

Catraieiros Da Baía De Vitória. Táticas De Coexistência Ambiental.

Caroline Vallandro Costa

Centro Universitário do Espírito Santo – Brasil

vc.caroline@gmail.com

ABSTRACT

The article is part of a master's thesis on urban mobility in the Bay between Vila Velha and Vitória-ES, south-east coast of Brazil. Its main objective is to map the crossings made through the sustainable mobility practiced by the catraieiros. They are 16 boaters who allow an alternative sea crossing to motorized means of transport. In spite of its powerful activity, the group suffers offensives by the international flows of the port, and tends to its extinction. Unsustainable space production procedures extend irreversible environmental damage when seeking economic development at any cost. Given the importance of green mobility for the current metropolitan environment and socio-environmental impacts, research becomes an important action to promote the importance of these small resilient practices. The search for the points of view of catraieiros revealed other nuances of social inequalities in the dispute for the city, but the transformations to which they are subject are as much its challenge as its power. As a result of the cartography carried out in Vitoria Bay it was possible to perceive that the activity produces tactical mobility relations and multiply crossings between different perspectives. It can be concluded that through these special rowers citizens can learn more about the city and environmental preservation, as they re-define the limits of the city, hybridizing the urban environment that tends to global standardization.

Keywords: social production of the city; resilient mobility; sustainable mobility.

1. INTRODUÇÃO

O artigo que segue faz parte da pesquisa que gerou a dissertação de mestrado “Catraieiros da Baía de Vitória-ES. Fluxos e táticas de coexistência” (COSTA, 2015). O interesse pela diversidade de pontos de vista sobre o meio ambiente urbano guiou a escolha por uma pesquisa em contato com os movimentos itinerantes da cidade contemporânea, aqueles produzidos nos deslocamentos cotidianos mais lentos. Serão aqui abordadas as maneiras pelas quais um grupo específico de barqueiros tem produzido um movimento potente e “sustentável” de mobilidade urbana não-motorizada. O conceito de sustentabilidade urbana aqui exposto vai além da preservação dos recursos naturais, ela deve ser entendida como a durabilidade dos procedimentos humanos em equilíbrio com o meio ambiente, ao contrário das retóricas sociotécnicas da “sustentabilidade na ótica da eficiência” (ACSELRAD, 2009, p. 48).

Entende-se que os deslocamentos urbanos promovidos pelos Catraieiros são uma prática sustentável porque a travessia marítima não motorizada é uma mobilidade alternativa a todas as demais iniciativas de deslocamento promovidas na região insular da Baía de Vitória e no seu entorno

metropolitano. Apesar da sua atividade potente, o grupo sofre ofensivas por parte dos fluxos portuários de mercadorias internacionais, e tende à sua extinção. Dada a importância da mobilidade verde para o atual cenário metropolitano de impactos socioambientais, esta cartografia em forma de artigo se torna uma importante ação em prol da divulgação da importância destas pequenas práticas resilientes.

2. O PANORAMA HISTÓRICO DOS DESLOCAMENTOS AQUAVIÁRIOS

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. Para Latour, por exemplo, “local e global, [...] são conceitos bem-adaptados às superfícies e à geometria, mas inadequados para as redes e a topologia” (LATOURE, 1994, p. 116).

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. Na década de 1980, o sistema aquaviário foi integrado à rede rodoviária do programa Transcol 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 de modo a expandirem os vetores da ocupação urbana (INSTITUTO JONES DOS SANTOS NEVES, 1986, p. 09).

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).

A expansão do berço 101 do Porto de Vitória se sobrepôs ao atracadouro do antigo aquaviário no centro de Vitória em 2012. 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”.

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). 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.

Investimentos e projetos financiados pelo Estado e pela iniciativa privada já foram aprovados para dar continuidade às expansões até 2016 (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.

2.1 A despolitização do tema ambiental

A materialização dos discursos de progresso, que possibilitaram a adequação da cidade à modernidade, exemplificam como os interesses político-econômicos 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).

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 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

subjugados, 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, p34). Sobre a sua complexidade o autor argumenta que: (...) 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. 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.

3. ETNOGRAFIA E CARTOGRAFIA SOCIAL COMO METODOLOGIA

Os catraieiros conduzem a remo pessoas e pequenas cargas em barcos de aproximadamente quatro metros de comprimento por 1,5 de boca máxima (largura máxima), com capacidade para até no máximo oito pessoas. Estão à espera de passageiros das 06:00 às 19:00 horas todos os dias, mas nos finais de semana o movimento é reduzido. Alguns deles oferecem o telefone de contato caso alguém precise do serviço em horários alternativos. Uma parte dos barcos fica atracada em Vila Velha e uma parte menor em Vitória. Juntos eles formam a Associação dos Catraieiros da Baía de Vitória, com registro em cartório para o pagamento anual de impostos e renovação bienal de cadastro exigido pela Capitania dos Portos do Estado do Espírito Santo. Os remadores são a única opção de modal aquaviário da baía atualmente, e apesar das frequentes demandas muitos deles possuem atividades paralelas. Outros, porém, têm sobrevivido do ofício com dificuldades.

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 pelo barco, e também pelo seu arrendatário. Essa dinâmica de controle e regulamentação é motivadora de alguns conflitos do grupo, onde se observam opiniões bem diversificadas. Em 2013 quando das primeiras incursões a campo para cartografar o panorama real da atividade, o que se sabia sobre o ofício dos catraieiros eram algumas poucas páginas de um livreto organizado pela Secretaria de Cultura do Estado, intitulado “Memória Viva. Os Catraieiros da Baía de vitória” (1995), que conta da presença histórica dos remadores neste mesmo ponto de travessias desde os primórdios da cidade, quando os primeiros portos e aglomerados humanos se instituíram, por volta do século XVI.

Nos estudos sobre a produção de conhecimento espacial se faz cada vez mais necessário identificar

de maneira cautelosa e dedicada, o modo como os 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). Quando a pesquisa versa sobre a cidade em que se mora, oportunidades de “estranhamento” do olhar (VELHO, 1978) são buscadas com afinco, e quando ao longo do processo etnográfico isso acontece, o desafio de “desenraizamento” é lançado. A busca incessante por outras formas de olhar, pelo horizonte do outro, reside no interesse em conhecer seus diferentes arranjos, peculiaridades das relações de produção do espaço (LEFEBVRE, 2006).

Muitas das dificuldades para alavancar oportunidades de interação com os barqueiros partiram da constatação de que o meio náutico ainda é predominantemente masculino e rico em linguagens e significados próprios. Situações com as quais eu, pesquisadora cicloativista, me sentia completamente alheia, turista em minha própria cidade. Não há como fazer parte do universo náutico em terra firme, neste campo de pesquisas se deslocar é imprescindível. Os marujos nunca param, e seu espaço é definido por mobilidades e não por limites geográficos. As fronteiras que delimitam a sua atuação são como franjas em um tecido que tende a expandir sua malha. Eles não estão nem em Vitória, nem em Vila Velha – seu espaço são os itinerários recriados a cada maré, e dissolvidos conforme as intempéries. Se espaços de relação pressupõem reposicionamentos de olhares, a ambulância dos navegantes tornou-se um espaço profícuo para o estranhamento e o desenraizamento.

A frequência das travessias cotidianas, a partir dos diálogos com os barqueiros, acabou por gerar um vai e vem de teorias interpretativas que são a todo momento reformuladas. E por falar em reformulações, as peculiaridades desse grupo de navegantes perpassam formas de atuação na cidade que têm ressignificado símbolos históricos de dominação do espaço. Sua relação com a cidade acaba por hibridizar os imaginários sobre o meio urbano que tende à padronização global. Estas formas “táticas” (CERTEAU, 1994) de lidarem com as limitações da escala do corpo nos seus deslocamentos cotidianos revelaram também as suas potências de resistência.

A proximidade dialética com sujeitos tão peculiares tem desmitificado territórios de certezas disciplinares e metodológicas, mas sem pretensões inovadoras. Trata-se de um texto que apresenta o processo de pesquisa e seus desafios e que busca interpretações em diálogo com teorias existentes, mas não encerra debates almejando o alcance de respostas estáticas. As experiências de campo foram estão narradas pelos sujeitos cotidianos, e registradas pelos diários de campo em metodologia etnográfica que acompanhou o dia a dia das travessias catraieiras como exemplificado na **Figura 1**.

Figura 1. (Atracadouro dos catraieiros em Vitória, porção insular (2013).



Fonte: Acervo pessoal.

Depois que os relatos tornaram-se mais frequentes, os marujos revelaram a diversidade de opiniões e visões de mundo que compõem o grupo. Isso dificulta as tentativas de interpretação do ofício enquanto um conjunto coeso, e se evitam os enquadramentos que reproduzem discursos hegemônicos “essencializados” e que visam o estabelecer de consensos sobre a atividade. A cidade é lugar de “dissensos” potenciais que revelam movimentos contrários às tentativas de padronização global. É preciso, porém, politizar também o campo de pesquisa, com métodos que tentam evitar uma visão conciliadora.

Na sequência serão abordadas as disputas pelo espaço que se desenvolvem no contexto das travessias, com foco nos percursos mais “lentos” no sentido de Milton Santos (SANTOS 2002). Quando viabilizam o acesso humano às vivências da baía, os catraieiros permitem o recriar das fronteiras instituídas pelos mapas convencionais. São produtores de espaços itinerantes que sinuosamente se modificam conforme cada desafio que o cotidiano lhes impõe. A presença dos catraieiros na baía potencializa imaginários sobre outras cidades possíveis. Transformam as suas fronteiras e multiplicam encontros e manifestações de outras visões de mundo.

3.1 Táticas de Coexistência resilientes ou potentes?

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.

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 desta atividade”? 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 atividade 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.

As experiências reais desconstruem 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 comprar-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. 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 Catraieiros “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 Acelrad (2009) que neste contexto 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 microhistória, como os impactos da acelerada urbanização e industrialização brasileiras pós 1970, a dependência do modelo rodoviário 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, este artigo 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.

AGRADECIMENTOS

À Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (Capes), pelo incentivo financeiro durante parte significativa do curso de mestrado que embasou a pesquisa que deu origem a este artigo.

REFERÊNCIAS

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

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

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

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

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

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=LjqQeEraqdqg%3D&tabid=541&lan guage=en-US>. Acesso em: 06-08-2014.

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

COSTA, H. S. de M.. 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.



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

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.

LEFÈVRE, H. **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, C. B.; SOARES, S. C.; BONICENHA, W.. **Baía de Vitória, aspectos históricos e culturais**. Vitória: FCAA / Ufes, 1994.

LIRA, P.; OLIVEIRA J., Adilson P. de; MONTEIRO, L. L.(Eds.). **Vitória: transformações na ordem urbana**. Coordenação Luiz Cesar de Queiroz Ribeiro. Rio de Janeiro: Letra Capital; Observatório das Metrópoles, 2014.

MAGNANI, J. G. C. **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.

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

PELBART, P. P. **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-versaocompleta/porto-de-vitoria.pdf>>> Acesso em 30-06-2015.

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

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

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.

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