

Olga Tulik (*)

ABSTRACT

In the *Baixada Santista*, a sea level area lying within the central portion of the State of *São Paulo* coastland, there still subsists a determined transportation means comprised of the so called *catraias* — a small outboard motor boat — which assure a daily commuting system for thousands of people between *Vicente de Carvalho* and *Santos*.

This research is intended to disclose a commuting area and thus contribute towards showing the role and importance of the *catraias* and their operators in such back and forth or commuting activities.

Na aglomeração urbana santista, que domina a baixada homônima, subsiste uma determinada modalidade de transporte coletivo que se caracteriza por sua dupla originalidade, pois, além de diferir de qualquer outro sistema autônomo utilizado nessa área, não aparece em outras partes da faixa litorânea do Estado de São Paulo.

Essa modalidade de transporte é representada pelas catraias empregadas na travessia do estuário de Santos entre o bairro da Ponta da Praia e as praias de Santa Cruz dos Navegantes (Pouca Farinha) e a do Góis⁽¹⁾ e, também, entre o mercado de Santos e Vicente de Carvalho. O último caso, que é o objeto desta pesquisa, destaca-se dos demais pela expressividade numérica daqueles que procuram este serviço e, além disso, pelas implicações geográficas que dele decorrem em virtude de proporcionar deslocamentos diários, constituindo movimentos pendulares denominados “commutings”⁽²⁾.

Para compreender a presença das catraias em Vicente de Carvalho torna-se necessário conhecer alguns aspectos da origem e da evolução desse aglomerado, principalmente aqueles ligados à expansão urbana na

(*) Do Setor de Geografia do Museu Paulista da Universidade de São Paulo.

(1) TULIK, Olga — “Praia do Góis e Prainha Branca — núcleos de periferia urbana na Baixada Santista”, em *Coleção Museu Paulista, Série de Geografia*, vol. 1, edição do Fundo de Pesquisas do Museu Paulista, 241 p., São Paulo, 1981.

(2) BEAUJEU-GARNIER, J. — *Geografia de População*, Companhia Editora Nacional — Editora da Universidade de São Paulo, São Paulo, 1971, pp. 297-315.

Ilha de São Vicente⁽³⁾ e à necessidade de mão-de-obra para as zonas portuária de Santos e industrial de Cubatão.

Vicente de Carvalho, antiga Itapema, localiza-se na margem esquerda do estuário santista, tendo à sua frente o porto de Santos. Deste modo, graças à posição que ocupa, mantém estreita vida de relações com Santos, embora, administrativamente, vincule-se ao Guarujá.

A ocupação desta parte da Ilha de Santo Amaro remonta aos primórdios da colonização portuguesa, quando ali foi construída a Fortaleza de Santa Cruz do Itapema ou, como ainda hoje a chamam, o Forte do Itapema⁽⁴⁾. Nada indica que a ocupação tenha evoluído até fins do século XIX, quando o local passou a ser ponto de passagem obrigatória para quem se dirigia ao Guarujá que, então, se definia como balneário. Assim, os forasteiros deviam tomar a barca em frente ao prédio da alfândega em Santos⁽⁵⁾ para alcançar Itapema e, desta, Guarujá através da ferrovia. Até por volta de 1918, quando foi inaugurado o "ferry-boat" para automóveis, na Ponta da Praia, este era o caminho usualmente utilizado por todos aqueles que se dirigiam para o Guarujá. A ferrovia, entretanto, prestou serviços até 1956, época em que foram retirados os trilhos para a construção da estrada, cujo traçado, posteriormente, foi aproveitado pela atual avenida Tiago Ferreira.

Assim, a origem de Vicente de Carvalho prende-se ao fato do local ter sido ponto de transbordo para o Guarujá. Além disso, a ocupação ocorreu como conseqüência da desapropriação do povoado de Bocaina para a instalação da Base Aérea de Santos. Os moradores desalojados estabeleceram-se em Itapema, justamente nas imediações das estações das barcas e ferroviária, ou acompanhando os trilhos⁽⁶⁾.

O processo de evolução acelerou-se, todavia, com a crescente exigência de mão-de-obra para o surto de desenvolvimento que se registrou na Baixada Santista, em razão das atividades portuárias, comerciais e industriais de Santos e, ainda, em decorrência da instalação de indústrias de base em Cubatão.

Tais fatores, aliados a outros, como, por exemplo, a procura da orla santista parar fins de veraneio, contribuíram para a expansão urbana na Ilha de São Vicente. Apenas restaram mangues, terrenos excessivamente valorizados pela especulação imobiliária e, portanto, de custo proibitivo

(3) A propósito do sítio urbano do conglomerado Santos—São Vicente, consultar PENTEADO, Antonio Rocha — "A Ilha de São Vicente", em *A Baixada Santista*, vol. III, Editora da Universidade de São Paulo, 1965, pp. 11-19.

(4) A propósito de Vicente de Carvalho, consultar RODRIGUES, Luiz Melo — "Vicente de Carvalho", em *A Baixada Santista*, vol. III, Editora da Universidade de São Paulo, 1965, pp. 78-112.

(5) Por um curto período o ponto de barcas para Itapema funcionou junto à estação da "São Paulo Railway", através da qual chegavam os paulistanos.

(6) RODRIGUES, Luiz Melo — Obra citada, pp. 87-89.

para trabalhadores ou, então, áreas muito distantes do centro de Santos onde estavam as melhores oportunidades de trabalho.

Dotado de grandes espaços desocupados, Vicente de Carvalho sofreu, em diferentes épocas, invasões desordenadas por parte de uma população modesta, constituída de trabalhadores do porto de Santos e operários das indústrias de Cubatão atraídos pela possibilidade de morar a baixo custo, sem despesas de aluguel, taxas e impostos.

Deste modo, Vicente de Carvalho definiu-se como bairro-dormitório do conglomerado santista, localizando-se, portanto, numa zona de comutação. Diariamente, centenas e centenas de seus moradores deslocam-se para alcançar os diferentes locais de trabalho, seja por meio de ônibus que seguem pela estrada Piassagüera até Cubatão, seja através das barcas e catraias que, em rotas diferentes, cruzam o estuário de Santos.

As barcas do Departamento Hidroviário, cobertas, mais seguras e maiores do que as catraias, partem em horários fixos de um ponto do cais situado nas proximidades da alfândega de Santos. Realizam a travessia do estuário em 15 ou 20 minutos, ao custo de Cr\$ 10,00 por pessoa.

Usualmente entendida como bote manejado por uma só pessoa, a catraia é uma embarcação construída de tábuas que, por ser de fundo chato, recebe também o nome de chatinha.

A partir de um precário trapiche de madeira, construído numa das rampas da Bacia do Mercado junto à praça Iguatemi Martins, as chatinhas percorrem o canal que dá acesso ao estuário e chegam a Vicente de Carvalho, onde atracam num "cais" flutuante, anexo à recém-inaugurada estação das catraias (7).

Mais caras (8) do que as barcas, sem qualquer proteção contra o Sol e a chuva, as catraias detêm a preferência dos moradores de Vicente de Carvalho, não só porque partem logo que se completa a lotação (25 passageiros), como, também, porque realizam a travessia em menos de 10 minutos, atracando num ponto de fácil acesso para o centro de Santos e para a praia onde muitos trabalham. Além disso, a proximidade do mercado de Santos permite que os moradores nele façam suas compras, que são transportadas até as catraias sem muito esforço.

As chatinhas não enfrentam qualquer problema com a profundidade das águas, uma vez que operam no estuário, que é parte da bacia portuária de Santos, e que deve ser constantemente dragado a fim de permitir o tráfego de embarcações de grande calado. Todavia, as catraias

(7) A inauguração ocorreu em 18 de setembro último.

(8) A tarifa, fixada pela SUNAMAM (Superintendência Nacional da Marinha Mercante), é de Cr.\$ 23,00 por pessoa.

estão sujeitas às outras condições do sítio portuário, que interferem nas manobras, no conforto e no próprio atendimento dos usuários.

Os catraieiros entrevistados declararam não ter dificuldade para manobrar as catraias e garantem a segurança das mesmas, uma vez que, nos últimos 50 anos, registraram-se apenas três acidentes. Todos admitem, porém, que, por causa do tráfego portuário, devem tomar uma série de cuidados, entre os quais diminuir a marcha para aproar as marolas provocadas pelas grandes lanchas que navegam em alta velocidade e, também, aguardar a passagem de embarcações maiores, deixando o motor em ponto morto.

Ao contrário das catraias que operam em outras áreas da Baixada Santista, as de Vicente de Carvalho são desprovidas de cobertura e de sanefas de proteção. Isto acontece porque uma parte do percurso é feito sob as ruas da faixa das Docas, onde estão os armazéns, cujo vão livre para o tráfego das catraias diminui na preamar com o fluxo da maré. Nessas ocasiões, até ultrapassar o mencionado trecho, os usuários devem permanecer abaixados no fundo da embarcação. O maior problema, entretanto, surge nas marés de sizígia, quando o acesso à Bacia do Mercado torna-se impossível e o desembarque dos passageiros ocorre num trecho do cais antes da entrada do canal.

Além destes inconvenientes, que revelam a importância do conhecimento do meio para a praticagem das catraias, existem outros ligados às condições naturais dominantes em toda a Baixada, que causam desconforto aos passageiros e comprometem o movimento das catraias e as possibilidades de ganho dos catraieiros. Entre estes, destacam-se os problemas decorrentes das interferências climáticas, como é o caso das elevadas temperaturas e da excessiva pluviosidade que se registram nessa região, causando desconforto em virtude da falta de cobertura das catraias. O mesmo efeito se faz sentir quando os ventos Noroeste e Sudoeste assolam o estuário com certa violência e dificultam o tráfego das chatinhas.

Os passageiros que se utilizam das catraias, geralmente, são sempre os mesmos. Partem pela manhã, entre 5:30 e 8:30 horas, e retornam entre 18:00 e 20:00 horas, sendo a clientela constituída, predominantemente, de operários, funcionários, comerciários, estivadores, estudantes e donas-de-casa. Como é natural, o movimento decai nos fins-de-semana e feriados.

Além dessa oscilação diária, também se observam variações anuais. O número de passageiros ⁽⁹⁾ diminui no verão, em virtude das temperaturas elevadas e da excessiva pluviosidade que ocorrem na Baixada Santista nessa época e, principalmente, em janeiro, que detém o maior número de dias de chuva. Nos dias em que sopram os ventos Noroeste e Sudoeste

(9) Segundo informação colhida junto à Associação dos Catraieiros, o movimento correspondente ao mês de fevereiro deste ano foi de 99 mil passageiros.

(junho a setembro), a travessia do estuário torna-se perigosa e os usuários preferem servir-se das barcas do Departamento Hidroviário. Por outro lado, quando estas mesmas barcas apresentam defeitos que comprometem o seu funcionamento, o que vem ocorrendo com muita frequência ultimamente, o movimento das catraias aumenta consideravelmente.

De acordo com alguns dos entrevistados, o número daqueles que se utilizam deste meio de transporte já foi maior no passado, quando não existiam o "ferry-boat" para automóveis na Ponta da Praia e as linhas de ônibus para Guarujá. A procura decaiu bastante, também, no início da década de 70 com a construção da rodovia Piassaguera-Guarujá, que passou a ser utilizada por 20% dos usuários das catraias que trabalham em Cubatão. Até a inauguração desta rodovia, os operários chegavam até Cubatão seguindo de ônibus pela Via Anchieta, depois de terem cruzado o estuário através das catraias. Além disso, essa redução acentuou-se entre 1975-76. É que nessa época ocorreu a instalação de supermercados em Vicente de Carvalho, fato que contribuiu para reduzir o volume de compras de gêneros de primeira necessidade na zona comercial de Santos e, conseqüentemente, o número daqueles que para lá seguiam com esse objetivo.

É difícil precisar a época em que as catraias começaram a operar, regularmente, entre Vicente de Carvalho e Santos com característicos de transporte coletivo. Em 1920, ainda com botes a remo, já faziam esse percurso. Por volta de 1940 os botes foram sendo equipados com motor e, em 1956, todos estavam motorizados. A crise do petróleo refletiu-se entre os catraieiros, concorrendo para que os motores, até então movidos a gasolina, fossem adaptados para o uso do diesel, em razão do menor custo deste produto. Em 1976 todas as embarcações tinham sido adaptadas.

Atualmente, operam na área 80 catraias devidamente registradas na Capitania dos Portos, em Santos, que se incumbe de vistoriar o que se refere ao equipamento e à segurança da embarcação. Todavia, à SUNAMAM (Superintendência Nacional da Marinha Mercante), órgão do governo federal cuja finalidade específica é disciplinar a navegação, compete regularizar a exploração da travessia concedendo linhas e fixando tarifas.

Os catraieiros operam segundo uma escala de serviço elaborada pela Associação, que se encarrega de prever o atendimento ininterrupto, durante 24 horas, dividindo as chatas em dois grupos, num sistema de rodízio.

A Associação dos Catraieiros de Vicente de Carvalho, no momento, passa por uma reestruturação que poderá, inclusive, mudar-lhe o nome para Associação dos Mestres Regionais do Porto de Santos e Vicente de Carvalho. Cada associado contribui com uma taxa correspondente a um dia de trabalho no período da escala, que, de um modo geral, varia de 40 em 40 dias. Compete à entidade cuidar da documentação de seus associados, como, por exemplo, obter visto na caderneta marítima ou resolver problemas junto à Capitania dos Portos como aqueles referentes

a multas por excesso de lotação e a acidentes. Percebe-se, assim, que a Associação cuida dos interesses dos catraieiros e trata de obter benefícios que repercutam no bom funcionamento desse sistema.

Diversamente do que se observa na Praia do Góis, onde o tamanho das catraias é muito variável, em Vicente de Carvalho elas medem de 9 a 11 metros de comprimento por 2 a 2,90 metros de boca. Este fato só pode ser explicado porque em Vicente de Carvalho as catraias são utilizadas, preferencialmente, no transporte de pessoas; ao contrário, na Praia do Góis, este serviço aparece concorrendo com a chamada "pesca turística"⁽¹⁰⁾, para a qual as chatas menores são muito procuradas. Todavia, em Vicente de Carvalho, todas as catraias têm em comum o diesel, utilizado como combustível, e o abastecimento feito junto à Associação.

Embora o transporte de passageiros assuma real importância, as catraias também se ocupam do carregamento de pequenas cargas e mercadorias diversas entre Santos e Vicente de Carvalho, tais como gêneros de primeira necessidade e peixe; transportam, ainda, móveis e utensílios domésticos que caracterizam mudanças de moradores de uma margem do estuário para a outra. Nos casos acima mencionados, o catraieiro deixa seu lugar na escala, sendo que, o preço, por não ser tabelado, deve ser ajustado com o interessado, podendo variar conforme o tipo de carga a ser transportada e o horário escolhido.

Ocasionalmente, ainda, os catraieiros alugam seus serviços a forasteiros interessados em passeios no porto ou fora da barra. A procura deste tipo de atendimento aumenta a partir de novembro, alcança o auge em janeiro e diminui em fevereiro e março, podendo ser considerada normal de abril a novembro. Esta oscilação depende, assim, do movimento de turistas caracterizando a existência da chamada "temporada" na Baixada Santista. Também nesse caso, o catraieiro não obedece à escala prevista e ajusta o preço que, em maio deste ano, era de Cr\$ 1.500,00 por passeio ou Cr\$ 1.100,00 por hora. O contato com os interessados se faz nos pontos de atracação das chatinhas.

Na Baixada Santista o condutor da catraia é conhecido por catraieiro. Todavia, em Vicente de Carvalho, há, entre os mais jovens, a tendência generalizada de se denominarem mestres regionais, embora nem todos tenham o respectivo curso. Tal fato pareceu, a princípio, estar associado à procedência nordestina de alguns destes elementos, pois nessa região o termo catraieiro é considerado pejorativo. Com efeito, o exame da naturalidade dos entrevistados mostrou que 52% nasceram na Baixada Santista (Santos e Vicente de Carvalho), 23% em outras cidades do interior do Estado de São Paulo, outros Estados do Sudeste brasileiro ou no exterior, enquanto que 25% são naturais da região Nordeste.

(10) TULIK, Olga — Obra citada, pp. 151-152.

O predomínio de adultos entre os catraieiros é quase absoluto, pois 93,7% pertencem à faixa de 20 a 59 anos, enquanto que os 6,3% têm 60 anos ou mais. É interessante observar, entretanto, que o tempo de exercício como catraieiros é muito variável: 41,6% têm até 5 anos de serviço, 39,6% de 6 a 20 anos e 18,8% mais de 21 anos de serviço. O exame das causas dessa anomalia revelou que muitos dos entrevistados iniciaram-se em outras atividades antes de se decidirem por esta. Assim, enquanto 20,8% sempre foram catraieiros, 79,2% declararam ter tido ocupações anteriores. A opção pela catraia, em 52% dos casos, ocorreu em virtude destes elementos terem perdido seus empregos em áreas urbanas: 10,4% dedicavam-se a atividades ligadas ao mar (pesca, praticagem, construção e reparo de embarcações) e 16,8% trabalhavam na zona rural. Essa predominância de elementos procedentes do meio urbano revela uma certa instabilidade que nele se verifica no que se refere à manutenção de um emprego, o que repercute em subúrbios imediatos, como é o caso de Vicente de Carvalho.

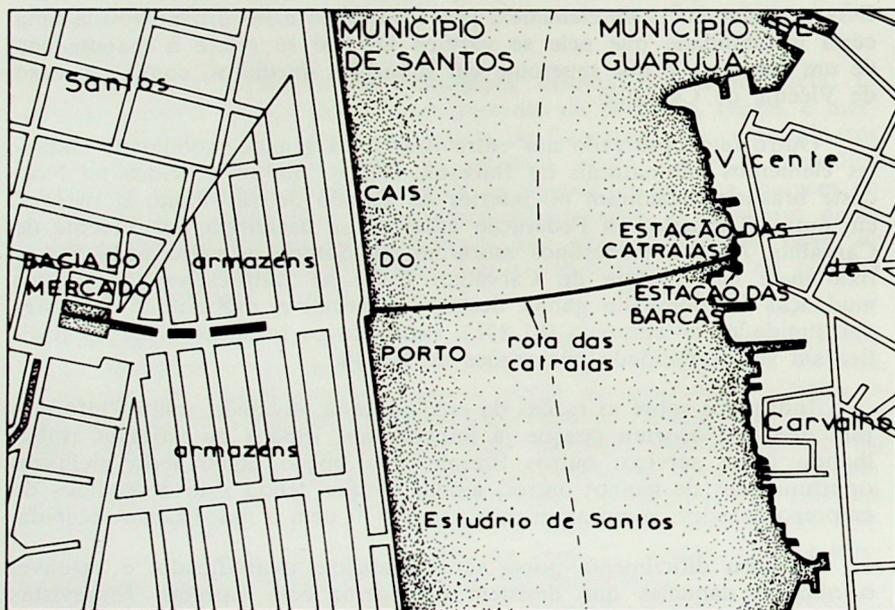
Outro fato observado nas entrevistas foi a grande mobilidade daqueles elementos não-naturais da Baixada. Destes, muitos nascidos no Nordeste brasileiro residiram no interior do Estado de São Paulo e, mesmo, em outras Unidades da Federação antes de se decidirem por Vicente de Carvalho. Alguns nordestinos moraram em Santos primeiro para depois fixarem-se em Vicente de Carvalho. Entre as justificativas para estas mudanças de domicílio ganha destaque especial a procura de melhores oportunidades de emprego (81,8%), enquanto os restantes (18,2%) justificaram sua mobilidade por razões de família.

Indagados sobre as razões da escolha desta atividade, muitos informaram que isto ocorreu porque já tinham pais, irmãos ou parentes trabalhando nesse serviço; outros fizeram esta opção objetivando melhores oportunidades de ganho; outros, ainda, porque, tendo sido despedidos do emprego anterior, compraram uma catraia ⁽¹¹⁾ com a indenização recebida.

Embora dificilmente possa ser exatamente quantificado, é razoável o número daqueles que desistem de operar com catraias. Entrevistas com alguns destes elementos revelaram como causa da desistência o elevado custo de manutenção de uma catraia, que deve ser puxada para o estaleiro a cada três ou quatro meses, a fim de que seu casco seja raspado, para remover a craca que nele se instala, e pintado com tinta envenenada; outros alegaram que a vida do catraieiro é dura, penosa, porque trabalham sem qualquer proteção contra o Sol e a chuva e, por isso, preferiram outras ocupações na bacia portuária, em embarcações mais seguras e cobertas; outros, ainda, decidiram-se por colocações diversas na área do porto de Santos, à base de ordenados fixos, escapando, assim, às incertezas decorrentes de ganhos variáveis.

(11) O preço de uma catraia pode variar de Cr\$ 800.000,00 a Cr\$ 2.000.000,00.

ROTA DAS CATRAIAS DE VICENTE DE CARVALHO



extraído de Santos folha 1 IGG SP 1972

0 200 m 400

Quanto a este último aspecto, convém esclarecer que o catraieiro pode ser proprietário da embarcação e do ponto ou, então, assalariado. No primeiro caso, o catraieiro recebe o total arrecadado durante as viagens. No segundo, podem ocorrer duas situações: o empregado recebe a metade do total obtido e paga os custos do combustível, enquanto o proprietário fica com a outra metade e arca com as despesas de manutenção da catraia; ou, então, o empregado recebe um salário fixo, enquanto o proprietário responde por todas as despesas. É preciso acrescentar que todos os catraieiros, sem exceção, são registrados profissionalmente como autônomos.

Percebe-se, assim, que os ganhos do catraieiro variam conforme a procura, que, por sua vez, depende das condições do tempo. Assim, empregos à base de salários fixos atraem muitos dos catraieiros, que mudam de atividade. Este fato concorre para a mobilidade que se verifica entre os elementos desta categoria e se reflete no já citado tempo de exercício como catraieiros.

As catraias de Vicente de Carvalho assumem aspecto de particular importância na Baixada Santista se for considerado que o raio de influência das cidades depende, também, dos meios de transporte utilizados. Deste modo, as catraias e os catraieiros contribuem para aumentar o raio de ação de Santos, dando-lhe acesso a um território situado fora de sua esfera administrativa, situado além das águas do estuário. Tal constatação permite definir Vicente de Carvalho como subúrbio imediato⁽¹²⁾ da conurbação santista.

Além disso, ainda deve ser considerado que razoável parcela da força de trabalho da aglomeração santista provém daquele distrito pertencente ao município de Guarujá, o que transforma catraias e catraieiros em causa e efeito do movimento pendular que caracteriza essa área como uma zona de comutação.

(12) PENTEADO, Antonio Rocha — "A área suburbana de São Paulo e sua caracterização", em *Anais da Associação dos Geógrafos Brasileiros*, vol. XII, São Paulo, 1961, pp. 207-215.