

**URBANISMO CONTEMPORÂNEO ENTRE PRÁTICAS E DISPOSITIVOS**

Contemporary urbanism between practices and devices

**RAMOS, Gabriel Teixeira**

Centro Universitário Max Planck

**RESUMO:** Este artigo trata de uma reflexão proveniente de nossa dissertação de mestrado, em que buscamos relacionar diferentes dispositivos de orla e práticas de cidade em duas cidades brasileiras: Salvador/BA e Vitória/ES. Neste contexto, intentamos colocar em discussão dispositivos de controle com o cotidiano de diferentes práticas tradicionais que têm relação entre o mar e a cidade, em especial, a pesca e os transportes marítimos. Por meio do estudo histórico e a partir de aproximações específicas em trabalho de campo, elaboramos constatações acerca da existência de artifícios no fazer cotidiano dessas cidades que sobrevivem das possibilidades dos improvisos, nos vestígios dos erros, no arriscar-se contínuo e diário, nas imprevisibilidades e incertezas; que, a partir de então, categorizamo-las enquanto práticas urbanas resistentes e minoritárias. Assim, o texto se divide em dois momentos: uma abordagem historiográfica das diferentes leis e decretos criados pelo Estado brasileiro para conduzir as práticas e como elas escapam em seus cotidianos à normatividade, criando outros modos de fazer cidade.

**Palavras-chave:** Urbanismo; Práticas; Dispositivos.

**Abstract:** This paper is a reflexion brought from our master thesis, where we related different waterfront devices and practices of city in two Brazilian cities: Salvador/BA and Vitória/ES. In this context, we intended to discuss between control devices and everyday life of different and traditional practices that is both related with the sea and the city, specially, the fishing and maritime transport. Throughout a historic study and fieldwork approachings, we elaborated findings about the existence of everyday doing in those cities, that survive from the possibilities of the improvises; from the traces of errors; from the way of risk themselves, that then we categorized them as resistant and minorities urban practices. So, the text is divided in two moments: a historiographic approach of different laws and decrees created by the Brazilian State to conduct the practices and how they scape in their everyday life to the normativity, creating another ways of doing city.

**Keywords:** Urbanism; Practices; Devices.

**INTRODUÇÃO**

Este artigo trata de uma reflexão proveniente de nossa dissertação de mestrado, defendida em 2016,<sup>1</sup> em que buscamos relacionar diferentes

---

<sup>1</sup> Cf.: RAMOS, G.T. Ctraia-pesca-saveiro: entre práticas de cidade pelo mar e dispositivos de orla. Dissertação de mestrado (Arquitetura e Urbanismo). Universidade Federal da Bahia, Faculdade de Arquitetura, 2016. Disponível em: [http://www.laboratoriourbano.ufba.br/wp-content/uploads/arquivos/DISSERTACAO\\_2016-GABRIEL\\_TEIXEIRA\\_RAMOS.pdf](http://www.laboratoriourbano.ufba.br/wp-content/uploads/arquivos/DISSERTACAO_2016-GABRIEL_TEIXEIRA_RAMOS.pdf). Acesso em 02/07/2018.

dispositivos de orla em duas cidades brasileiras: Salvador/BA e Vitória/ES, que primavam por tentar construir uma cidade voltada para um único usuário, o turista. Durante esta pesquisa, intentamos colocar em choque tais dispositivos com o cotidiano de diferentes práticas tradicionais que têm relação entre o mar e a cidade, em especial, a pesca e os transportes marítimos.

Inicialmente, a partir de aproximações a grupos que do mar tiram seu sustento, observamos nessas práticas possíveis pistas para compreender outras relações nas cidades, onde notamos uma importância maior dada ao tempo do que velocidade: mais o como fazer do que o que se faz; os artifícios do que a eficiência. Elaboramos tais constatações ao notarmos a existência de artifícios no fazer cotidiano nos mar de Vitória (ES),<sup>2</sup> sobreviventes das possibilidade dos improvisos, nos vestígios dos erros, no arriscar-se contínuo e diário, nas imprevisibilidades e incertezas; que, a partir de então, apontamos enquanto práticas urbanas resistentes e minoritárias.

Posteriormente, a partir de uma intensa imersão em debates e reflexões acerca da problemática dos dualismos que nos cercam em pesquisas de mestrado, bem como o intuito em colocar em tensão a questão, vimos como fundamental a expansão a outras práticas pelo mar, que não as minoritárias tão somente, mas também aquelas que lidam com um fazer vinculado a uma lógica hegemônica – como, por exemplo, o cotidiano de trabalhadores portuários ou mesmo uma lógica de funcionamento de uma ilha privada voltada para o trabalho náutico. De tal maneira, expandimos também para outra cidade e outro mar (Salvador e a Baía de Todos os Santos) a questão, tentando enxergar relações possíveis entre as práticas, os praticantes, as cidades e o fazer urbano.

A partir disso, passou a ser um de nossos interesses compreender este trabalho dissertativo como um outro percurso sobre o “mar”, visando olhar a categoria pelas relações tecidas por práticas, já que este é muitas vezes associado a um lugar imóvel, intacto, natural; ou, muitas vezes, marginal, lugar de fuga, etc. De tal modo, importava-nos compreender que este mar que desejávamos abordar tanto era cidade quanto uma praça ou passeios públicos.

---

<sup>2</sup> A Baía de Vitória (ES) é composta por três municípios da Grande Vitória: a Ilha de Vitória (capital), Vila Velha e Cariacica, como resultado de encontros entre rios e mar que formam importantes ecossistemas capixabas.

Nosso anseio em trazê-lo para essa discussão foi de, ao enxergar suas particularidades, pensarmos como podemos “transbordá-las”, especialmente no que toca o fazer inventivo que gostaríamos de trazer com essas práticas.

Assim, buscávamos nesta pesquisa discutir e tensionar práticas urbanísticas tradicionais que não levam o praticante em consideração e alcançar com este debate a ideia da construção de um lugar por seus praticantes, compreendendo suas estratificações históricas e sociais, sendo guiados pela pergunta: as práticas fazem de fato um lugar? E como as práticas o fazem? Nesse sentido, foi intuito da pesquisa compreender a história contada dessas práticas e como elas sobrevivem a isso no cotidiano.

### **ORGANIZAÇÃO E COORDENAÇÃO: DA EMERGÊNCIA AO CONTROLE**

Em 1808, quando foi promulgada pelo príncipe-regente de Portugal, Dom João de Bragança a carta-régia que decretava Abertura dos Portos às Nações Amigas, e, assim, o fim do Pacto Colonial que regulamentava a entrada e saída de todas as mercadorias no Brasil, observavam-se no país novas influências técnicas, alimentares, de mercadorias e costumes. Isso favoreceu para que os portos brasileiros começassem a se adequar e se formalizar e, aos poucos, as atividades do mar – até então descentralizadas e sem legislação, organizadas em espaços diversos, como trapiches e ancoradouros informais – se ajustassem a uma determinada realidade. Com a atividade pesqueira e a chegada de colonizadores e imigrantes, muitas culturas foram se construindo.

*(...) do jangadeiro, em todo o litoral nordestino, do Ceará até o sul da Bahia; a do caiçara, no litoral entre o Rio de Janeiro e São Paulo; e o açoriano,<sup>3</sup> no litoral de Santa Catarina e Rio Grande do Sul. Enquanto esses dois últimos tipos de pescadores estavam também ligados à atividade agrícola, os primeiros dependiam quase inteiramente da pesca costeira (DIEGUES, 1999).*

---

<sup>3</sup> Embora, oficialmente, muitos historiadores considerem o período de colonização até 1822, ano da Independência, o processo de imigração do Brasil já começava através da Abertura dos Portos, em 1808. Neste contexto, em 1812, os açorianos, enquanto colonizadores, também chegaram ao interior do Espírito Santo (vinculado ao Núcleo de Colonização Agrícola Santo Agostinho, atual município de Viana) e sul da Bahia. Esta foi a primeira política do Estado para ocupação do solo capixaba, no intuito de promover o desenvolvimento da região. Fonte: Arquivo Público do Estado do Espírito Santo. Disponível em: <http://www.ape.es.gov.br/noticias%5C27.html>.

Dessa maneira, por meio de estudos sociais, condutas do Estado e reivindicações populares, por muito tempo, os sujeitos que tiravam seu sustento do mar faziam parte de uma disputa – ou, dependendo do ponto de vista –, de uma leniência institucional entre Marinha e Agricultura. A primeira formalização das atividades aconteceu através da Lei nº 447, em 1846, nomeando a Marinha responsável pela pesca no Brasil, dividindo os locais de afazeres em Distritos de Pesca, com as atividades sendo transformadas por vínculos de trabalho, devidamente regulamentadas e com matrículas na pesca profissional (INCAPER, 2015).<sup>4</sup>

Em 1869, a partir do Decreto nº 1746, também conhecido como a “Lei das Docas”, o governo imperial concedeu à iniciativa privada a exploração dos portos, visando melhorias e investimentos nas instalações portuárias, sendo abertos, efetivamente, à privatização, em 1888, pela administração do Porto de Santos. Neste mesmo contexto, por meio de famosas publicações em prol do operariado, além do forte contexto da época,<sup>5</sup> grupos de operários de diferentes lugares do mundo, inclusive do Brasil, passaram a se organizar e reivindicar melhorias nas condições de trabalho. Tais reclamações exigiam redução das jornadas e garantia de direitos básicos, como aposentadoria e segurança no trabalho, além do aumento dos salários.

No Brasil, no início do séc. XIX, ocorreram algumas rebeliões pontuais, mas foi após a Proclamação da República (1889) que o movimento operariado tomou proporções maiores, com algumas greves e início das discussões acerca das categorias de trabalhadores. À esta época, em via de várias leis, decretos e avisos, o Estado passou a ver necessidade de nacionalizar a Pesca (BRASIL, Lei nº 478)<sup>6</sup> criando, posteriormente, uma Inspeção para coordenar a atividade. Em 1903, contudo, foram assinados pelo Presidente Rodrigues Alves (1902-1906) os Decretos nº 4.901 e 4.983 que definiam:

---

<sup>4</sup> Cf.: Histórico da pesca no Brasil, Incaper. Disponível em: <http://www.incaper.es.gov.br/pedeag/setores15.htm>.

<sup>5</sup> Das greves e movimentos desta época, os mais impactantes foram as greves dos estivadores do Porto de Santos (SP), em 1897 e, no Rio de Janeiro, a Revolta da Vacina e o 1º Congresso Operário do Brasil, em 1906, e a Revolta da Chibata, em 1910.

<sup>6</sup> Cf.: BRASIL, Lei nº 478. Esta lei regulamentou a Nacionalização da Pesca, trazendo o interesse das oligarquias para a atividade, durante o governo Prudente de Moraes (1894-1898), em 1897. Em 1912, durante o governo Hermes da Fonseca (1910-1914), foi criada a Inspeção da Pesca, dissolvida três anos depois. Disponível em: <http://www.webartigos.com/artigos/a-institucionaliza-ccedil-atilde-o-da-pesca-no-brasil-entre-1912-a-1989/2276/>.

*(...) o processo de sorteio dos matriculados para a Armada da Marinha, com o objetivo de preencher os espaços vagos no contingente. O Decreto de nº 4901 expunha as instruções e a regulamentação para que os Sorteados, com idade de 16 a 30 anos, exceto maquinistas e pilotos, fossem inscritos por ordem alfabética em um livro especial, denominado Livro de Sorteio (BRASIL, Decreto nº 4.901/1903).<sup>7</sup>*

Além disso, a constituição das primeiras Colônias de Pescadores, anos à frente, foi também tarefa realizada pela Marinha de Guerra. Isso se deveu, sobretudo, ao fato de que, ao fim da Primeira Guerra Mundial (1914-1918), necessitava-se de maior “vigilância” na costa brasileira, assim, qualquer pescador que quisesse trabalhar teria que se inscrever nas colônias, atuando como uma espécie de guardião da costa.

*No processo de “conquista” da confiança dos pescadores, o Estado prestou serviços gratuitos em embarcações, doou redes, ofereceu serviços de saúde, além de ter criado algumas escolas para os filhos de pescadores, denominadas de Escoteiros do Mar, com a finalidade de militarização e treinamento para os jovens, além do cultivo ao civismo (IDEM).*

## DO CONTROLE À ORDENAÇÃO: SANEAMENTO E VIGILÂNCIA

De 1919 a 1924, a partir do Decreto nº 13.496, foi determinada a Missão de Nacionalização da Pesca e Saneamento do Litoral, sendo transportado pelo cruzador “José Bonifácio”,<sup>8</sup> partindo do Rio de Janeiro para o Pará. Segundo consta no decreto, a missão era dividida em três partes: nacionalização da pesca, organização dos serviços de pesquisas oceanográficas e saneamento do litoral. Nessa missão foram organizadas, aproximadamente, oitocentas colônias, fundadas mil escolas e matriculados cem mil pescadores, a fim de serem instituídos locais para fiscalização, vigilância e defesa do litoral brasileiro (BRASIL, Decreto nº 13.496/1919).<sup>9</sup>

---

<sup>7</sup> Cf.: BRASIL, Decreto nº 4.901/1903. Disponível em: <http://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:federal:decreto:1903-07-22;4901>.

<sup>8</sup> Os “cruzadores” eram embarcações que tinham como objetivo “desenvolver” a costa brasileira, ou seja, tornar este espaço adequado para se utilizar. Uma curiosidade é que o nome se trata de uma metáfora aos cruzadores que desbravaram o interior do Brasil no séc. XVIII, e, este em específico, José Bonifácio, um dos mais famosos cruzadores que, entre várias cruzadas, acreditava que o Brasil deveria ter sua capital no centro. Anos mais tarde, através de suas demarcações, foi determinada a fundação de Brasília.

<sup>9</sup> Cf.: BRASIL, Decreto nº. 13.496 de 12 de março de 1919. Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1910-1919/decreto-13496-12-marco-1919-510021-publicacaooriginal-1-pe.html>.

A construção de uma certa apologia a esta pedagogia militar, tanto da vigilância quanto do saneamento, ocorria, sobretudo, devido ao fato do ensino de Engenharia ser vinculado à Marinha. Em 1874, contudo, o ensino fora dividido entre a Escola Militar (Engenharia Militar) e a Politécnica (Engenharia Civil), no Rio de Janeiro. A Escola Politécnica do Rio de Janeiro (EPRJ) usou como modelo a Escola Politécnica de Paris (EPP), fundada em 1794, e foi profundamente influenciada pelas grandes transformações porque passava Paris à época, a partir das intervenções do Barão de Haussmann (1853-1870), reverberadas em todo o mundo e aclamada pelas elites, dilacerando toda a cidade com avenidas e bulevares, num projeto de embelezamento e melhoramentos da região do Sena (BATISTA, 2014).

Tal projeto era parte já bem desenvolvida de uma lógica muito marcante no século XVIII, na Europa, a partir de uma medicina social para análise e atuação em prol de uma determinada ordem. Foucault (2009), ao diferenciar uma técnica estatal de uma medicina que excluía (como no caso dos leprosos) e uma que vigiava (no caso daqueles afetados pela peste), explica o desenvolvimento da técnica da medicina urbana.

*A medicina urbana com seus métodos de vigilância, de hospitalização, etc., não é mais do que um aperfeiçoamento, na segunda metade do século XVIII, do esquema político-médico da quarentena que tinha sido realizado no final da Idade Média, nos séculos XVI e XVII. A higiene pública é uma variação sofisticada do tema da quarentena e é daí que provém a grande medicina urbana que aparece na segunda metade do século XVIII e se desenvolve sobretudo na França.*

## DA ORDENAÇÃO ÀS FORMAS DE FOMENTO: DESENVOLVIMENTO

Em 1923, durante o governo Arthur Bernardes (1922-1926), a Marinha aprova os Estatutos das Colônias de Pescadores e da Confederação Geral. Contudo, é no governo provisório de Getúlio Vargas (1930-1934) que importantes conquistas trabalhistas passarão a ser alcançadas, bem como maiores intervenções estatais, principalmente, com a reabertura dos portos ao

interesse público, por meio do Decreto nº 24.559, em 1934 (BRASIL, Decreto nº 24.559/1934).<sup>10</sup>

Através do Decreto nº 23.134/33, foi criada a Divisão de Caça e Pesca, que tinha a função de gerir a pesca no país. Novamente, os pescadores saíam do Ministério da Marinha e iam para o da Agricultura, onde foi elaborado o primeiro Código de Pesca (1934) e que subordinava os pescadores à Divisão de Caça e Pesca. Neste contexto, ao surgirem os sindicatos de trabalhadores, os modos como essas relações ocorriam modificaram bastante.

Neste período, após a Segunda Guerra Mundial (1939-1945), a Europa e muitos países do Ocidente estavam arrasados, buscando, a todo custo, retomar seu crescimento econômico. Assim, em 1947, a partir do Plano Marshall (1947),<sup>11</sup> decidiu-se que os Estados Unidos iriam fortalecer e se empenhar na reconstrução da Europa. Para isso, a Organização das Nações Unidas (ONU) passou a implementar em seu discurso a necessidade dos países se modernizarem e aumentarem a competitividade, em função do crescimento e desenvolvimento de todos os setores, mais particularmente, da indústria. Em 1948, os países que não estavam incorporados neste plano ficaram insatisfeitos, mas foram contemplados, por conseguinte, pela Comissão Para a América Latina e o Caribe (Cepal), determinada pela Assembleia Geral da Organização das Nações Unidas (ONU), no ano anterior (PEREIRA, 2011).

A Cepal iria modificar profundamente a lógica de toda a América Latina. Neste período, uma forte urbanização também tomou conta das metas de desenvolvimento, com aumento de tamanho das cidades e das populações, de maneira vertiginosa. No Brasil, já desde a Revolução de 1930, acontece uma divisão na orientação econômica do país: da hegemonia da agricultura de exportação para o início de uma intensa produção industrial urbana. As diretrizes tomadas pelos governos dessas épocas culminaram num forte

---

<sup>10</sup> Cf.: BRASIL, Decreto nº 24.559 de julho de 1934. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto/1930-1949/D24559impressao.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1930-1949/D24559impressao.htm).

<sup>11</sup> Harry Truman (1945-1953), presidente dos Estados Unidos nos primeiros anos do pós-guerra, foi profundamente enfático no seu discurso que estabeleceu a Doutrina Truman, em 1947, visando colocar os EUA como aliados da Europa e da democracia. O Plano Marshall, por sua vez, foi uma intensificação desta doutrina, sendo o principal plano dos Estados Unidos para reconstrução da economia da Europa no pós-guerra, e tem o nome do então Secretário do Estado dos EUA, George Marshall.

nacionalismo e protecionismo, tendo seu apogeu em 1956, quando a renda industrial ultrapassará pela primeira vez a da agricultura, alcançando a marca de 9,7% ao ano, sendo somente superado no período JK (1956-1961), em que atinge 11% (OLIVEIRA, 2001).

Ainda neste contexto, pelo Decreto-Lei nº 4.890, em 1942, foi transferido o vínculo dos pescadores da Agricultura para a Marinha. Nesse ponto, traços do período desenvolvimentista começam a aparecer, mas só irão se consolidar a partir do Governo Juscelino Kubitschek (1956-1961) que, ainda antes de ser presidente, afirmava:

*Está se criando, lenta mas firmemente, uma mentalidade pesqueira no Brasil. Iniciativas governamentais de caráter assistencial e educativo, e também empreendimentos privados de envergadura, modificam de ano para ano, o quadro estatístico dessa indústria, assinalando constantes aumentos na produção de pescado, que alcançou mais de duzentas mil toneladas em 1955 (KUBITSCHEK, abril de 1955).*

No período do governo Kubitschek, há uma aceleração da acumulação de capital, a partir do Plano de Metas, marcado pelos “cinquenta anos em cinco”, com 30 metas de investimentos em diferentes setores: Energia, Transporte, Alimentação, Indústria de Base e Educação (LIMA NETO, 2001). Neste contexto, a expansão portuária foi tamanha que, em 1958, por meio da Lei nº 3.421, criou-se o Fundo Portuário Nacional, beneficiando 23 portos brasileiros, com obras de expansão dos cais e melhorias das instalações portuárias, obtenção de muitos equipamentos de carga e descarga e abertura dos canais para acesso. Destaca-se, neste momento, a importância da finalização de três terminais estratégicos: para o transporte de minério, o terminal de Vitória, pertencente à Companhia Vale do Rio Doce; o de Macapá, para o transporte de manganês; e o de Corumbá, terminal privado (IDEM).

Em 1962, pela Lei nº 10/1962,<sup>12</sup> cria-se a Superintendência do Desenvolvimento da Pesca (Sudepe) em que se inicia o processo de Elaboração do Plano Nacional de Desenvolvimento Pesqueiro. Nesta situação, há ainda uma profunda exploração do trabalhador brasileiro, com a luta que

---

<sup>12</sup> Cf.: BRASIL, Lei nº 10 de 11 de Outubro de 1962. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/Ldl/Ldl10.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/Ldl/Ldl10.htm).

“unifica as classes trabalhadoras, ampliando-as: aos operários e outros empregados, somam-se os funcionários públicos e os trabalhadores rurais de áreas agrícolas críticas” (OLIVEIRA, 1972).

Após os governos seguintes terem que arcar com as dívidas, acontece o Golpe de 1964, buscando restaurar o equilíbrio econômico por meio de investimentos públicos e privados, com uma forte recessão até 1967. Neste ano, o Decreto-lei nº 221/1967<sup>13</sup> definiu a Indústria Pesqueira como de Base, isentando pessoas jurídicas, até 1982, de impostos sobre produtos industrializados, taxas para importações de embarcações, equipamentos, máquinas, aparelhos e instrumentos de pesca, subordinados à Comissão de Desenvolvimento Industrial do Ministério da Indústria e Comércio. Nesta conjuntura, ainda houve o Decreto nº 60.401/1967,<sup>14</sup> que aprovou o Programa de Pesquisa e Desenvolvimento Pesqueiro do Brasil e constituiu a Comissão Nacional da Pesca e o Código de Pesca.

O Código de Pesca, por sua vez, tinha como objetivo incentivar o desenvolvimento da pesca nacional, com pouca ou quase nenhuma consideração às condições de vida e trabalho do pescador, seja enquanto indivíduo ou categorias sociais (sindicatos). Tocamos neste ponto a distinção que o Estado fazia do pescador industrial para o artesanal (SILVA; LEITÃO, 2012).

*Ao pescador profissional dedicado à pesca industrial, alguns direitos já eram garantidos em 1967, como receber remuneração durante o período de vedação legal à pesca de determinadas espécies (conhecido como defeso),<sup>15</sup> além da contagem do tempo para a aposentadoria obedecer a regras especiais.<sup>16</sup> Tais regras para aposentadoria especial são previstas não no Código*

---

<sup>13</sup> Cf.: BRASIL, Decreto-lei nº 221 de 28 de Fevereiro de 1967. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto-lei/Del0221.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/Del0221.htm). Acessado em 10/08/2015.

<sup>14</sup> Cf.: BRASIL, Decreto nº 60.401 de 11 de Março de 1967. Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1960-1969/decreto-60401-11-marco-1967-401111-norma-pe.html>. Acessado em 10/08/2015.

<sup>15</sup> Cf.: BRASIL, Lei nº 11.959, de 29 de junho de 2009. “Defeso: paralisação temporária da pesca para a preservação da espécie, tendo como motivação a reprodução e/ou recrutamento, bem como paralisações causadas por fenômenos naturais ou acidentes (...)”. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/ato20072010/2009/Lei/L11959.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/ato20072010/2009/Lei/L11959.htm). Acessado em: 10/08/2015.

<sup>16</sup> Por causa das condições de trabalho do pescador, conta-se, para sua aposentadoria, 20 anos de trabalho e contribuição, sendo cada ano completo referente a 250 dias e não 365 como trabalhadores não-embarcados. Por essa contagem, os pescadores podem trabalhar menos tempo se comparados ao não-embarcados (SILVA; LEITÃO, 2012).

*de Pesca, mas no artigo 31 da Lei nº. 3.807, de 1960, abrangendo todos os trabalhadores em condições penosas e/ou insalubres. Mas esses direitos não eram estendidos aos pescadores autônomos artesanais. Isso porque os pescadores artesanais são autônomos, não sendo partes de um contrato formal de trabalho. O acesso aos direitos trabalhistas e previdenciários para esse grupo autônomo sempre foi um grande esforço dos pescadores e das suas Colônias.*

Durante os anos seguintes, no período conhecido como o “Milagre Econômico Brasileiro” (1968-1973) – ironicamente coincidente aos “Anos de Chumbo” – ainda na ditadura militar, o desenvolvimentismo pairou fortemente, com muitos investimentos em diversos setores da indústria brasileira, sendo somente interrompido pela crise petrolífera.

Tanto no governo Médici (1969-1974) quanto no seguinte, de Geisel (1974-1979), as diretrizes e linhas continuaram as mesmas do Plano Nacional de Desenvolvimento (PND), visando a expansão, modernização e melhoria dos portos. A partir de 1985, com a abertura política, iniciou-se, dentro de todo o contexto brasileiro pelo retorno da democracia, também o Movimento pela Constituinte da Pesca, com congressos nacionais realizados em Brasília e outros regionais.

*Pela primeira vez os representantes dos pescadores, muitos dos quais não eram presidentes de Colônia fizeram ouvir sua voz, discutindo livremente os temas de grande interesse para a categoria, tais como: a livre associação e sindicatos, o fim dos incentivos fiscais para as empresas, linhas de crédito ao pequeno produtor, o papel da mulher na pesca, a luta contra a poluição do litoral e dos rios, o fim da pesca predatória realizada pelos grandes barcos de arrasto em áreas de criação de peixes, crustáceos e moluscos, o fim da expulsão dos pescadores de suas praias pela especulação imobiliária, o reconhecimento do pescador como produtor responsável por uma grande parcela da produção nacional, preço mínimo, o fim da dependência em relação aos comerciantes, a extensão dos direitos trabalhistas e de seguridade social a categoria, etc. (VASCONCELLOS, DIEGUES; SALES, 2007).*

Entretanto, até o início da década de 1990, o período de recessão e contenção de gastos fez com que a área recebesse menos apoio e, somente em momentos pontuais, décadas à frente, o governo brasileiro retornaria o olhar para uma legislação que coordenasse o setor portuário, aproximando-se, a partir desse momento, de outros temas e discursos, como a cultura e a

sustentabilidade. Por conta disso, em 1989, pela Lei nº 7.735/1989<sup>17</sup> ocorre a extinção da Sudepe, sendo transferidas suas atividades para o órgão criado neste momento, o dispositivo de controle ambiental, o Instituto Brasileiro de Meio Ambiente (IBAMA), bem como suspensos os incentivos ao trabalho pesqueiro, a coleta de dados estatísticos e, até mesmo, a produção da pesca passou a ser criminalizada e marginalizada, já que o conceito da entidade criada era justamente o de proteção ao meio-ambiente.

## **DO FOMENTO À PRESERVAÇÃO: SUSTENTABILIDADE E PATRIMÔNIO**

Com a abertura política e social, em profundas mudanças que passava o mundo no fim dos anos 80 e início dos 90, sucede a convocação por parte dos governos à entrada de bancos estadunidenses e multinacionais para enfrentarem as crises e recessões nos países do nomeado Terceiro Mundo. Alguns temas passaram a ser tratados de maneira estratégica, em duas frentes de atuação bem distintas: pontos de comando muito concentrados e globalmente integrados, porém dispersos espacialmente (SASSEN, 1991).

Neste contexto, a proteção ao meio-ambiente passou a ser acordada, principalmente, pelo discurso de “sustentabilidade”, inicialmente, colocado em 1972, na “Conferência das Organizações Unidas Sobre o Meio-Ambiente Humano” (Estocolmo), no entanto, somente duas décadas posteriores, no contexto da Eco-92, realizada no Rio de Janeiro, o tema tomou proporções maiores, já no contexto da globalização.

Ainda no fim da década de 1970, todavia, no Brasil, inicia-se um segundo momento do Instituto do Patrimônio Artístico e Cultural (Iphan),<sup>18</sup> em que a discussão passa a ser por uma valorização e proteção maiores daquilo que era nacional, na administração do designer Aloísio Magalhães. Ele chegou a afirmar que as produções de arte, arquitetura e design passavam por “uma espécie de fastio, monotonia, achatamento de valores causado pelo próprio processo de industrialização muito acelerado e sofisticado. Enfim, o mundo

---

<sup>17</sup> Cf.: BRASIL, Lei nº 7.735 de 22 de fevereiro de 1989. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/Leis/L7735.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/L7735.htm).

<sup>18</sup> O antigo Serviço de Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (Sphan) foi criado no contexto nacionalista do governo Getúlio Vargas, já no Estado Novo (1937-1945). Para muitos pesquisadores e para o próprio órgão, até 1979, dá-se o nome de fase “heroica” e, quando passa a ser chamado Instituto do Patrimônio Artístico e Cultural, passa à fase “moderna”.

começou a ficar chato” (MAGALHÃES, 1997). Foi, inclusive, neste momento que se consolidou o termo “desenvolvimento sustentável”,<sup>19</sup> englobando os dois discursos em disputa.

Somado a isso, já em 1994, na Conferência sobre População da ONU (Cairo), 179 países se encontraram, pela primeira vez, para discutir diferentes aspectos da vida humana. A partir desse encontro, planos de ações determinaram uma agenda de compromissos de melhorias, especialmente, na promoção dos direitos humanos e da proteção ao meio ambiente. Dando continuidade ao debate, no ano seguinte, a Cúpula Social (Copenhague), primou por discussões sobre a erradicação da pobreza, a promoção do pleno emprego e a integração social, e, em 1996, a Conferência sobre o Habitat (Istambul), também organizado pela ONU, debateu sobre as cidades, seu “desenvolvimento sustentável”, sua valorização e preservação “patrimonial” (BORJA, 1996).

No Brasil, o contexto do início dos 90 é, também, de novas experiências econômicas, como as práticas neoliberais articuladas pelas privatizações de serviços estatais e alguns dispositivos que começavam a incorporar os discursos citados. Em 1993, como parte de uma mesma conjuntura, pela Lei nº 8.630/1993, é instituída a “Lei dos Portos”, ação que, como no início da expansão portuária no século XIX, fortalecerá a iniciativa privada e dará a ela autonomia de concessões, colocando o Estado como coadjuvante e as Companhias Docas como administradoras e autoridades portuárias; sendo, ainda, as operadoras das atividades, além de instituído o OGMO (Órgão Gestor de Mão de Obra), entidade responsável por atender as solicitações de mão de obra aos sindicatos.

Neste mesmo momento, também reverberam as noções de preservação ambiental, contemplando, já no corpo da Lei, a exigência de que as administrações portuárias fiscalizem “as operações portuárias, zelando para que os serviços se realizem com regularidade, eficiência, segurança e respeito ao meio ambiente” (IDEM) e que as modificações nas instalações portuárias só ocorram quando “precedidas de consulta à autoridade aduaneira e ao poder

---

<sup>19</sup> Usado pela primeira vez em 1987, no Relatório Brundtland, elaborado pela Comissão Mundial sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento, criada em 1983.

público municipal e de aprovação do Relatório de Impacto sobre o Meio Ambiente (Rima) (IBIDEM).

Em 2001, com a implementação do Estatuto da Cidades, capítulo dedicado à Política Urbana da Constituição, o debate também fez parte do escopo, tanto no corpo do texto quanto nas diretrizes gerais, ao privilegiar a “proteção, preservação e recuperação do meio ambiente natural e construído, do patrimônio cultural, histórico, artístico, paisagístico e arqueológico” (BRASIL, Lei nº 10.257/2001).<sup>20</sup>

Porém, as últimas décadas se mostraram tumultuadas para a coexistência entre os portos de uso privado misto – aqueles que movimentam cargas de terceiros – e os públicos, já que os primeiros saíam em condições mais vantajosas devido aos benefícios da Lei dos Portos, como, por exemplo, a mão de obra avulsa que é opcional para os terminais privativos de uso misto, para o público é obrigatório, culminando, muitas vezes, à não implementação do OGMO, que é solicitada aos vários sindicatos (portuários, estivadores, arrumadores etc.) (ARAÚJO, 2013). Tais questões foram aprofundadas a partir da criação da Secretaria Especial dos Portos, em 2007 e a atualização da Lei dos Portos, pela Lei nº 12.815/2013,<sup>21</sup> dando autonomia à União, para que, direta ou indiretamente, beneficie-se da exploração portuária. Foi a partir desta Lei, também, que os trabalhadores portuários passaram a ser representados e tiveram condições de participar diretamente das decisões tomadas pelas administrações portuárias ao instaurar o Conselho de Autoridade Portuária.

*Em cada porto organizado, o CAP é constituído por membros titulares e respectivos suplentes do poder público, da classe empresarial e da classe dos trabalhadores portuários, sendo presidido por um membro da Secretaria de Portos da Presidência da República. Os membros do conselho são indicados na forma da lei e designados por ato do Ministro de Estado Chefe da Secretaria de Portos da Presidência da República para um mandato de dois anos, admitida a*

---

<sup>20</sup> Cf.: BRASIL, Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/LEIS\\_2001/L10257.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/LEIS_2001/L10257.htm).

<sup>21</sup> Cf.: BRASIL, Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2011-2014/2013/Lei/L12815.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2013/Lei/L12815.htm).

*recondução uma única vez, por igual período (PORTOS DO BRASIL, 2013).<sup>22</sup>*

Dessa maneira, para os trabalhadores do mar, agora articulados à realidade trabalhista, legalizada e regulamentada, a situação passou a ser de maior participação, com possibilidades maiores de estarem nos debates, juntos a sindicatos ou outros tipos de organizações, muito embora suas demandas não sejam totalmente consolidadas e greves e reivindicações ainda surjam.

O mesmo não aconteceu para aqueles que não se encaixam nessa atividade eficiente. Nosso enfoque se deu, por algumas vezes, nessas breves linhas iniciais, na realidade dos trabalhos que foram se aprimorando tecnologicamente e se adequando aos discursos vigentes e que se tornaram, gradualmente, industriais ou atrelados às atividades do grande mercado, articulando-se, com isso, a uma lógica temporal mais voltada para um maquinismo fabril, disciplinar e organizada.

Já no caso dos trabalhos vinculados à pesca artesanal ou ao transporte informal de mercadorias, pessoas e alimentos, seja a remo ou à vela, o Estado só iniciou um processo normativo a partir do momento em que considerou as atividades como “patrimoniais”, com a abertura para a “imaterialidade”<sup>23</sup> e um olhar antropológico, voltando para valorização do que é intangível. Mesmo que, para isso, ainda seja necessária uma espécie de materialidade que comprove a atividade, como é o caso do saveiro de vela de içar “Sombra da Lua” (Bahia), tombado em 2010, sendo a primeira embarcação a receber a proteção patrimonial.

*O Sombra de Lua é um dos últimos saveiros que preservam, na íntegra, as características originais de um saveiro de vela de içar de um mastro. Com tijupá e popa torada, possui 12,5 metros de comprimento por 4 de largura. De acordo com a Associação Viva Saveiro, foi construído pelo carpinteiro naval José Simão provavelmente em 1923. Em 2006, a embarcação pertencia a Mestre Bartô, que estava com grandes dificuldades em mantê-la. A Associação comprou o*

<sup>22</sup> Cf.: PORTOS DO BRASIL, Conselho de Autoridade Portuária. Disponível em: <http://www.portosdobrasil.gov.br/assuntos-1/gestao/conselho-de-autoridade-portuaria-cap>.

<sup>23</sup> Cf.: BRASIL, Decreto nº 3.551, de 4 de agosto de 2000. Disponível em: [http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Decreto%20n%C2%BA%203\\_551%20de%2004%20de%20agosto%20de%202000.pdf](http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Decreto%20n%C2%BA%203_551%20de%2004%20de%20agosto%20de%202000.pdf). Acessado em 11/08/2015. As primeiras experiências de proteção enquanto bens imateriais foram o Ofício das Paneleiras de Goiabeiras (Espírito Santo) e a Arte Kusiwa dos índios Wajãpi (Amapá), em 2003.

*saveiro, realizou a completa restauração e o devolveu ao Mestre. Atualmente, o Sombra da Lua tem como abrigo principal o Porto da Pedra, em Maragogipe, e é o único saveiro que ainda atraca na rampa do Mercado Modelo, levando produtos do Recôncavo Baiano para Salvador. Atraca também na Feira de São Joaquim de onde traz carregamento de cerâmica e caxixi de Maragogipinho para Salvador (PORTAL IPHAN).<sup>24</sup>*

## URBANISMO CONTEMPORÂNEO E AS PRÁTICAS DE CIDADE

A cidade não é feita somente pelos campos disciplinares do Urbanismo e Planejamento que, à sua maneira, tentam normativa mas por diferentes camadas tecidas por aqueles que a usam e dela se apropriam, em incontáveis práticas que ocorrem em diferentes espaços da cidade. Por um lado, enxergamos essa produção urbana delegada exclusivamente aos seus fazedores oficiais e compárticipes mercantis e diversos aparatos de policiamento, coerção e vigilância, que, na maioria das vezes, relegam aos habitantes da urbe o local de contemplação e docilização, conforme visto até este momento.

Notamos, por outro, de igual importância, as linhas de demarcação do Urbanismo se alongarem e possibilitarem maiores trocas durante seu percurso histórico. Vimos surgir, ao longo dos séculos, expressões críticas, utópicas e ideológicas, elaboradas por pensadores de diferentes contextos, questionando a produção de cidade, encampadas como parte do que se compreende pelo campo disciplinar do Urbanismo. Muitos questionamentos acerca do lugar das pessoas na urbe e das formas de participação de sujeitos ordinários foram elaborados por intelectuais provenientes de diferentes áreas e saberes, proporcionando ao campo outras relações com áreas críticas ao modo hegemônico de fazer cidade, abrindo horizontes para o debate.

Na virada da globalização, porém, com o fortalecimento do discurso e pensamento únicos (SANTOS, 2001; ARANTES, 2000) de que a cidade seria um dos eixos do capital, transformando-se numa suposta mercadoria imaterial, poucas foram as intervenções urbanísticas que proporcionaram contrapontos a esse pensamento e, com isso, o maior acesso de usuários menos favorecidos a essa cidade. Notamos isto em discursos e dispositivos que determinam

---

<sup>24</sup> IPHAN. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/1023/>.

modos específicos de uso dos espaços e disposição dos corpos neles, mostrando não uma economia meramente política, mas *produções de subjetividade* (GUATTARI, 1992). Ou seja, uma "economia subjetiva" engendrada na lógica neoliberal dessas economias (LAZZARATO, 2014), direcionando a urbanização, predominantemente, por meio de instrumentos de gentrificação, turistificação e militarização urbana, numa gestão da vida e dos corpos.

Dessa forma, a produção capitalística, naturalizada por muitos planejadores como agente principal desse esquema de urbanização pós-industrial, desenvolveu-se ainda mais e as tornou mercadorias a tal modo que processos especulativos nos grandes centros urbanos têm gerado distâncias — geográficas, sociais, econômicas — daqueles que não os acessam em sua plenitude, ou seja, aqueles que não podem pagar por elas. Todavia, se considerássemos somente essa produção dita oficial da urbe, não faria sentido nossa aposta no início deste projeto. Além disso, provavelmente, teríamos a sensação de que não haveriam outras formas de vida que escapariam às operações capitalísticas e nada além pensaríamos. Assim, na própria configuração do alijamento urbano, acontecem suas fissuras, por nós observadas em significativas narrações e produções de cidade, como as diferentes práticas de cidade pelo mar que estudamos para nossa pesquisa de mestrado.

Concomitantemente, esta cidade também é consumida por esses sujeitos (CERTEAU, 2013), amplificando-se de tal modo que sua dimensão se expande por meio de outras narrativas, que, ao mesmo tempo, não deixam de ser transformadas por instrumentos capitalísticos, já que essa disputa não para de acontecer. Desse modo, por um viés diferente da incorporação daquilo que escaparia à disciplina, apostamos no que poderia contaminá-la, confundi-la e, sobretudo, estimulá-la à escuta. A cientista social Ana Clara Torres Ribeiro (2012) aponta um problema-chave que articula nossa necessidade ao assinalar para o modo de fazer cidade predominante e que nos aponta a necessidade de compreender a vida coletiva contemporânea.

*O indivíduo, projetado por instituições subordinadas ao comando da economia globalizada e por orientações políticas servis, é pura ação e pura estratégia, envoltas numa aura de criatividade e de inesgotável realização*

*pessoal. Porém esse mesmo indivíduo, apresentado como eficiente e empreendedor, é cada vez mais dependente de redes sociais e técnicas.*

O problema é extremamente atual, posto que a produção de cidade que muito se propaga é baseada no território estratégico, onde se produz os locais a serem consumidos, com as devidas marcas, lojas e empresas; equipamentos urbanos padronizados (árvores dentro de vasos, bancos de shoppings centers, pisos compartilhados, etc.) e pasteurizados, muito bem esquadrinhados e definidos seus espaços de uso. Isto é só um agravamento de uma produção individualista e pacificadora de cidade que se mune, há pelo menos três décadas, de instrumentos de sedução de propaganda e marketing, vendendo, assim, espaços públicos e selecionando seus compradores. Aqueles, portanto, que não podem pagar por isto, estão fora do jogo. Com isso, um problema que já era grave no início do século no ocidente, passou a ser o foco principal: a produção de um conceito específico de cidade, na tentativa de aniquilação da experiência de alteridade nos espaços públicos, mantendo uma lógica baseada na:

- 1. produção de um espaço próprio: a organização racional deve portanto recalcar todas as poluições físicas, mentais ou políticas que a comprometeriam;*
- 2. estabelecer um não-tempo ou um sistema sincrônico, para substituir as resistências inapreensíveis e teimosas das tradições (...);*
- 3. enfim, a criação de um sujeito universal e anônimo que é a própria cidade: como a seu modelo político, o Estado de Hobbes (...) Nesse lugar organizado por operações "especulativas" e classificatórias, combinam-se gestão e eliminação. De um lado, existem uma diferenciação e uma redistribuição das partes em função da cidade, graças a inversões, deslocamentos, acúmulos, etc.; de outro lado, rejeita-se tudo aquilo que não é tratável e constitui portanto os "detritos" de uma administração funcionalista (anormalidade, desvio, doença, morte etc.) (CERTEAU, 2013. Grifos originais do autor).*

Ao apontar a estruturação de um “espaço próprio”, um “não-tempo” e um “sujeito universal”, Certeau questiona, precisamente, a modelização do que se compreende como “cidade” e, conseqüentemente, dos modos de praticá-la. Será a partir da ideia de um cotidiano que se produz a partir de práticas, muito embora, outros intelectuais também tenham se aproximado dessa discussão que passou a ser muito recorrente no período que compreendemos pelo

urbanismo contemporâneo, principalmente a partir dos anos 1960 (LEFEBVRE, 1991).

De toda forma, a originalidade da pesquisa de Certeau ocorre, principalmente, por ele direcionar sua investida para aquelas práticas que estão longe de ser capturadas, pois são transitórias; “microbianas” – para usar suas palavras –; que acontecem a todo instante e diariamente, nas ranhuras dos espaços; de códigos, por muitas vezes, indiscerníveis. Dessa maneira, Certeau toma dois termos, muito utilizado das guerras: estratégia e tática. Para o primeiro, aponta toda um saber que regula, gere e disciplina, agindo para a manutenção do poder. As táticas, por sua vez, seriam as próprias práticas no sentido de linhas de escape dessas membranas governamentais; mas elas estão dentro da estratégia, nas suas possibilidades de decodificação: na oralidade e na caminhada, por exemplo, haveriam vários modos de responder a uma lógica de uma maneira criativa.

Os caminhantes, em seus trajetos cotidianos, costuram novas relações com a cidade; irrompem com o silêncio e abrem brechas em modos de caminhar que nada têm a ver com aqueles que muitos projetos funcionalistas tentaram ordenar a partir da linha que visa substituir a prática e tenta exprimir “a propriedade (voraz) que o sistema geográfico tem de poder metamorfosear o agir e legibilidade, mas aí ela faz esquecer uma maneira de estar no mundo” (LEFEBVRE, 1991). De tal modo que, “o ato de caminhar está para o sistema urbano como a enunciação (...) está para a língua ou para os enunciados proferidos” (IDEM).

Para Certeau, e também para nós, o caminhar será um veículo maior que uma atividade física, mas um engendrado de sentidos a partir de sua disposição corpórea que tecerá relações de cidade; será, assim, política. Um pouco além de uma ideia de caminhar enquanto uma habilidade em colocar um pé na frente do outro e vaguear, a prática do caminhar, para nós, será uma espécie de articulação para pensarmos modos de tecer relações urbanas.

Um segundo conceito, ao retomarmos os sujeitos que estariam “fora do jogo” da produção e do consumo, seria ao observarmos que estes seriam aqueles que nos ajudam a enxergar um outro esquema, que acontece por

baixo, nas solas do capital; e na periferia ou no “lado b”, onde o controle é mais precário e desinteressado.

*A divisão do trabalho por cima é um campo de maior velocidade, com sacrifício do simbólico. Nela, a rigidez das normas econômicas (privadas e públicas) impede a política e toma o seu lugar. Por baixo, há maior dinamismo, maior movimento, mais encontros, maior complexidade, mais riqueza (a riqueza e o movimento dos homens lentos), mais combinações. Produz-se uma nova centralidade do social, segundo a fórmula sugerida por Ana Clara Torres Ribeiro, o que constitui uma nova base para a afirmação do reino da política (SANTOS, 1999).*

Para Milton Santos, aqueles que estariam “fora” desse esquema, os “homens lentos”, seriam os sujeitos que experimentam um outro tempo, o da lentidão, responsáveis pelo dinamismo e encontros; que tecem as mais diversas redes de conexão; sendo, assim, para nós, aqueles que praticariam o “território usado”, o que se aproximariam dos “espaços banais”, distante dos estratégicos, que direcionam os espaços a serem vendidos. São estes sujeitos que não acessam ao esquadrinhado veloz, atrelado exclusivamente ao mercantilismo, com mais combinações e que, segundo Ana Clara Torres Ribeiro, produzirão outras centralidades sociais, como podemos enxergar nas produções periféricas, especialmente nas últimas décadas.

Não nos enganemos, todavia, pensando que nesses locais os jogos são somente de resistência, e não tomemos nossos escritos como aparente “fuga do capital”, se é que isto é possível. Nos últimos anos, em especial a partir das políticas econômicas brasileiras, houve a inserção das camadas mais desfavorecidas financeiramente em novas categorias sociais, com um aumento no poder aquisitivo e assim mais acesso às tramas capitalísticas. Dessa maneira, uma terceira abordagem para pensarmos sobre estas outras práticas seria pelo conceito de “errância”, desenvolvido por Jacques (2014), que nos apontará para a crítica ao urbanismo e também à modelização do projeto moderno que nos minimizou a experiência urbana da alteridade.

*Os errantes são, então, aqueles que realizam errâncias urbanas, experiências urbanas específicas, a experiência errática das cidades. A experiência errática afirma-se como possibilidade de experiência urbana, uma possibilidade de crítica, resistência ou insurgência contra*

*a ideia de empobrecimento, perda ou destruição da experiência a partir da modernidade (JACQUES, 2014).*

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

Em todas as categorias conceituais citadas anteriormente, há como característica a corporeidade enquanto política. O corpo, sempre negado enquanto um modo de fazer e pautado enquanto um objeto a ser modelado, reage, já que, nesta cidade moderna por excelência, “o indivíduo moderno sofre uma espécie de crise tátil: deslocar-se ajuda a dessensibilizar o corpo” (SENNETT, 2008).

Criam-se espécies de zonas: deslocamento, articulação de relações e micropolíticas. Todas táticas possíveis para a sobrevivência nas cidades, que foram concebidas numa lógica velocista e eficiente e, por conta disso, que esmagam seus passantes, imprimindo um ritmo muito diferente do que existia, transformando, assim, a experiência urbana. Há outras reações táticas que nos ajudam a compreender essas práticas no cotidiano, como a partir de outras formas de expressão, como o *gesto*.

*Existem elos (ir) relevantes entre cotidiano, lugar, indivíduo e pessoa. Através desses elos, tudo acontece e adquire sentido, permitindo a individuação e o pertencimento, e também nada importa ou tem significado, já que cada gesto pode ser envolto em enredos da cotidianidade alienada e na indiferença. Essas ondulações da tessitura do social, inscritas no chão de historicidade, construído por influências institucionais (...). É nessas condições que a sociabilidade pode ser alimentada ou destruída por uma atitude, um gesto, uma palavra, um sorriso ou um olhar (RIBEIRO, 2005).*

O modo como nos expressamos, como bem coloca Ribeiro, é crucial. Dessa maneira, enxergamos que há um jogo a partir da prática, enquanto aquilo que comunica/faz; mas a partir de um sujeito que Ana Clara Torres Ribeiro assumirá pela categoria conceitual do “sujeito corporificado”, que se articula com “a fala e o gesto, a acomodação e a insubordinação, a manipulação de classificações sociais e a ação que se desenvolve nas fronteiras entre o visível e o invisível” (RIBEIRO, 2010 apud SCHVARSBERG, 2012).

Nesse sentido, foi importante para essa pesquisa nos atermos às práticas cotidianas compreendendo-a como uma trama que ocorre simultânea à escrita da história oficial, mas, de maneira distinta, em escapes possíveis, demonstrando toda uma vivacidade e multiplicidade das forças criativas do improviso do dia a dia.

## REFERÊNCIAS

- ARANTES, O.; VAINER, C.; MARICATO, E. **A Cidade do Pensamento Único: Desmanchando Consensos**. Petrópolis, Vozes, 2000.
- ARAÚJO, F. H. C. B. **Sistema Portuário Brasileiro: evolução e desafios**. Trabalho de Conclusão de Curso (TCC), 66f. Florianópolis: Universidade Federal de Santa Catarina, Departamento de Engenharia Civil, 2013.
- BORJA, J. As cidades e o Planejamento Estratégico: uma reflexão europeia e latino-americana. In: FISCHER, Tânia (Org.). *Gestão contemporânea: cidades estratégicas e organizações locais*. Rio de Janeiro: FGV, 1996. p. 79-99
- CERTEAU, M. **A invenção do cotidiano.: 1. Artes do fazer**. Petrópolis: Vozes, 2013.
- \_\_\_\_\_. A Sócio-Antropologia das Comunidades de Pescadores Marítimos no Brasil. In: **Revista Etnográfica**, Vol. III (2), 1999. (pp. 361-375).
- FOUCAULT, M. **A ordem do discurso: aula inaugural no Collège de France**. São Paulo: Edições Loyola Jesuítas, 2009.
- JACQUES, P.B. **Elogio aos errantes**. Salvador: EDUFBA, 2014, 2ª edição.
- LEFEBVRE, H. **A vida cotidiana no mundo moderno**. São Paulo: Editora Ática, 1991.
- LIMA NETO, O. **Transporte no Brasil: história e reflexões**. Recife: Editora Universitária da UFPE, 2001.
- MAGALHÃES, A. **E Triunfo? A questão dos bens culturais no Brasil**. Rio de Janeiro: Nova Fronteira; Fundação Roberto Marinho, 1997 (1985).
- OLIVEIRA, R. R. A saga dos pioneiros da CHESF. Organizações e Sociedade. In: **Revista O & S**, vol. 20, pp. 139-152. Recife, Jan/abril de 2001.
- OLIVEIRA, F. A economia brasileira: crítica à razão dualista. In: **Estudos CEBRAP 2**, out. 1972.
- PEREIRA, J. M. D. Uma breve história do desenvolvimentismo no Brasil. In: **Cadernos do Desenvolvimento**, Rio de Janeiro, v. 6, n. 9, p.121-141, jul./dez., 2011.
- RAMOS, G. T. **Catraia-pesca-saveiro: entre práticas de cidade pelo mar e dispositivos de orla**. Dissertação de mestrado (Arquitetura e Urbanismo). Universidade Federal da Bahia, Faculdade de Arquitetura, 2016.
- RIBEIRO, A. C. T. Homens Lentos, Opacidades e Rugosidades. In: **Redobra 9**, ano 3, pp.58-71. Salvador: EDUFBA, 2012.

\_\_\_\_\_. Sociabilidade, hoje: leitura da experiência urbana. In: **Caderno CRH**, Salvador, v. 18, n. 45, p. 411-422, Set./Dez. 2005.

\_\_\_\_\_. Dança de sentidos: na busca de alguns gestos. In: JACQUES, P. B.; BRITTO, F. D. (.). **Corpocidade: debates, ações e articulações**. Salvador: EDUFBA. 2010.

SANTOS, M. **Elogio da lentidão**. São Paulo: Folha de São Paulo, 11 de março de 2001.

\_\_\_\_\_. **A revolução tecnológica, a experiência da escassez e os limites da globalização atual**. Discurso proferido na ocasião do recebimento do título de Doutor Honoris Causa da Universidade de Brasília, em 11 de novembro de 1999. Disponível em: [http://www.unb.br/unb/titulos/milton\\_santos.php](http://www.unb.br/unb/titulos/milton_santos.php).

SASSEN, S. **The global city**. New Jersey, Princeton: Princeton University Press, 1991.

SCHVARSBERG, G. Sujeitos ambulantes: pistas para uma nomadologia urbana. In: **Rua (UNICAMP)**, v. 1, p. 149-167, 2012.

SENNETT, R. **Carne e pedra: o corpo e a cidade na civilização ocidental**. Rio de Janeiro: Record, 2008.