR A PERCEÇÃO DA VIBRAÇÃO DO TERRENO PELAS COMUNIDADES LÍMITROFES.
36. **PLANO DE FOGO - ISOLAMENTO DO ENTORNO.** ISOLAR E EVACUAR AS ÁREAS LÍMITROFES AO DESMONTE QUE TÊM POSSIBILIDADE DE SEREM ATINGIDAS COM ULTRALANÇAMENTOS.
37. **PLANO DE FOGO - CONTROLE DE ULTRALANÇAMENTOS.** MANTER A SUPERFÍCIE DO MACIÇO LÍMPA E LIVRE DE FRAGMENTOS DE ROCHA SOLTOS PARA EVITAR QUE SEJAM LANÇADOS NO MOMENTO DA EXPANSÃO GASOSA DOS DESMONTES. OBEDECER ÀS RECOMENDAÇÕES DO PROJETO DE DESMONTE APRESENTADO PELA EMPREITEIRA EXECUTORA DA OBRA, QUE DETERMINA QUE AS DETONAÇÕES DEVEM SER "ABAFADAS" COM USO DE TERRA OU DE OUTRO MATERIAL (PEDAÇOS DE CORREIA TRANSPORTADORA POR EXEMPLO) QUE IMPEÇA O LANÇAMENTO DE FRAGMENTOS DE ROCHA NO MOMENTO DA DETONAÇÃO. EM CASO DE OCORRÊNCIA DE ULTRALANÇAMENTOS EM DIREÇÃO À COMUNIDADE, PODERÁ SER SOLICITADA A IMPLANTAÇÃO DE MÉTODOS ALTERNATIVOS A FIM DE IMPEDIR QUE A COMUNIDADE SEJA ATINGIDA POR FRAGMENTOS DE ROCHA.
38. **LAUDO DE VISTORIA DOS TANQUES.** APRESENTAR LAUDO DE UM PROFISSIONAL LEGALMENTE HABILITADO, ATESTANDO QUE OS TANQUES DA LIQUIPORT ESTÃO EM CONDIÇÕES SEGURAS PARA SUPORTAR OS EFEITOS DAS VIBRAÇÕES CAUSADAS PELO DESMONTE DO MACIÇO POR EXPLOSIVOS. ESSE LAUDO DEVERÁ SER PROTOCOLIZADO NO IEMA ANTES DO INÍCIO DAS ATIVIDADES DE DESMONTE POR EXPLOSIVOS. UM NOVO LAUDO DEVERÁ SER PROTOCOLIZADO NO IEMA ATÉ **60 DIAS** APÓS O INÍCIO DOS TRABALHOS DE DESMONTE POR EXPLOSIVOS, INFORMANDO SOBRE A SITUAÇÃO ESTRUTURAL DOS TANQUES.
39. **PRIORIZAÇÃO DE MÃO DE OBRA LOCAL.** APRESENTAR RELATÓRIO EXECUTIVO CONCLUSIVO DAS ETAPAS INICIAIS DO PROGRAMA DE MOBILIZAÇÃO DE MÃO DE OBRA PROPOSTO NO RCA, COM VISTAS À IMPLANTAÇÃO DO EMPREENDIMENTO, RELATIVO AOS SEGUINTE ITENS:
 - A) REALIZAR PARCERIA COM O SINE, PREFEITURA E ORGANIZAÇÕES COMUNITÁRIAS PARA: VERIFICAÇÃO DE EXISTÊNCIA DE OFERTA DE MÃO-DE-OBRA LOCAL, DIVULGAÇÃO DOS POSTOS DE TRABALHO, NÚMERO DE VAGAS, PERFIL DO PROFISSIONAL SOLICITADO E RECRUTAMENTO DE PESSOAL;
 - B) APRESENTAR OS NÚMEROS ABSOLUTOS E OS PERCENTUAIS DE MÃO-DE-OBRA CONTRATADA EM ÂMBITO LOCAL E NÃO LOCAL, PARA ATUAÇÃO NAS FASES INICIAIS DO EMPREENDIMENTO;



GOVERNO DO ESTADO DO ESPÍRITO SANTO

Secretaria Estadual de Meio Ambiente e Recursos Hídricos - SEAMA
Instituto Estadual de Meio Ambiente e Recursos Hídricos - IEMA

C) APRESENTAR COMPROVAÇÃO DO ESTABELECIMENTO, JUNTO ÀS EMPRESAS SUBCONTRATADAS, DA RELAÇÃO DE RESPONSABILIDADE SOLIDÁRIA QUANTO À PRIORIZAÇÃO DE MÃO-DE-OBRA LOCAL.

D) OUTRAS INFORMAÇÕES QUE A EMPRESA JULGAR PERTINENTES.

PRAZO: 30 (TRINTA) DIAS ANTES DO INÍCIO DAS OBRAS.

40. QUALIFICAÇÃO DE MÃO DE OBRA. APRESENTAR RELATÓRIOS SEMESTRAIS DE QUALIFICAÇÃO DE MÃO-DE-OBRA LOCAL PARA CADA ETAPA DO EMPREENDIMENTO, OBSERVANDO AS SEGUINTE DIRETRIZES:

A) REALIZAR PARCERIA COM A SECRETARIA DE ESTADO DA CIÊNCIA, TECNOLOGIA, EDUCAÇÃO PROFISSIONAL E TRABALHO, PREFEITURA DE VITÓRIA E VILA VELHA E ORGANIZAÇÕES COMUNITÁRIAS PARA VERIFICAÇÃO DE EXISTÊNCIA DE OFERTA DE MÃO-DE-OBRA LOCAL, DIVULGAÇÃO DOS POSTOS DE TRABALHO, NÚMERO DE VAGAS, PERFIL DO PROFISSIONAL SOLICITADO E RECRUTAMENTO DE PESSOAL;

B) APRESENTAR EVIDÊNCIAS DOCUMENTAIS DE ENTE ARTICULADOR, FORMADOR DE PARCERIAS E CONVÊNIOS VOLTADOS À QUALIFICAÇÃO PROFISSIONAL DA MÃO-DE-OBRA ATRAÍDA PELO EMPREENDIMENTO, NAS ESFERAS FEDERAL, ESTADUAL E MUNICIPAL: CURSOS PRONATEC, PROJovem, E CURSOS DE CAPACITAÇÃO DO SENAC E SENAI.

C) APRESENTAR ANÁLISE POR CATEGORIA DE MÃO-DE-OBRA DEMANDADA PELO EMPREENDIMENTO E SEUS PRÉ-REQUISITOS, CORRELACIONANDO COM A OFERTA LOCAL E CRONOGRAMA DO EMPREENDIMENTO;

D) ESTABELECER JUNTO ÀS EMPRESAS SUBCONTRATADAS UMA RELAÇÃO DE RESPONSABILIDADE SOLIDÁRIA QUANTO À PRIORIZAÇÃO DE MÃO-DE-OBRA LOCAL E DE INCENTIVO AO PRIMEIRO EMPREGO.

PRAZO PARA APRESENTAÇÃO DO PRIMEIRO RELATÓRIO: 210 (DUZENTOS E DEZ) DIAS APÓS O INÍCIO DAS OBRAS.

41. PRIORIZAÇÃO DE CONTRAÇÃO DE PRODUTOS E SERVIÇOS LOCAIS. APRESENTAR RELATÓRIOS SEMESTRAIS CONCLUSIVO DAS ETAPAS INICIAIS DO PROGRAMA DE PRIORIZAÇÃO DE CONTRAÇÃO DE PRODUTOS E SERVIÇOS LOCAIS, PROPOSTO NO RCA, COM VISTAS À IMPLANTAÇÃO DO EMPREENDIMENTO, RELATIVO AOS SEGUINTE ITENS:

A) AVALIAR A OFERTA EXISTENTE QUANTO A FORNECEDORES LOCAIS. PARA CONSTRUÇÃO DO DIAGNÓSTICO DEVERÁ SER REALIZADA UMA CARACTERIZAÇÃO NAS ÁREAS DE INFLUÊNCIAS DIRETA E INDIRETA, COLETANDO INFORMAÇÕES JUNTO A: CÂMARA DE DIRIGENTES LOJISTAS, ASSOCIAÇÕES, EMPRESAS INSTALADAS NO LOCAL, EVITANDO USAR BANCO DE DADOS DISPONÍVEIS NA INTERNET COM DATAS SUPERIORES HÁ DOIS ANOS;

B) REALIZAR PARCERIAS PARA VERIFICAÇÃO DA COMPATIBILIDADE ENTRE A OFERTA DISPONÍVEL NO MERCADO LOCAL COM A DEMANDA DO PROJETO, PROPONDO AÇÕES QUE PERMITAM O MAIOR APROVEITAMENTO DE EMPRESAS LOCAIS E PARA DESENVOLVIMENTO DAS EMPRESAS DA GRANDE VITÓRIA;

C) DEFINIR INSTRUMENTO PARA QUE AS EMPRESAS SUBCONTRATADAS ATENDAM ÀS DIRETRIZES DO PROGRAMA DE PRIORIZAÇÃO DE CONTRATAÇÃO DE PRODUTOS E SERVIÇOS LOCAIS.



GOVERNO DO ESTADO DO ESPÍRITO SANTO

Secretaria Estadual de Meio Ambiente e Recursos Hídricos - SEAMA

Instituto Estadual de Meio Ambiente e Recursos Hídricos - IEMA

D) APRESENTAR AS DEMANDAS DE PRODUTOS OU SERVIÇOS PREVISTOS NO EMPREENDIMENTO;

PRAZO PARA APRESENTAÇÃO DO PRIMEIRO RELATÓRIO: 210 (DUZENTOS E DEZ) DIAS APÓS O INÍCIO DAS OBRAS.

42. **PROGRAMA DE COMUNICAÇÃO SOCIAL.** CONFORME DIRETRIZES ESTABELECIDAS NA INSTRUÇÃO NORMATIVA N.º 03/2009, E PROPOSTAS DE AÇÕES SUGERIDAS NO PROGRAMA DE COMUNICAÇÃO SOCIAL, APRESENTAR RELATÓRIOS TRIMESTRAIS DA EXECUÇÃO DAS ATIVIDADES DO CRONOGRAMA APRESENTADO. **PRAZO PARA APRESENTAÇÃO DO PRIMEIRO RELATÓRIO: 120 (CENTO E VINTE) DIAS.**
43. **PROGRAMA DE ACOMPANHAMENTO DA POPULAÇÃO AFETADA.** APRESENTAR RELATÓRIOS TRIMESTRAIS DAS AÇÕES PREVISTAS NO PROGRAMA DE ACOMPANHAMENTO DA POPULAÇÃO AFETADA (PAPA). **PRAZO PARA APRESENTAÇÃO DO PRIMEIRO RELATÓRIO: 30 (TRINTA) DIAS ANTES DO INÍCIO DAS OBRAS.**
44. **MEDIDA COMPENSATÓRIA AOS CATRAIEIROS.** APRESENTAR CRONOGRAMA GERAL E RELATÓRIOS TRIMESTRAIS DAS AÇÕES PACTUADAS COM OS CATRAIEIROS À "PROPOSTA DE AMPLIAÇÃO DO ESCOPO DE TRABALHO DOS CATRAIEIROS QUE OPERAM NA BAIJA DE VITÓRIA; COMO MEDIDA COMPENSATÓRIA DA OBRA DO CAIS CORRIDO DO ATALAIA - BERÇO 207 DO PORTO DE VITÓRIA, ES", (PROTOCOLO IEMA Nº 026209/2014). **PRAZO: 30 (TRINTA) DIAS ANTES DO INÍCIO DAS OBRAS.**
45. **ANUÊNCIA CAPITANIA DOS PORTOS.** APRESENTAR ANUÊNCIA DA CAPITANIA DOS PORTOS QUANTO À VIABILIDADE DAS 03 (TRÊS) ROTAS TURÍSTICAS SUGERIDAS NA "PROPOSTA DE AMPLIAÇÃO DO ESCOPO DE TRABALHO DOS CATRAIEIROS QUE OPERAM NA BAIJA DE VITÓRIA, COMO MEDIDA COMPENSATÓRIA DA OBRA DO CAIS CORRIDO DO ATALAIA - BERÇO 207 DO PORTO DE VITÓRIA, ES" (PROTOCOLO IEMA Nº 026209/2014): CENTRO/PRAINHA, CENTRO/PENEDO E CENTRO/MUSEU DA VALE. **PRAZO: 30 (TRINTA) DIAS ANTES INÍCIO DAS OBRAS.**
46. **PROGRAMA DE TRABALHO CATRAIEIROS.** APRESENTAR RELATÓRIOS TRIMESTRAIS EXECUTIVOS DAS AÇÕES PREVISTAS NO CRONOGRAMA DE EXECUÇÃO DO "*PROGRAMA DE TRABALHO COM CATRAIEIROS QUE OPERAM NA BAIJA DE VITÓRIA, COMO MEDIDA COMPENSATÓRIA DA OBRA DO CAIS CORRIDO DO ATALAIA - BERÇOS 207 DO PORTO DE VITÓRIA, ES*". **PRAZO PARA ENTREGA DO PRIMEIRO RELATÓRIO: 30 (TRINTA) DIAS ANTES INÍCIO DAS OBRAS.**
47. **PROGRAMA DE TRABALHO CATRAIEIROS.** APRESENTAR RELATÓRIOS E LISTAS DE PRESENCAS DAS REUNIÕES ESPECÍFICAS COM CATRAIEIROS A RESPEITO DAS TRATATIVAS SOCIAIS (CONDICIONANTES), DA ÉPOCA DA CONSTRUÇÃO DOS BERÇOS 101 E 102 QUE NÃO FORA CUMPRIDAS, ASSOCIADAS ÀS NOVAS PROPOSTAS DE TRABALHO COM CATRAIEIROS RELATIVO AO BERÇO 207. **PRAZO: 30 (TRINTA) DIAS APÓS O INÍCIO DAS OBRAS.**
48. **PROGRAMA DE ACOMPANHAMENTO ÀS FAMÍLIAS AFETADAS.** APRESENTAR LAUDO DE VISTORIA NOS DOMICÍLIOS EM UM RAIO DE 400 (QUATROCENTOS) METROS DO DESMONTE ROCHOSO, COM MEMORIAL FOTOGRÁFICO, IDENTIFICAÇÃO DO PROPRIETÁRIO E RELATÓRIO DESCRITIVO DO ESTADO ATUAL DAS RESIDÊNCIAS AVALIADAS. **PRAZO: 30 (TRINTA) DIAS ANTES DO INÍCIO DO DESMONTE ROCHOSO.**
49. **CRONOGRAMA.** APRESENTAR UM CRONOGRAMA GERAL DA EXECUÇÃO DAS AÇÕES DOS PROGRAMAS PAPA, PCMO, PCS, PEAT, PDFML INTEGRADO COM O CRONOGRAMA GERAL DAS OBRAS.
50. ESTA LICENÇA NÃO INIBE OU RESTRINGE A AÇÃO DE DEMAIS ÓRGÃOS E INSTITUIÇÕES FISCALIZADORAS E NÃO DESOBRIGA A EMPRESA DE OBTENÇÃO DE AUTORIZAÇÕES, ANUÊNCIAS, LAUDOS, CERTIDÕES, CERTIFICADOS OU OUTROS PREVISTOS NA LEGISLAÇÃO VIGENTE;
51. APRESENTAR FOLHA DE PUBLICAÇÃO, TORNANDO PÚBLICO À OBTENÇÃO DA LICENÇA DE



GOVERNO DO ESTADO DO ESPÍRITO SANTO

Secretaria Estadual de Meio Ambiente e Recursos Hídricos - SEAMA
Instituto Estadual de Meio Ambiente e Recursos Hídricos - IEMA

INSTALAÇÃO, EM JORNAL DE GRANDE CIRCULAÇÃO, NO LOCAL DE ABRANGÊNCIA DA ATIVIDADE LICENCIADA E AINDA NO DIÁRIO OFICIAL DO ESTADO. **PRAZO: 30 (TRINTA) DIAS;**

52. APRESENTAÇÃO OBRIGATÓRIA DA LICENÇA EXPEDIDA PELO ÓRGÃO AMBIENTAL SEMPRE QUE A ATIVIDADE FOR VISTORIADA;
53. A CONTAGEM DO PRAZO DESTA LICENÇA E DAS CONDICIONANTES ACIMA SE INICIA A PARTIR DA EMISSÃO DA MESMA;
54. OBTENÇÃO DE LICENÇA DE OPERAÇÃO ANTES DO INÍCIO DAS ATIVIDADES, OU SOLICITAR RENOVAÇÃO DESTA LICENÇA, ATÉ **120 (CENTO E VINTE) DIAS** ANTES DO SEU VENCIMENTO;
55. TODA DOCUMENTAÇÃO A SER APRESENTADA PARA ATENDIMENTO DAS EXIGÊNCIAS FEITAS PELO IEMA DEVERÁ MENCIONAR EXPLICITAMENTE O NÚMERO DA CONDICIONANTE, DO OFÍCIO, DA NOTIFICAÇÃO E/OU QUALQUER INSTRUMENTO A QUE SE REFERE;
56. O NÃO CUMPRIMENTO DAS CONDICIONANTES ACIMA PENALIZARÁ A EMPRESA COM A IMPOSIÇÃO DAS PENALIDADES DE MULTA E/OU INTERDIÇÃO/EMBARGO DAS ATIVIDADES/OBRA, CONFORME PREVISTO NOS INCISOS II, III E IV DO ARTIGO 8º DA LEI ESTADUAL 7058/2002, E AINDA DETERMINARÁ A SUSPENSÃO OU CASSAÇÃO DA LICENÇA, CONFORME PREVISTO NO ARTIGO 17 DA MESMA LEI;
57. **A CONSTRUÇÃO, REFORMA, AMPLIAÇÃO, INSTALAÇÃO OU FUNCIONAMENTO DE ESTABELECIMENTOS, OBRAS OU SERVIÇOS POTENCIALMENTE POLUIDORES, CONTRARIANDO AS NORMAS LEGAIS E REGULAMENTARES PERTINENTES, CONSTITUI CRIME CONTRA O MEIO AMBIENTE, SUJEITO À PENA DE DETENÇÃO DE UM A SEIS MESES, NOS TERMOS DO ART. 60 DA LEI 9.605/98.**

ESPÍRITO SANTO, **TERÇA-FEIRA, 25 DE NOVEMBRO DE 2014**


 Anatalia Maria da S. Ramos
 Gerente de Controle Ambiental
 IEMA/DT/GCA