Ñanduty
ISSN:2317-8590

PAISAGENS PORTUÁRIAS: UMA ETNOGRAFIA DAS RELAÇÕES ENTRE HUMANOS E POMBOS NO PORTO DE SANTOS

Sarah Faria Moreno
(PPGAS/UFRGS – sarah.fmoreno@gmail.com)

RESUMO: Portos são lugares de trânsito de pessoas, mas, sobretudo, das mais diversas cargas. Neste artigo demonstro, a partir de uma pesquisa etnográfica sobre a relação entre humanos e animais, como é a paisagem portuária em Santos – SP. Para além de um simples cais onde atracam navios para que realizem a carga e descarga dos mais variados produtos, uma vez ali, é possível entender que há uma série de sujeitos humanos e não humanos interatuando não como agentes isolados, mas compondo esta paisagem conjuntamente. As reflexões propostas aqui partem de uma pesquisa que teve como foco as relações entre pessoas e pombos urbanos, animais considerados pragas no contexto portuário de Santos, onde foi instituído um programa de controle para que estas aves, cuja população aumentava a cada ano devido à expansão das atividades portuárias, não causassem danos à saúde ou à economia. Ao acompanhar este programa de controle, ficou claro que olhar para os pombos no porto significava olhar para uma série de sujeitos outros ali presentes, cada qual à sua maneira, como: trabalhadores, grãos, maquinários, instituições e autoridades, animais, edificações, barreiras físicas para o controle de animais, entre tantos outros. A partir desta etnografia, bem como de um resgate histórico do porto por meio de notícias, é possível admitirmos, por fim, que o porto possui sua própria ecologia, que abarca, principalmente, sujeitos indesejados humanos e não humanos que parecem não pertencer a qualquer outro lugar e configuram ideias de desordem e impureza.
Palavras-chave: humanos e animais; Porto de Santos; cidades.

PORT TASKSCAPES: AN ETHNOGRAPHY OF THE RELATIONSHIPS BETWEEN HUMANS AND PIGEONS IN THE PORT OF SANTOS

ABSTRACT: Ports are places for the transit of people, but above all of the most diverse cargos. In this article I demonstrate, based on an ethnographic research about the relationship between humans and animals, what the port taskscape in Santos - SP looks like. Beyond being a wharf where the loading and unloading of the most varied products take place, there is a range of human and non-human subjects interacting, not like isolated agents, but composing together this taskscape. The reflections proposed here are based on a research that focused on the relationship between people and urban pigeons, animals considered pests in the context of the Port of Santos, where a control program was instituted so that these birds, which its population increased each year due to the expansion port activities, would not damage health or economy. When following this control program, it became clear that looking at the pigeons in the port meant looking at many other subjects present there, each one in their particularities, such as: workers, grains, machinery, institutions and authorities, animals, buildings, barriers for animal control, among many others. From this ethnography, as well as from a historical rescue of the port through news, it is possible to admit, finally, that the port has its own ecology, which mainly includes unwanted human and non-human subjects who seem not to belong to any elsewhere and configure ideas of disorder and impurity.
Keywords: humans and animals; Port of Santos; cities.

INTRODUÇÃO: APORTANDO NO CAMPO ETNOGRÁFICO

Durante quatro meses no ano de 2017 realizei uma pesquisa etnográfica na cidade de Santos – SP, especialmente no Porto de Santos. Como pesquisadora das relações entre humanos

e animais, meu interesse, na época, se pautava em observar as relações envolvendo um animal pouco olhado, até então, pela antropologia – e, talvez, pelas pessoas de modo geral: os pombos urbanos, ou "ratos com asas", como são costumeiramente chamados. Embora as pessoas se relacionem das mais diversas formas com os pombos, conforme já demonstrei em outro lugar (MORENO, 2019), no caso específico do Porto de Santos os pombos são vistos como uma praga, devendo ser controlada. Uma vez ciente de que o Porto e a cidade enfrentam um aumento do número de pombos na região devido, justamente, ao aumento das atividades portuárias, bem como, sabendo que a CODESP (Companhia Docas do Estado de São Paulo) – a autoridade portuária na época – havia instituído um programa de controle de pombos no Porto, acompanhei esse programa e as rotinas portuárias após realizar contato com o médico veterinário responsável.

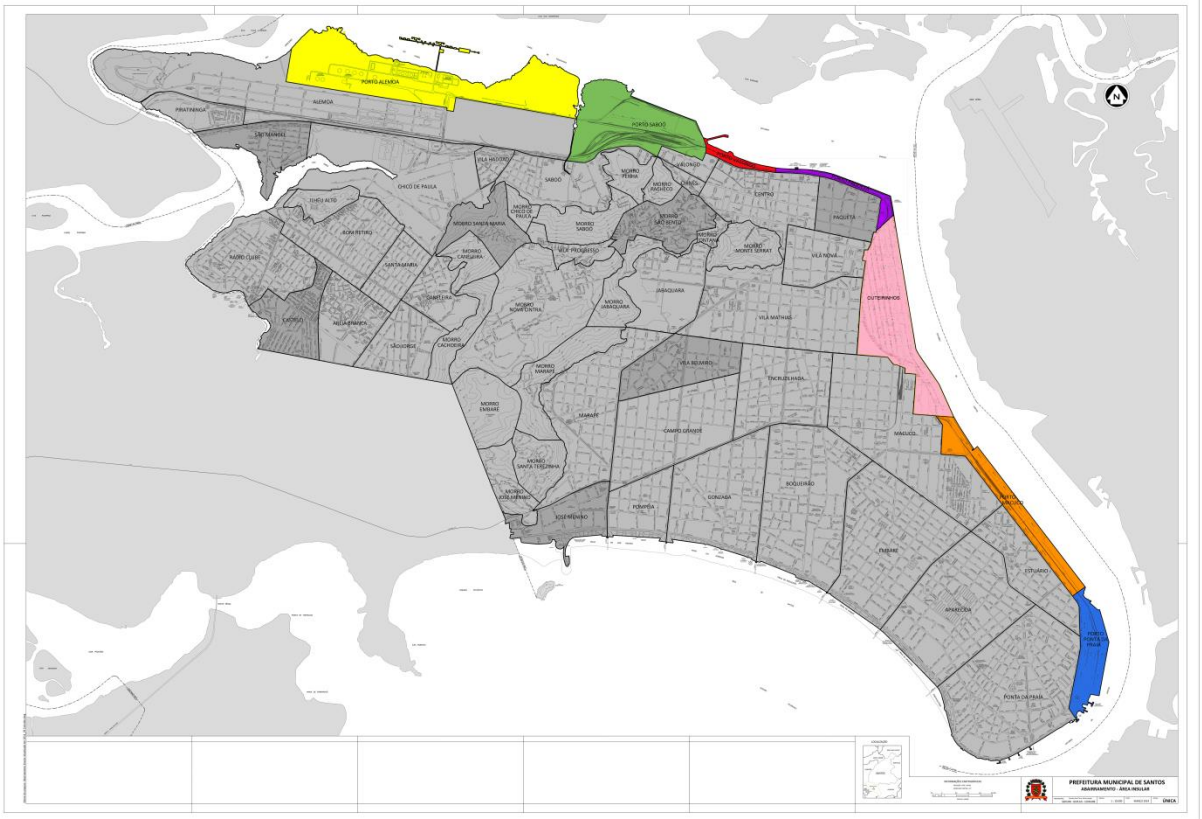
Neste artigo, meu interesse reside em apresentar a paisagem portuária de um ponto de vista antropológico, mas especialmente a partir das relações entre humanos e animais, destacando as interações com os pombos. Diferentemente de outros não lugares que servem à circulação acelerada de pessoas (AUGÉ, 2012: 36) – como as rodoviárias, aeroportos e estações de trem ou metrô – um porto não tem a mesma diversidade no fluxo das mesmas. Isto é, com exceção da temporada de cruzeiros, em que muitas pessoas acessam portos para embarque e desembarque de viagens de navios, a rotina de tráfego no porto se restringe às pessoas que ali trabalham, sobretudo, com o transporte de cargas. Nesse sentido, há um primeiro interesse em explanar ao leitor como é um porto – uma vez que deva ser o menos conhecido quando comparado aos outros locais de transportes mencionados – para, em seguida, tratar especificamente da paisagem portuária, que deverá ser compreendida no sentido de *taskscape* proposto por Tim Ingold (2000). Este conceito, bem como o porquê de a paisagem portuária ser compreendida deste modo, será explicado ao longo deste artigo.

Inicio com a ambientação do leitor ao Porto de Santos, nesta seção, relatando meus interesses prévios de pesquisa e descrevendo a maneira como se deu minha inserção em campo e alguns aspectos gerais da cidade e do Porto de Santos. Na sequência, descrevo como funciona o programa de controle de pombos e outros animais considerados sinantrópicos nocivos além das inspeções que acompanhei junto dos técnicos portuários como parte da rotina desses programas. As ocasiões me fizeram pensar numa ideia de ecologia portuária indesejada, que será desenvolvida na seção seguinte, onde busco ilustrar, a partir de algumas notícias locais, de que forma o Porto parece abarcar uma mesma ecologia de sujeitos indesejados, em diferentes

temporalidades, que parecem não pertencer a qualquer lugar, fazendo jus à finalidade principal do Porto como um local de trânsitos e passagem. Por último, relato minha experiência etnográfica ao realizar observações orientadas por um roteiro que elaborei previamente, a fim de observar aspectos sensoriais do Porto e explico como esse método empregado me possibilitou compreender a paisagem portuária como uma *taskscape*, isto é, como mais do que um palco estático sobre o qual os agentes atuam, mas como uma atividade onde todos os sujeitos estão interatuando (INGOLD, 2000).

A configuração da cidade de Santos, no litoral sul do Estado de São Paulo, é muito bem definida por sua paisagem. Os santistas costumam se referir à cidade em duas partes: antes e depois da "linha da máquina" – uma linha férrea que "corta" a cidade ao meio, paralelamente à praia e perpendicularmente ao Porto. O lado "antes da linha da máquina", que é mais próximo à praia, é tido como mais nobre, ao passo que o lado "depois da linha" é visto como periférico e perigoso. Desse ponto de vista, depois da linha da máquina, por toda a costa do mar se encontra o Porto. Ele se inicia exatamente onde a praia se finda, no bairro Ponta da Praia, e se estende a todo o perímetro do lado oposto, ficando atrás, também, de um dos principais morros da cidade, o Monte Serrat. Sua área tem uma extensão de aproximadamente 15 km de cais, abrangendo as margens direita e esquerda – que correspondem, respectivamente, aos municípios de Santos – SP e Guarujá – SP – e outros territórios, como a Ilha Barnabé e uma usina hidrelétrica no município de Bertioga – SP.

Ñanduty
ISSN:2317-8590



Mapa 01 – Município de Santos – SP, destacando as áreas referentes à margem direita do Porto. Da esquerda para a direita: Alemoa, Saboó, Valongo, Paquetá, Outeirinhos, Macuco, Ponta da Praia. Fonte: Prefeitura de Santos (http://www.santos.sp.gov.br/static/files/conteudo/Anexo%20VIII%20-%20Mapa%203%20-%20Abairramento.pdf) – mapa editado pela autora.

Enquanto estive em campo, conheci apenas as áreas respectivas à margem direita do Porto, que são subdivididas em bairros: Alemoa, Saboó, Valongo, Paquetá, Outeirinhos, Macuco e Ponta da Praia – conforme Mapa 01. Por toda a extensão do Porto operam terminais e armazéns, responsáveis pela movimentação de cargas e passageiros. Paralelamente ao Porto, por todo seu perímetro, existem a Avenida Perimetral e as linhas férreas, que levam e trazem cargas aos armazéns e navios, bem como moinhos que recebem os grãos descarregados dos navios, por meio de esteiras aéreas, a fim de produzir farinhas, farelos e demais derivados dos grãos.

Acessar o Porto não é algo tão fácil, pois em todo seu perímetro possui cercas e muros, e alguns *gates* – como são chamados os portões – de acesso, tanto de pedestres quanto de veículos. Nesses *gates* existem cancelas, catracas e os guardas portuários, pessoas responsáveis por controlar o acesso, sobretudo, ao cais – também chamado de área primária, onde os navios atracam. No entanto, existem algumas passagens para veículos e pedestres que cruzam a linha

férrea paralela ao Porto e dão acesso a alguns terminais portuários – mas não ao cais. A arquitetura do Porto mescla estilos modernos e antigos. Boa parte dos armazéns mais antigos possui formato arredondado, ao passo que os mais novos são mais altos e angulados, projetados para armazenar maiores quantidades de grãos. Alguns contrastes entre terminais são muito notáveis; no entanto, deve-se ter em mente que a paisagem, incluindo aqui seus odores, varia de acordo com o tipo de carga operada e o meio de armazenamento: por exemplo, algumas cargas são movimentadas por contêineres; outras, a granel, por meio de esteiras aéreas. De acordo com o tipo de carga podemos avistar outros sujeitos não humanos nos arredores. No caso dos terminais que movimentam açúcar, é possível avistar muitas abelhas; nos terminais de grãos, pombos, e assim sucessivamente.

Quando realizei minha pesquisa de campo, em 2017, a autoridade portuária responsável pelas áreas que compõem o Porto era a CODESP (Companhia Docas do Estado de São Paulo)[1]. Essa autoridade também possuía áreas na cidade de Santos (para além da encosta do cais), onde funcionavam seus setores administrativos, gerências, diretorias, oficinas e outros. Entretanto, além dessas regiões, também existiam áreas que eram arrendadas pela CODESP para os terminais, que são empresas privadas responsáveis pela movimentação de cargas diversas. Essa distinção entre as áreas da CODESP e dos terminais fica muito nítida quando acompanhamos as políticas ali aplicadas, como é o caso do programa de controle de pombos que etnografei entre os meses de abril e julho de 2017. Relatarei, nas páginas seguintes, uma inspeção a um terminal que acompanhei com um dos técnicos da CODESP, que evidencia muito bem a hierarquia de poderes no Porto – além do interesse central deste artigo que é a paisagem portuária.

Ao buscar uma porta de entrada para minha investigação acerca do problema que os pombos causam no Porto, esta não poderia ser mais certeira: um programa de controle dessas aves por parte da CODESP. A presença delas, julgada excessiva, passou a se tornar um problema ali, sendo necessária a adoção de medidas de controle por parte do Porto de Santos. O programa de controle de pombos faz parte de um programa integrado de controle da *fauna sinantrópica nociva*, doravante FSN[2], no Porto que estava sob o comando da gerência de

[1] Atualmente a autoridade portuária é a Santos Port Authority (SPA) – http://www.portodesantos.com.br/.
[2] Segundo um folheto informativo sobre o programa integrado da CODESP, entende-se por fauna sinantrópica nociva "aquela composta por espécies de animais que interagem de forma negativa com a população humana, causando-lhe riscos à saúde pública e transtornos significativos de ordem econômica ou ambiental", a mesma

segurança do trabalho (GESET). Esse programa de controle de FSN também abrange outros animais considerados vetores e reservatórios e categorias atribuídas aos mesmos, como roedores, culicídeos, animais peçonhentos, e animais domésticos[3]. Embora sejam todos animais muito distintos entre si, este único acrônimo reúne animais que, supostamente, não devem ocupar as dependências do território portuário.

Minha primeira visita à GESET aconteceu em março de 2017, uma quinta-feira. Nesse dia conheceria o Porto e acertaria todos os trâmites burocráticos para a realização de minha pesquisa de campo. Ao menos, era o que eu esperava. Rua José do Patrocínio, bairro do Macuco. Esse era o meu destino daquele dia e pelos próximos quatro meses. Ao descer do ônibus, já no bairro do Macuco, o contraste da paisagem em relação ao Gonzaga, bairro em que residi durante a realização da pesquisa, era manifesto. No Gonzaga, a paisagem que se mostrava, frequentemente, era uma mistura de grande tráfego de ciclistas, pedestres e automóveis; vários vendedores ambulantes pelas largas calçadas da Avenida; banhistas e pessoas que iam praticar alguma atividade física na praia – principalmente idosos –, ou passear com seus cães; e pessoas com vestes que sugeriam que trabalhavam nos shopping centers e demais lojas das proximidades. Ao contrário, no Macuco, próximo à GESET, as ruas eram vazias e demasiadamente silenciosas, com exceção do Bar do Cubano, na esquina da Rua José do Patrocínio, que apresentava algum movimento já àquela hora da manhã – e também noutras vezes em que andei naquela rua. Quanto mais eu me aproximava de meu destino, mais a paisagem parecia mudar: o chão, agora, era de paralelepípedo e não se via mais pessoas, nem mesmo se ouvia seus sons; desta vez, o que eu via e ouvia predominantemente ao meu redor eram caminhões.

Uma vez na GESET, conversei com Vicente e Felícia[4], médicos veterinários, sendo Vicente o responsável pelo programa de controle de pombos. Já o havia contatado previamente por e-mail e marcamos este primeiro encontro para conversarmos sobre meus interesses de pesquisa e como poderíamos negociar minhas visitas ao Porto. Felícia sinalizava algumas pessoas com quem eu poderia conversar, mas me chamava à atenção quando falava de lugares em que eu poderia ir e como; isto é, alguns eram classificados por ela como “tranquilos” para

definição da IN 141/16 do IBAMA. Como exemplo de fauna sinantrópica nociva, o folheto cita roedores, pombos, mosquitos, moscas, baratas, cães, gatos.

[3] Todos esses termos foram retirados de um folheto informativo sobre o programa e do site do Porto de Santos http://www.portodesantos.com.br/meioAmbiente.php#painel5.

[4] Os nomes de meus interlocutores apresentados neste artigo são fictícios.

eu ir sozinha, ao passo que outros eram “mais perigosos” e eu deveria ir acompanhada dos técnicos e equipada com os devidos EPIs: botas, colete sinalizador e capacete. A Presidência era um destes lugares em que eu poderia ficar à vontade para ir sozinha, pois se tratava do prédio sede da CODESP e suas oficinas ao redor. Após a conversa, Vicente me apresentou aos demais funcionários da GESET e levou-me para conhecer todo o prédio. A partir daí – e uma vez liberada minha autorização para acessar o cais – combinamos que eu poderia acompanhar os técnicos da GESET, Maitê e Alonso, para conhecer o Porto e o programa de controle.

Entender o que era o Porto foi um tanto difícil. Primeiro, porque meu entendimento se limitava ao que os trabalhadores da CODESP chamavam de área primária ou cais, isto é, a primeira faixa de “terra firme” depois do mar, onde os navios atracam. Ao conversar com Vicente e Felícia, passei a perceber que o Porto era mais do que somente o cais. Foi então que as falas deles passaram a fazer melhor sentido para mim, de que “*o Porto é CODESP*”. Isto é, todas as áreas que pertencem à CODESP, incluindo as que são arrendadas aos terminais, são Porto. Deste modo, se eu esperava ainda “entrar no Porto”, tinha que começar a entender que já estava ali dentro.

Ao leitor que, assim como eu à época, nunca tenha pisado num Porto – um local que, talvez, só se venha a conhecer de fato se você trabalhe ali –, gostaria de tentar situá-lo neste enorme lugar – embora também acredite que a experiência de estar no Porto e se sentir tão pequena em meio à enormidade de navios, máquinas e sonoridades seja ímpar. É válido relembrar que o Porto de Santos possui 15 km de faixa de cais, o que o faz o maior do Brasil e da América Latina. Levando, então, em conta sua grande extensão, tive de me concentrar em regiões específicas que interessassem mais à minha pesquisa. Para determinar estas regiões passei a acompanhar os técnicos da GESET em suas inspeções, que eram programadas por meio de uma escala realizada sempre às sextas-feiras da semana anterior.

Os primeiros lugares que conheci foram as gerências que funcionam no mesmo prédio da GESET e a Presidência. A princípio, apenas a Presidência havia me chamado mais a atenção, seja pelo complexo de prédios e oficinas que a compunham, seja por ter tido a possibilidade de ir acompanhada de Vicente – que me explicava o que era cada prédio e o que funcionava ali, bem como já me apontava algumas instalações de telas do programa de controle de pombos – seja, ainda, por ter tido a sensação de que, de fato, estava “entrando” no Porto. O curioso, ademais, é que eu queria compreender o Porto apenas como aquilo que era externo, a céu aberto, desconsiderando os prédios, as gerências, os terminais, e todos os ambientes fechados, por

assim dizer. Certamente porque era nessas áreas externas que eu encontraria os pombos, que veria a movimentação das cargas, os derramamentos de grãos, tudo o que eu viria a chamar, posteriormente, de ecologia indesejada do Porto. Mas voltemos à Presidência e aos prédios administrativos que se localizam nos casarões ao lado do Museu do Porto.

Todos esses prédios são localizados em meio à cidade de Santos, mas já quase na Avenida Perimetral, a avenida que, de certo modo, "corta" a cidade e as faixas de terminais e cais. Uma vez que se atravessa a Avenida Perimetral é possível sentir essa impressão de "sair da cidade" e "adentrar ao Porto". Isso porque já se começa a avistar a linha férrea, os enormes armazéns e silos, os *gates* de acesso ao cais e, se tiver alguma brecha de visão ao horizonte, o próprio cais – ou, no limite, alguma estrutura superior dos navios atracados. Isso, ao menos, na região do Macuco, onde foquei minha atenção, por funcionar ali um dos maiores terminais de grãos do Porto.

Nesta primeira etapa de reconhecimento do território portuário pude ter a oportunidade de conversar com trabalhadores do cais e observar a presença e vestígios dos pombos e demais animais considerados sinantrópicos nocivos passíveis de controle, além de contar com as explicações dos técnicos Alonso e Maitê. Ao acompanhá-los nas inspeções, pude constatar que, de fato, as regiões que mais contavam com a presença dos pombos eram as que mais possuíam movimentação e derramamento de grãos, bem como suas proximidades. Assim sendo, as áreas em que me centrei para a pesquisa localizam-se nos bairros do Paquetá, Outeirinhos, Macuco e Ponta da Praia. A escolha dos locais, pelos quais percorri em específico, se deu pela maior presença de pombos e maior facilidade de acesso.

PERCORRENDO O PORTO DE SANTOS: SUJEITOS E PAISAGEM

Após transportar meu leitor ao maior Porto da América Latina, meu interesse, agora, é o de explicitar como funciona o programa de controle de FSN e como as inspeções realizadas pelos técnicos possibilitaram uma compreensão da paisagem portuária. O programa de controle de FSN funciona, basicamente, a partir de inspeções realizadas por todo o Porto, sendo que o programa de controle de pombos, em específico, conta com uma empresa terceirizada responsável pela instalação de barreiras físicas, químicas e eletromagnéticas, que têm por objetivo não deixar os pombos se aninharem nesses locais. As barreiras físicas são telas e fios

tensores; as químicas, gel e tinta repelente; e as eletromagnéticas se tratam de um dispositivo que emite essas ondas, causadoras de um incômodo aos pombos.

A respeito das medidas adotadas, as barreiras físicas funcionam, simplesmente, como uma limitação dos espaços que podem ser acessados e ocupados pelos pombos, isto é, as telas barram a entrada de pombos e os fios tensores causam desequilíbrio nas aves ao pousarem. O gel químico e a tinta repelente funcionam também como uma causa de incômodo aos pombos que, ao pousarem em superfícies que contenham estas substâncias, ficarão incomodados com a sensação de uma superfície pegajosa e não desejarão mais pousar nestes locais. Por fim, as eletromagnéticas, ao pesquisar em sites de empresas que prestam serviços de controle (ou manejo) de pombos, vê-se que o funcionamento desta medida se dá da seguinte maneira: são emitidos pulsos eletromagnéticos que, criando uma espécie de redoma, impedem que os pombos adentrem a esse raio eletromagnético, ao causar-lhes incômodo e desorientação. Além disso, é garantido que este incômodo seja sentido apenas pelos pombos, e não por humanos e/ou outros animais.

Os Artigos 104 e 105 da Resolução n. 72/2009 da ANVISA estabelecem que seja de responsabilidade da administração portuária, consignatários, locatários ou arrendatários manter suas áreas livres de animais transmissores ou reservatórios de doenças, bem como implantar um programa integrado de controle e monitoramento da FSN. No contexto portuário santista, pombos são considerados FSN, sob o mesmo entendimento dessa Resolução e da IN 141/06 do IBAMA – que regulamenta o controle e o manejo ambiental da FSN. Segundo o Art. 2º dessa IN (grifo meu), cabem algumas definições:

> I - controle da fauna: captura de espécimes animais seguida de soltura, com intervenções de marcação, esterilização ou administração farmacológica; captura seguida de remoção; captura seguida de eliminação; ou eliminação direta de espécimes animais.
> II - espécies domésticas: espécies que, por meio de processos tradicionais e sistematizados de manejo ou melhoramento zootécnico, tornaram-se dependentes do homem apresentando características biológicas e comportamentais em estreita relação com ele, podendo apresentar fenótipo variável, diferente da espécie silvestre que as originaram;
> III - fauna exótica invasora: animais introduzidos a um ecossistema do qual não fazem parte originalmente, mas onde se adaptam e passam a exercer dominância, prejudicando processos naturais e espécies nativas, além de causar prejuízos de ordem econômica e social;
> IV - fauna sinantrópica: populações animais de espécies silvestres nativas ou exóticas, que utilizam recursos de áreas antrópicas, de forma transitória em seu deslocamento, como via de passagem ou local de descanso; ou permanente, utilizando-as como área de vida;

> V - fauna sinantrópica nociva: fauna sinantrópica que interage de forma negativa com a população humana, causando-lhe transtornos significativos de ordem econômica ou ambiental, ou que represente riscos à saúde pública;
> VI - manejo ambiental para controle da fauna sinantrópica nociva: eliminação ou alteração de recursos utilizados pela fauna sinantrópica, com intenção de alterar sua estrutura e composição, e que não inclua manuseio, remoção ou eliminação direta dos espécimes.

De modo geral, além de serem considerados FSN no contexto portuário, pombos também poderiam ser entendidos como exóticos invasores, se levarmos em consideração sua introdução no Brasil pelos portugueses (SICK, 2001:135). No entanto, parece que 500 anos são tempo suficiente para desconsiderar este aspecto "exótico invasor" dos pombos, quase como se tivessem sido "naturalizados", ao mesmo tempo em que já habitam todo o globo terrestre, tal como os humanos. Além disso, pela definição de animal exótico invasor, também é sugerido que estes causem impacto sobre a fauna nativa. Como os impactos dos pombos parecem ser maiores no que diz respeito aos humanos e às cidades (doenças, sujeira, danos à saúde pública, à arquitetura, à economia), isso parece colocá-los na categoria de sinantrópico, e não na de invasor – inclusive por a cidade sugerir a ideia de não existir ali uma natureza a ser invadida.

Ao avançarmos nesta IN, a ambiguidade em torno dos pombos aumenta, ao serem mencionados como exemplo de animais domésticos, conforme o item c do artigo 4º, §1º (grifo meu), que estabelece uma diversidade de espécies que podem ter seu controle realizado sem a autorização do IBAMA:

> a) invertebrados de interesse epidemiológico, previstos em programas e ações de governo, tal como: insetos hematófagos, (hemípteros e dípteros), ácaros, helmintos e moluscos de interesse epidemiológico, artrópodes peçonhentos e invertebrados classificados como pragas agrícolas pelo Ministério da Agricultura;
> b) artrópodes nocivos: abelhas, cupins, formigas, pulgas, piolhos, mosquitos, moscas e demais espécies nocivas comuns ao ambiente antrópico, que impliquem transtornos sociais ambientais e econômicos significativos;
> c) animais domésticos ou de produção, bem como quando estes se encontram em situação de abandono ou alçados (e.g. *Columba livia, Canis familiaris, Felis catus*) e roedores sinantrópicos comensais (e.g. *Rattus rattus, Rattus norvegicus* e *Mus musculus*);
> d) quirópteros em áreas urbanas e peri-urbanas e quirópteros hematófagos da espécie Desmodus rotundus em regiões endêmicas para a raiva e em regiões consideradas de risco de ocorrência para a raiva, a serem caracterizadas e determinadas por órgãos de governo da Agricultura e da Saúde, de acordo com os respectivos planos e programas oficiais;
> e) espécies exóticas invasoras comprovadamente nocivas à agricultura, pecuária, saúde pública e ao meio ambiente.

Mesmo com essas várias possibilidades de definição nas quais os pombos podem ser entendidos – fauna sinantrópica nociva, espécie exótica invasora, animais domésticos –, todas possibilitam o exercício do manejo e do controle sem a autorização do IBAMA. Essa ambiguidade de definição se faz um tanto similar ao caso dos javalis, que também poderiam ser entendidos sob mais do que uma dessas definições legislativas (SORDI, 2017:73). No entanto, existe a Instrução Normativa 03/2013 do IBAMA, específica para a realização do manejo dos mesmos. Já os pombos, que não possuem uma lei específica de manejo, podem exemplificar um "obstáculo jurídico para o estabelecimento de medidas de controle", conforme exposto por Ciméa Bevilaqua (2013:116), "uma vez que as leis ambientais tendem a proteger a fauna e a flora silvestres em termos genéricos, sem distinção entre espécies nativas e exóticas". Embora tratemos de casos muito distintos, tendo em vista que pombos não são considerados fauna silvestre, a colocação de Bevilaqua (2016: 379-380) sobre a presença dos animais no universo jurídico parece caber inteiramente, uma vez que "eles [os animais] se dão a conhecer diretamente por suas ações, em especial quando estas afetam a propriedade alheia ou a integridade física de seres humanos ou outros animais". Isto é, a partir das ações dos pombos – no caso, sua capacidade de proporcionar riscos à economia e à saúde pública – é que eles serão, por exemplo, entendidos como FSN.

A seguir descrevo de que maneira são conduzidas as inspeções realizadas pelos técnicos da GESET no Porto. O que pude notar é que a FSN se resume a três animais completamente distintos do ponto de vista biológico: mosquitos (insetos), pombos (aves) e ratos (mamíferos). Uma única sigla foi capaz de reunir classes distintas de animais que apresentam, entretanto, a sinantropia como algo em comum – do ponto de vista legal e social. Pouco importava se, de alguma forma – isto é, para a IN 141/06 do IBAMA – pombos pudessem ser animais domésticos ou exóticos invasores. A categoria de fauna sinantrópica nociva é a que parece legitimar a necessidade do controle e do manejo de diversos, e tão distintos, animais.

No total, acompanhei seis inspeções, das quais descreverei os aspectos que se fizeram recorrentes e as características dos espaços percorridos pelos agentes do ambiente portuário – isto é, espaços percorridos por mim, pelos técnicos, pelos veículos, pelos pombos, pelos grãos. Com os técnicos Alonso e Maitê tive a oportunidade de acompanhar inspeções em áreas da CODESP e em terminais. As inspeções em terminais foram determinantes para que eu pudesse notar certas tensões institucionais. Todavia, todas as inspeções que tive a oportunidade de acompanhar, e todas as outras ocasiões em que saí a campo, me permitiram ter um melhor

entendimento sobre o Porto e o programa de controle de FSN, além de compreender as percepções das pessoas sobre a presença dos animais e das medidas de controle empregadas e, por fim, verificar onde estavam os pombos.

Tanto com Maitê quanto com Alonso, realizamos inspeções no cais, sobretudo nas regiões do Paquetá, Outeirinhos e Macuco – áreas que me interessavam pela maior presença de pombos. Pude, de fato, observar os pombos no cais, além da presença de outros animais e seus vestígios, dentre os quais gostaria de destacar as abelhas e os ratos. No trajeto que fazíamos geralmente, passávamos por terminais de celulose, açúcar, suco de laranja, adubo, sal, grãos e seus derivados. Pela variedade de cargas movimentadas, era possível notar, também, uma mudança na paisagem. No geral, o cais é todo de paralelepípedo e de terreno irregular, tanto em relação ao nivelamento do solo, quanto aos paralelepípedos em si. Alonso me explicou duas causas para isso. Em determinados locais, o cais apresenta rachaduras e elevações, as quais, segundo ele, são ocasionadas pelos ratos que, subterraneamente, ali habitam. Além disso, em muitos trechos os paralelepípedos apresentam um aspecto como se estivessem corroídos, e de fato estão, segundo Alonso, por conta dos derramamentos de açúcar e soja somados à água empoçada.

Presenciei muitas vezes esse cenário no cais do Porto. Uma vez que meu período em campo enfrentou diversos dias chuvosos em Santos, essas poças no cais eram corriqueiras. Geralmente, a água empoçada contava ainda com a presença de açúcar ou grãos de soja, e tinha uma cor ora esverdeada, ora acinzentada, e sempre turva. Tanto Alonso, quanto Maitê me aconselharam a nunca pisar nessas poças, pois o odor fétido permaneceria e as botas ficariam colantes, algo que Alonso me dizia relatando sobre pessoas que jogavam os sapatos fora depois de pisar nessas poças. Os odores eram variáveis, embora densamente fétidos na soja – e principalmente no farelo de soja. No setor de açúcar, além dos derramamentos empoçados, algumas sacas e montes de açúcar espalhados por um canto do cais atraíam abelhas que os sobrevoavam. Alonso aproveitava o contexto para me contar que a CODESP tem uma espécie de vínculo com um apicultor da região, pois, quando acontece de ter muita abelha, esse apicultor é chamado para retirá-las. Aqui é interessante observarmos a presença das abelhas no Porto, uma vez que estão ameaçadas de extinção, mas encontram ali um ambiente para sua habitação.

Quando andávamos próximo aos terminais de grãos, Alonso me explicava o trajeto dos caminhões e trens, e dos grãos até o navio – foi quando passei a entender melhor esses trânsitos. Observava a movimentação das esteiras que, por sobre nossas cabeças, deixavam

derramar grãos nos desníveis de uma a outra, até chegar aos porões dos navios atracados no cais. O trânsito dos grãos ocorre da seguinte maneira: os caminhões e trens chegam carregados no Porto – por vezes víamos filas de caminhões esperando sua vez de acessar o cais – e se dirigem aos respectivos terminais, adentrando uma espécie de cabine onde há a moega, um reservatório subterrâneo de grãos. Nesta cabine os caminhões estacionam e são elevados até certa altura, onde têm sua carroceria inclinada a fim de realizar o descarregamento dos grãos. A moega localiza-se no subsolo desta cabine. A área onde o caminhão despeja os grãos é toda gradeada, possibilitando a passagem dos grãos pelos vãos. No caso das cargas advindas por meio de trens, vagão por vagão adentra numa cabine similar a essa. Os vagões são abertos na parte inferior, fazendo a descarga de grãos. No momento da descarga dos caminhões e trens, a cabine é fechada por uma espécie de cortina plástica para evitar a dissipação da poeira dos grãos. Os operadores usam máscaras para também se proteger dessa poeira. Alonso quis me mostrar, numa ocasião, esse processo de descarregamento de grãos, e pudemos observar de perto até o momento em que o caminhão se elevou sobre a moega sendo, posteriormente, fechada para a descarga.

Depois de passar pela moega, os grãos são armazenados nos silos ou armazéns e, então, podem ser transportados para navios, ou ainda para algum dos moinhos que operam muito próximos do Porto. Pelo que pude observar, esses dois trajetos possíveis são realizados por meio de várias esteiras aéreas que se conectam até chegarem ao destino. Não observei os trajetos até os moinhos, mas, no caso dos navios, existe um equipamento chamado *shiploader* responsável por despejar os grãos das esteiras nos porões dos navios. O trajeto inverso, proveniente da importação de grãos, ocorre da mesma maneira. Tanto nos trajetos de exportação, quanto de importação, ocorrem derramamentos de grãos no solo. Alonso me explicou que alguns motoristas não fecham as lonas das carrocerias dos caminhões de maneira adequada, o que faz com que, ao entrar o movimento, ocorra o derramamento. É, também, por causa de grãos que ficam presos à lona que, na saída da carga e descarga de alguns terminais, existem sinalizadores no solo. Assim, ao passar por cima, automaticamente os grãos cairão da lona do caminhão, devido ao balanço. Ocorrendo esse derramamento ainda nas dependências do terminal, o mesmo já deve se responsabilizar pela limpeza do solo, conforme observei diversas vezes em que andava por ali. No caso de um terminal específico, por exemplo, há um maquinário que aspira aos grãos e funcionários que varrem o solo – procedimentos necessários,

sobretudo, levando em conta que o solo do Porto é todo composto por paralelepípedos, o que contribui para o acúmulo de grãos por entre os vãos.

Até aqui as inspeções me possibilitaram ter uma percepção dos tantos sujeitos que interatuam na paisagem portuária, como uma espécie de figura (sujeitos) e fundo (paisagem). Essa percepção, todavia, foi alterada num momento de busca pelos pombos ausentes, que relatarei na última seção deste artigo. Além de as inspeções me possibilitarem essa percepção dos sujeitos e da paisagem, elas evidenciam as tensões institucionais e hierárquicas que também fazem parte desta paisagem. Foi o caso, por exemplo, de uma das inspeções em que acompanhei Alonso num terminal no bairro Outeirinhos. Para chegarmos lá, tínhamos de passar por uma série de terminais. O primeiro era o terminal de passageiros, que se encontrava fechado, pois a temporada já havia se findado. Adiante, começavam os armazéns de cargas diversas: soja, farelo de soja, açúcar, sal, celulose, adubos e fertilizantes, e outros. O cheiro do açúcar, da soja e seu farelo manifestavam-se fétidos. Ao passar pelo açúcar, recordei-me que já havia estado ali antes, porém com Maitê e o motorista da GESET, Benjamin, dentro da caminhonete toda fechada, sem sentir odores externos. Embora na ocasião Maitê tivesse feito uma parada para descer, aconselhando-me a evitar pisar nas poças d'água – pois se tratavam de água com açúcar, o que me traria um enorme incômodo –, não fui afetada da mesma forma que agora, com Alonso, ao percorrer todo o cais a pé.

Continuamos caminhando, agora sem a presença de derramamentos ou odores notórios. Provavelmente passávamos pela celulose, sal ou fertilizantes. Ali, minha atenção se voltava aos navios cargueiros atracados à minha direita. No entanto, ao olhar para o lado oposto, vejo uma área toda coberta por tapumes e um bando de pombos. Comento com Alonso, e ambos estranhamos a presença das aves, já que não estávamos mais passando pelos grãos. Coincidentemente, ou não, nossa inspeção era ali. Demos a volta, já que os tapumes bloqueavam o acesso, e fomos até a recepção do terminal. Lá, Alonso apresentou-se como CODESP para a inspeção e a recepcionista pediu-nos que tirássemos os capacetes e aguardássemos. Pegamos um copo d'água e sentamos em sofás opostos, um de frente ao outro. Logo chegou uma mulher, que saíra de uma sala ao lado, e parou para conversar com Alonso, ficando um tanto de costas para mim. Ela aparentava já o conhecer, a julgar pela maneira desinibida com que falava. Demorou a notar minha presença na sala e que eu acompanhava Alonso – talvez justamente porque nos sentamos em sofás opostos. Ela então lhe perguntou, ao se referir a mim:

– Ela é da ANTAQ?

A princípio, eu não entendera a pergunta, pois nunca tinha ouvido falar sobre a ANTAQ antes. Alonso respondeu negativamente, num tom um tanto enfático e vago ao mesmo tempo. Percebi que ele queria continuar e dizer quem eu era, mas não sabia muito bem como o fazer, pois também percebi que ele aparentava não querer dar muitas explicações. Tomei a palavra e disse apenas que estava o acompanhando para minha pesquisa de mestrado. Sem nenhuma reação específica, continuaram conversando. Outra mulher chegou e pediu que Alonso a esperasse, que ela só iria colocar os EPIs e já sairia para a inspeção. Ao retornar, Alonso lhe disse que eu os acompanharia, mas ela também não demonstrou nenhuma reação. Ao contrário dos procedimentos adotados num terminal de contêineres que visitei com Maitê, nenhum documento me foi solicitado. Nada. Minha presença só havia sido notada sob a possibilidade de eu ser da ANTAQ (Agência Nacional de Transportes Aquaviários).

Saímos para uma área que, supostamente, estava em obras – justamente a área que se separava do cais por tapumes, onde eu e Alonso avistáramos os pombos. Ao chegarmos ali, o espaço estava tomado por sucata, restos de materiais como cordas, madeiras, tambores, peças metálicas, além de uma grande área de água empoçada e grãos com farelo de soja espalhados pelo chão. Nesse momento eu apenas observava e tentava acompanhar Alonso timidamente, já que ele ia para um lado, e a funcionária do terminal para outro. Os acessos eram difíceis. A enorme poça d'água impedia a passagem para uma área levemente elevada em relação a onde estávamos. Alonso aproveitou uma chapa metálica, similar a uma telha, para atravessar, como uma ponte. Acompanhei-o. Mais soja, sucata, sujeira e o que fez Alonso me chamar à atenção: um pombo morto. Além dessa área, também percorremos outros espaços onde constatamos rompimentos de telas, que permitiam o acesso dos pombos, e um telhado quebrado, devido ao mau posicionamento de uma placa de sinalização sobre ele. Alonso sugeriu à funcionária que fossem feitos furos na placa pois, assim, na ocorrência de vento forte, esse passaria pelos furos da placa, e não a faria se chocar com o telhado novamente.

Por fim, Alonso preencheu uns papeis e disse à funcionária que se, naquele dia, fosse uma inspeção da ANTAQ, "não teria nem conversa, seria multado na hora", e lhe entregou uma cópia. Demonstrando certo desgosto, ela mal se despediu de nós, e seguimos para outro setor desse terminal, onde Alonso sentou-se com um funcionário para preencher outros papeis. Observei o que acontecia ali enquanto Alonso também me explicava, pois eu ainda não compreendia muitas das coisas que presenciava nas inspeções. Como essa inspeção era num

terminal, e não numa área da CODESP, era preciso que o próprio terminal sanasse as irregularidades. O trabalho dos técnicos da GESET é basicamente um trabalho de fiscalização. Na existência de irregularidades, como foi o caso desse terminal, os técnicos estabelecem um prazo para que o terminal as corrija. Após esse prazo, não havendo o cumprimento do trato por parte do terminal, a CODESP notifica a ANTAQ, que irá apurar o caso e aplicar sanções, caso necessário. Nesse sentido, entendi o que a ANTAQ significava ali. Uma autoridade portuária levada mais a sério, e mais temida, que a CODESP. Isso porque Alonso também me disse duas coisas que reforçaram essa sugestão. Uma, de que *parece que todo mundo manda aqui* [no Porto]*, menos a CODESP*, e que, depois que a ANTAQ passou a aplicar multas aos terminais, o pessoal passou a tratá-lo melhor, *oferecendo um cafezinho, sendo educado, porque antes não era assim*. Além disso, quando eu exclamei a Alonso que havia, então, entendido porque aquela mulher me perguntou se eu era da ANTAQ, Alonso me respondeu:

– É verdade, devia ter dito que sim!

A partir destas inspeções entendi que o Porto é um local de grande variedade de sujeitos e agentes, desde pombos, ratos, abelhas, mosquitos, grãos e farelo de soja, açúcar, celulose, fertilizantes, suco de laranja, contêineres, maquinários diversos (de cargas, descargas, limpeza), trens, navios, silos, armazéns, paralelepípedos, poças d'água, esteiras, vias, linhas férreas, humanos – enfim, de que existe uma ecologia própria do Porto. Pensando, então, que o Porto tenha sua própria ecologia, por vezes indesejada, conforme pretendo focar aqui, abrigando esta diversidade de sujeitos, visualizamos suas relações e interações neste mundo possível. Como uma lona mal presa ao caminhão permite que um grão de soja seja derramado por entre os vãos dos paralelepípedos, que atrairá pombos, que mobilizarão uma política de controle de fauna sinantrópica nociva (a qual engloba animais tão distintos), a qual exige a limpeza do cais por parte dos terminais e envolve toda uma gerência portuária com veterinários, técnicos, engenheiros, empresas responsáveis por instalar telas, fios e demais barreiras contra os pombos, atuando e alterando o Porto e, consequentemente, sua ecologia, ao não permitir que os pombos pousem, repousem e habitem esse ambiente. Na seção que se segue, apresento um pouco mais dessa ecologia portuária indesejada a partir de um recorte histórico pesquisado em acervos da cidade de Santos.

Ñanduty
ISSN:2317-8590

O PORTO MALDITO E SUA ECOLOGIA INDESEJADA

Durante meu período em campo, ouvia de várias pessoas da cidade que as praias de Santos eram feias devido aos navios e, consequentemente, as áreas mais próximas ao Porto eram as mais sujas, além de suas imediações serem consideradas perigosas e habitadas por prostitutas. Além das afirmações em tom negativo em relação ao Porto, no mês de junho comemora-se o Dia do Meio-Ambiente, sendo que uma série de eventos é realizada tanto na cidade quanto no Porto. Enquanto a prefeitura promoveu uma semana de palestras, o Porto organizou uma programação com duração de um mês, o que me pareceu uma forma de ressaltar a preocupação ambiental por parte do Porto, ou mesmo uma necessidade de sanar uma possível dívida ambiental com a cidade, tendo em vista que o Porto é muito apontado como um agente que suja e polui. Nesse sentido, o sociólogo Icaro da Cunha (2006) argumenta que as políticas ambientais relativas aos portos brasileiros ocorrem de forma tardia, mas já contam com uma agenda ambiental por meio de parcerias entre a ANTAQ e o Ministério do Meio Ambiente.

Na mesma época em que ocorriam as comemorações ao Dia do Meio-Ambiente (05 de junho), em 2017, eu estava interessada em tentar localizar registros a fim de saber quando os pombos começaram a se tornar um problema. Para tanto, procurei alguns acervos documentais da cidade. Nessa busca, descobri que o Porto de Santos carregava um histórico não muito favorável para a cidade, sendo diretamente associado ao caso de epidemia de febre amarela entre os séculos XIX e XX (LOPES, 1975), e recebendo, ainda, a alcunha de Porto Maldito (BLUME, 1999).

Minha primeira experiência se deu no jornal local A Tribuna, a qual não foi satisfatória. Quando entrei no acervo do jornal, deparei-me com cadernos e mais cadernos mensais do periódico desde o ano de 1921, não havendo a possibilidade de realizar uma busca digital prévia por palavras-chave e localizar, então, as edições em que constassem tais palavras previamente pesquisadas. Escolhi dois cadernos aleatoriamente: Janeiro de 1921 e Maio de 1930. Folheei-os inteiros e não encontrei notícias sobre pombos. Por outro lado, encontrei algumas notas sobre ataques de outros animais às pessoas, como cães (muitas vezes referidos como cães hidrófobos) e bois, incômodos gerados por mosquitos, notícias sobre os "amigos perigosos" (animais domésticos, como cães e gatos), notícias sobre a transmissão de febre amarela a partir de papagaios e, ainda, uma nota sobre os indesejáveis:

> O Sr. chefe de polícia ordenou hoje à Polícia Marítima que haja todo o rigor na fiscalização feita por ocasião da chegada de navios estrangeiros, proibindo o desembarque de velhos de mais de 60 anos, aleijados, cegos e principalmente mulheres da vida fácil. (A Tribuna, janeiro de 1921).

Essas notícias, além de remeterem a um período de transição do rural para o urbano em Santos, começam a evidenciar ainda uma questão territorial humanimal. Andréa Osório (2013) e Nádia Farage (2011) tratam desta transição do rural ao urbano no Brasil e, nesse sentido, evoco algumas de suas ideias. Osório (2013) explica, seguindo Aprobato Filho (2006), como tal transição ficou marcada a partir das relações com os animais nas cidades, isto é, da retirada de animais do espaço urbano e da substituição de alguns por veículos automotores, por exemplo. Na São Paulo entre os séculos XIX e XX, os animais se associavam a alguma utilidade aos humanos, como o consumo alimentar ou força de trabalho. Os cães, por sua vez, eram tidos como vadios e um problema, sendo perseguidos até a morte, sobretudo pelas carrocinhas. Com a chegada da modernidade nas cidades, os animais, que agora remetiam ao rural, tinham de ser retirados:

> Os animais se tornaram progressivamente marginais ao processo produtivo industrial. Uma nova visão emergente sobre seu bem-estar estaria fortemente relacionada à vida nas cidades e aos citadinos, já apartados da esfera de produção agrícola, sobretudo os da elite. (OSÓRIO, 2013: 5-6).

Contudo, o que vemos é que não somente os animais tinham de ser retirados, mas também todos os sujeitos indesejáveis. Nesse sentido, Nádia Farage (2011) trata do controle do Estado sobre o corpo humano no Rio de Janeiro desta mesma época transicional, o qual eliminava dos espaços urbanos os sujeitos indesejados – como os ratos e as pessoas pobres – sob a máxima de que seriam contagiosos e transmissores de doenças. A necessidade era de se fazer da cidade, do espaço urbano, um ambiente de limpeza e livre de doenças, pestes e epidemias, opondo o ambiente urbano moderno ao rural atrasado. Para tanto, tais sujeitos, como animais de tração e domésticos, parasitas, insetos, ratos, além dos humanos indesejados, tinham de ser removidos deste espaço em benefício da higiene citadina e sua modernização. Isso fica bem evidente nos casos noticiados em Santos, sobretudo com a proibição de desembarque de alguns humanos indesejáveis e notícias e propagandas cujas manchetes diziam "*A ameaça dos pântanos*", ao se referir a mosquitos e pernilongos, e "*Amigos perigosos*", tratando-se de cães e gatos. Isso tudo diz respeito à questão territorial humanimal: as cidades podem não ter sido

pensadas, ou projetadas, para abrigar animais, alguns humanos e outros seres indesejados, no entanto, é lá que eles estão e permanecem.

Aqui também vale um comparativo com o estudo realizado por Flávio Abreu da Silveira e Matheus Pereira da Silva (2017) sobre a presença de urubus e garças no complexo do Ver-o-Peso, no Porto da Pedra do Peixe, em Belém – PA, justamente por se tratar da presença de aves numa paisagem portuária. Os autores reúnem uma série de imagens antigas e atuais do local mostrando a presença das aves e outros seres, como humanos, peixes, embarcações e edificações que mesclam aspectos litorâneos e citadinos, tal como no caso de Santos. A presença humanimal no complexo do Ver-o-Peso, aponta para complexidades urbanas envolvendo as noções de limpo e sujo a partir, por exemplo, de questões relacionadas às práticas de higiene, descarte de lixo, entre outras, conforme expõem os autores. Nesse caso, urubus e garças são atraídos pelas movimentações do mercado de peixes, inclusive se alimentando das vísceras descartadas pelos trabalhadores. Embora também tenha notado a presença de garças no mercado de peixes em Santos, essas aves não se faziam presentes nos terminais portuários e outras localidades da CODESP em que frequentei. De todo modo, chama à atenção como as paisagens portuárias se relacionam diretamente com aspectos que envolvem higiene, sujeira, saúde e doenças por se tratarem de locais de intenso trânsito de humanos e animais.

Ainda nesse sentido, acabei por descobrir que o Porto de Santos – administrado pela Companhia Docas de Santos (CDS) na época – ficou conhecido como "O Porto Maldito". Essa descoberta se deu quando fui à Hemeroteca Municipal Roldão Mendes Rosa, que conta com um acervo separado por tópicos, facilitando minha pesquisa. Conforme folheava o caderno de notícias sobre o Porto, notei que eram recorrentes as reportagens que tratavam sobre cenários de insalubridade e epidemias, em meio aos grandes negócios com o café – que já registrava, no ano de 1909, a exportação de 13 milhões de sacas. Do renomado "Porto do Café" fui direcionada ao "Porto Maldito", trabalhado também por Blume (1999) e Lopes (1975), que explicam as epidemias de febre amarela nos séculos XIX e XX muito atribuídas ao Porto. Segundo o jornal Cidade de Santos, de 01 de julho de 1960:

> Sem cais e sem meios de descarga, assolado pela febre amarela e pela varíola, com uma Alfândega desmantelada, que não possui guindaste, que não possui armazéns para receber e acondicionar mercadorias, que não possui o pessoal suficiente para as conferir e despachar com a indispensável presteza, que não possui até os mais necessários utensílios, tendo a sua baía coalhada de navios que esperam há longos meses que lhes chegue a vez de descarregar, tendo as ruas e praças da cidade atulhadas de mercadorias de toda a espécie, expostas ao tempo e à rapinagem, vendo morrer diariamente a

> tripulação dos navios em estadia, dizimada pela febre amarela, tal é o triste espetáculo que hoje oferecem o porto e a cidade de Santos aos olhos do mundo inteiro.

Também segundo a imprensa, ilhas próximas ao Porto funcionavam como um local de quarentena de tripulantes:

> No final do século XIX, as seguidas epidemias matam muitos tripulantes, o que leva os navios a evitarem o Porto de Santos. Naquela época, alguns perceberam que as ilhas próximas eram poupadas das doenças, concluindo que o ar fresco era uma proteção natural (na verdade, o combate ao mosquito transmissor da febre amarela e a construção de uma rede sanitária acabaram com as doenças). Uma dessas ilhas, a das Palmas, foi comprada pela armadora e companhia de navegação alemã Hamburg Süd, em 1892, para proteger seus tripulantes, segundo estudos de 1937 de Francisco Martins Santos. (A Tribuna, 02 de fevereiro de 2012).

Considerando esses excertos e a conjuntura da época, o Porto, como porta de entrada de migrantes indesejados e doenças, foi um incômodo à cidade. Por outro lado, foi justamente diante de tal situação que Saturnino de Britto, renomado engenheiro sanitarista do século XX, foi impulsionado a desenvolver seus projetos sanitaristas que poriam fim às epidemias, como a construção dos canais na cidade (CARRIÇO, 2015; MAXIMINO, 2007).

Ao resgatar todo esse histórico da cidade e do Porto de Santos, não busco uma explicação do presente pelo passado, mas chamar à atenção para os papéis que o Porto desempenha na relação porto-cidade, uma relação que parece ser muito difícil de ser pensada de maneira desvinculada para os habitantes de Santos. O Porto parece ser o grande responsável por uma série de fatores, dos mais diversos, na cidade: movimentação da economia, geração de empregos, poluição ambiental e visual das praias, aumento da população de pombos. Deste modo, não é possível dizer que o Porto seja um incômodo tal como possa ter sido no passado – embora, no passado, o Porto também não pudesse ser reduzido a somente um incômodo, tendo em vista sua crucial importância para a exportação do café. O Porto, assim, parece abrigar uma multiplicidade ontológica, similar aos pombos como demonstrei noutro lugar (MORENO, 2019), que se faz visível na medida em que se rotaciona e se olha de diferentes ângulos – como as várias faces de um prisma. Assim, o que parece é que o Porto tem sua própria ecologia de sujeitos que podem ser desejados e indesejados. Isto é, se pensarmos numa ecologia do Porto, tal como o levantamento realizado por Carolina Andreu (2019), que aponta para uma avifauna aquática que habita ou funciona como um bioindicador de qualidade do ambiente, talvez se possa atribuir uma ideia de ecologia desejada, no sentido de ser compreendida como positiva

do ponto de vista da conservação. No entanto, o foco deste artigo é explicitar a indesejada – a partir de uma etnografia que se voltou, sobretudo, aos pombos – a que podemos atribuir esses seres como estrangeiros, prostitutas, enfermos, pombos, ratos, grãos de café, soja e milho e tantos outros.

Ao tomarmos duas dessas faces, a entrada de sujeitos indesejados em 1921 e o aumento da população de pombos, vemos um marcador de separação mais ou menos similar à oposição entre urbano e rural, apresentada por Osório (2013), no sentido de que os animais tinham de ser retirados do primeiro e podiam ser aceitos no segundo. No entanto, mesmo o Porto sendo um dos responsáveis por essas presenças incômodas, nem mesmo ali elas podem ser aceitas. Ora, o Porto não é nem rural, nem urbano; às margens da cidade e um local de trânsito, talvez se trate de um não lugar (AUGÉ, 2012), embora estando mais próximo de uma ideia de urbano. Pelo fato de se tratar, ainda, de um litoral, e pelo Porto ser responsável por tantas entradas e saídas, certamente o Porto se caracteriza como um lugar liminar, responsável por trânsitos externos e internos, estrangeiros e nacionais, indesejáveis e desejados.

Em diálogo com o que Mary Douglas (1991) diz sobre impureza, isto é, quando algo se encontra num espaço em que supostamente não deveria estar, este algo é tido como uma desordem ou mesmo como algo que suja – como em seu exemplo sobre os sapatos (DOUGLAS, 1991:30) –, o que podemos pensar é que essas presenças incômodas que existem no Porto – incluindo o próprio Porto em suas faces que contribuem para tais presenças, ou que constitui sua própria ecologia – são vistas como algo impuro, perigoso, sujo, pois não deveriam estar ali na cidade, um local que figura a modernidade e a limpeza associadas ao urbano. No caso dos animais incômodos, especificamente, gostaria de mencionar os trabalhos de Laura Borselino (2015) e Colin Jerolmak (2008) sobre os animais nas cidades. Para Borsellino (2015:84), os animais passam a ser considerados como pragas quando numa grande população. Enquanto espécie "é sua adaptação e capacidade de mobilidade que têm possibilitado os animais liminares a viver junto dos humanos" – argumenta Borsellino (2015:85, tradução minha) –, mas enquanto indivíduo "existem poucas chances de alternar entre diferentes territórios de caça e criação com sucesso". Já Jerolmak (2008), argumenta que uma das maiores problemáticas em torno dos pombos é a questão do espaço, que acaba por implicar em noções de desordem, impureza e perigo, nos remetendo, conforme já destacado, à Mary Douglas (1991).

Assim sendo, a cidade supostamente não deveria ser o espaço dos pombos – pois cidades não são lugares para animais livres ou soltos –, mas quando passam a habitá-la, são

tidos como algo fora do lugar, que causa desordem; afinal, segundo Lévi-Strauss (1957:126), a cidade é "a coisa humana por excelência". No caso dos pombos, além de se associarem aos ratos, também passam a ser uma espécie "sem lar" que invade o espaço humano (JEROLMAK, 2008). Vejamos a seguir como essa proposta de compreender uma ecologia indesejada do Porto se alinha também à percepção da paisagem portuária como *taskscape*, tal como proposta por Tim Ingold (2000). Se até a seção anterior deste artigo a paisagem portuária era compreendida dentro de uma relação de figura e fundo com os pombos urbanos, na seção que segue demonstro como essa ideia foi superada a partir da invisibilidade[5] dos pombos.

PAISAGENS PORTUÁRIAS: A PRESENÇA INVISÍVEL DOS POMBOS

Além das inspeções com os técnicos portuários, fui sozinha ao Porto três vezes, nas quais minha intenção era tomar um tempo de observação dos locais que defini para averiguar as presenças e interações dos pombos com as pessoas e o ambiente – presenças que para mim, até então, estavam bastante dissociadas –, além de também conversar mais livremente com trabalhadores dos locais. Como meu ponto de partida era sempre a GESET, procurei lugares próximos para ir, que coincidiam com a proximidade de um dos maiores terminais de grãos do Porto. O terminal em questão é responsável pela movimentação e armazenagem, sobretudo, de grãos de soja e milho, o que fazia com que a presença dos pombos ficasse concentrada nesta área. Deste modo, os locais que defini para meu percurso foram o Museu do Porto de Santos e a Presidência da CODESP.

Por meses, percebia que o alarde em torno dos pombos era maior do que sua presença de fato. Sentia dificuldade em vê-los durante as inspeções com os técnicos. Dificuldade também sentida pelos próprios técnicos, que me diziam, em tom de brincadeira: "*eles sabiam que você viria e não apareceram*". Nalguns dias atribuí essa ausência dos pombos ao tempo chuvoso; noutros, à eficiência do programa de controle de pombos instituído. Contudo, talvez o alarde tenha sido de fato maior. Ou os pombos soubessem mesmo que eu iria...

[5] Em minha dissertação de mestrado (MORENO, 2019b) chamei a invisibilidade dos pombos de ausência. Opto agora por pensar nessa "ausência" como uma "invisibilidade" por compreender que não necessariamente os pombos estivessem ausentes, mas apenas invisíveis: tanto camuflados entre as edificações cinzentas, quanto por ser necessário se atentar a outros sentidos capazes de encontrar os pombos – além, claro, de seus vestígios na forma de fezes ou suas representações na forma de políticas de controle.

O que me ocorreu foi algo similar ao exemplo de Sartre (2007:50) sobre Pedro e o bar. Segundo o filósofo,

> na percepção, ocorre sempre a constituição de uma forma sobre um fundo. Nenhum objeto, nenhum grupo de objetos está especificamente designado para organizar-se em fundo ou forma: tudo depende da direção da minha atenção. Quando entro nesse bar em busca de Pedro, todos os objetos assumem uma organização sintética de fundo sobre a qual Pedro é dado como "devendo aparecer". [...] Porque o fundo só é visto por acréscimo, objeto de atenção puramente marginal. Assim, essa primeira nadificação de todas as formas, que aparecem e submergem na total equivalência de um fundo, é condição necessária à aparição da forma principal, no caso a pessoa de Pedro.

Nesse sentido, entendo que os pombos sejam como Pedro ausente, isto é, os pombos "deviam" aparecer no Porto, e foi quando essa forma – os pombos – se fez ausente que pude perceber o fundo – o ambiente do Porto – como algo mais do que somente um fundo. Foi nesse momento que meu exercício em campo se alinhou à fenomenologia, pois passei a utilizar meus outros sentidos, para além da visão, buscando evidenciar um jogo de percepções produzidas em campo.

Tim Ingold (2000) aponta para uma distinção entre duas ideias de paisagem (*landscape* e *taskscape*), sendo que na segunda existe uma temporalidade que é social, e a percebemos não como expectadores que apenas assistem – ou olham – para a paisagem, mas vivenciando e interatuando com nossas atividades. Nesse sentido, para Ingold (2000: 199), o sentido auditivo é de extrema importância, pois a escuta é a atividade – mesmo que não possamos vê-la, ainda podemos ouvi-la. Como por vezes eu não podia ver os pombos, elaborei um roteiro com alguns aspectos sensoriais (visuais, sonoros, olfativos e táteis) que me proporia a perceber durante um intervalo de tempo em determinados locais do Porto, e de que forma estes aspectos estavam relacionados, ou não, aos pombos.

Entender a paisagem como *taskscape*, tal como propõe Ingold (2000: 200 – tradução minha), "significa que, ao habitar o mundo, nós não agimos *sobre* ele, ou fazemos coisas *para* ele; mas seguimos *com* ele. Nossas ações não transformam o mundo, elas são parte e parcela do próprio mundo em transformação". (INGOLD, 2000:200, tradução minha). Assim, se, a princípio, eu pensava nos pombos como uma forma devendo aparecer sobre um fundo (o Porto) – tal como no exemplo de Sartre a respeito de Pedro no bar –, e ficava à procura das aves, quando tive dificuldades em encontrá-las visualmente passei a entender que o ambiente portuário em que me situava se tratava muito mais de sujeitos em ressonância agindo com o

mundo. Para explicar a ideia de ressonância, Ingold (2000) utiliza a metáfora de uma orquestra onde os instrumentistas, tocando seus instrumentos, observando os gestos do maestro e escutando uns aos outros, são atividades que não podem ser separadas e, por isso, ressonam na performance orquestral. De mesmo modo, pombos e Porto são parte e parcela de um mesmo mundo em constante transformação: pombos, grãos de soja, poças d'águas, outros animais, cais, navios, esteiras, caminhões, silos, armazéns, telas que barram a entrada de pombos, e toda uma série de outros seres e suas atividades que agem conjuntamente e estão em constante transformação.

Uma vez que os pombos se faziam ausentes visualmente, e todo o Porto emergia diante de minha percepção, consegui entender que não se tratava de direcionar meu olhar para o pombo agindo sobre o Porto, como se este último fosse um sujeito passivo, ou um pano de fundo sobre o qual pombos e humanos atuam. O próprio Porto está em ressonância com os pombos e com todos os agentes que o compõem; age com eles não como simples paisagem ou palco, mas como um ator, ou conjunto de atores, envolvendo outros animais, como ratos, cães, mosquitos, abelhas, grãos e cargas diversas, máquinas, trens, navios, autoridades, entre tantos outros. Além disso, percebi que os pombos significavam muito mais do que apenas sua presença visual e física: eles significavam, ainda, uma preocupação legislativa, uma série de medidas de controle instauradas, seus vestígios na forma de fezes – conforme se verá a seguir. Significados esses que só foram sendo perceptíveis quando a presença física do pombo se fez invisível e fui, de certo modo, obrigada a entender e perceber todo o ambiente e conjunto de atores no Porto em ressonância – e não como figura e fundo, como percebia de início. Nesse sentido, entendi que, embora os pombos estivessem invisíveis em boa parte das vezes em que fui ao Porto, eles sempre estavam presentes de alguma outra forma: nos vestígios de seus dejetos, nas barreiras instaladas no Porto, nos resquícios de soja e demais grãos no chão que eram um potencial atrativo às aves, no programa de controle da CODESP ou, ainda, na minha presença como antropóloga estudando os pombos.

De início, a questão numérica dos pombos foi muito problemática para mim. Meus interlocutores sugeriam, talvez não intencionalmente, que os pombos só tinham importância quando em bando, e em bandos relativamente grandes. Notei isso numa ocasião em que exclamei haver vários pombos no cais, e a técnica Maitê logo me respondeu que "*isso não é nada, costuma ter muito mais*". Outra ocasião foi quando estava com Alonso, terminando uma

inspeção, e fotografei alguns pombos se alimentando da soja no chão, ao que ele me respondeu que "*esse tantinho aí nem dá graça fotografar*".

Tentei, cada vez mais, entender qual era o problema que os pombos representavam, já que a quantidade das aves parecia ser determinante para que elas fossem entendidas, efetivamente, como um problema. Quando fui sozinha ao Museu e à Presidência, meu intuito era buscar condições favoráveis ou não para a permanência dos pombos no Porto. Na Presidência, o programa de controle de pombos tinha uma atuação parcial, sendo que no Museu ainda não havia se iniciado. Não encontrei nenhum pombo ao redor do Museu – que se trata de um antigo casarão, outrora pertencente aos irmãos Gaffrée & Guinle, da burguesia do café – apesar de ter avistado outras aves como joões-de-barro e pardais cantando. Embora eu tenha registrado uma série de aspectos arquitetônicos do casarão, que possibilitariam o empoleiramento de pombos, os fatos mais curiosos se deram a partir de minhas conversas com dois funcionários, o guarda da portaria e um funcionário de uma empreiteira.

O guarda me contou que, há aproximadamente dez anos, havia muitos pombos ali, mas recentemente não mais. Ele, e outro funcionário que havia chegado enquanto conversávamos, atribuíam essa ausência a um gavião que morava numa árvore, dizendo: "*tinha um gavião que morava aqui... é que agora* [há aproximadamente uma semana] *a árvore foi derrubada, mas ela era enorme! Os pombos nem rodeavam muito aqui, o gavião já espantava eles*". Gaviões são conhecidos por serem predadores naturais dos pombos (SICK, 2001:251), sendo muito utilizados em alguns locais[6], por meio da falcoaria, como método de controle de pombos. Neste trecho fica evidente que os trabalhadores reconhecem uma série de sujeitos – pombos, gavião, árvore, humanos – habitando e agindo com o ambiente, em transformação constante – tal como vimos anteriormente com as ideias de *taskscape* e ressonância de Ingold (2000).

Já o funcionário da empreiteira me contou algumas curiosidades sobre o museu, como a finalidade de suas janelas grandes e altas se deverem ao arejamento do casarão, evitando a presença de mosquitos num contexto epidêmico de febre amarela na cidade do século XIX. Além disso, ele me disse que a fonte que existe na área externa do museu (que, na verdade, é um bebedouro de mulas e parte do acervo do museu) tinha sido um problema há algum tempo por não existir um escoamento de água, o que gerava um acúmulo que atraía mosquitos que proliferavam e pombos que se banhavam ali. Algumas vezes, ele relata, pombos amanheciam

[6] Como no Porto de Imbituba, em Santa Catarina (https://dnsul.com/2018/geral/porto-utiliza-falcoaria-para-controle-de-pombos/), além de alguns dos aeroportos do Brasil.

mortos na fonte. Diante dessa situação é que foi instalado um sistema de escoamento, para que esse item do acervo do museu não mais acumulasse água. Além de o funcionário resgatar uma característica arquitetônica do passado como alternativa a um contexto epidêmico[7] – isto é, as altas janelas do casarão que permitiam o arejamento que, por sua vez, amenizava a presença de mosquitos causadores da febre amarela no século XIX –, o caso do acervo do museu também ilustra uma necessidade de adaptação a fim de diminuir presenças incômodas – de mosquitos e pombos.

Já a Presidência se trata de um enorme pátio onde se localizam o prédio sede da CODESP, as oficinas de carpintaria, serralheria, extintores, mecânica, topografia e pintura, a garagem da diretoria e a garagem de autos (GEPAS), o *Gate* 25 (acesso lateral à Presidência) e o "telhado entre as oficinas" – uma espécie de corredor externo, coberto por um telhado. A maioria dessas edificações já recebeu a atuação do programa de controle de pombos, possuindo, em sua maioria: telas na parte interna dos telhados – sobretudo das garagens – a fim de evitar que os pombos se aninhem nas vigas de sustentação; fios tensores nos parapeitos de janelas e áreas superiores dos telhados, evitando que os pombos pousem ali; grades e telas nas janelas e caixas de ar condicionado. Contudo, devido à proximidade com o terminal de grãos, a presença de pombos naquela zona é bem frequente. Pude, enfim, encontrá-los ali. Durante um momento em que fazia as anotações, observei dois fatores que espantavam os pombos dos silos e esteiras do terminal de grãos[8]: buzinas de trem e rajadas de vento. Quando da ocorrência desses, os pombos, camuflados nos silos acinzentados do terminal, saíam em revoada em direção à Presidência, buscando um ponto de pouso e descanso.

O interessante destes relatos é que é apenas quando percebemos todo o ambiente, sem uma ideia de figura e fundo, que entendemos e assumimos que os pombos estão ali, de fato. Afinal, seus vestígios estão presentes, e de forma mais visível que os próprios pombos que, por vezes, estão camuflados nas cinzentas estruturas portuárias, ou escondidos em lugares que nossa visão humana não é capaz de alcançar. E, além de estarem camuflados ou escondidos, os pombos também estão presentes de outras formas, como nas políticas de controle e nas inspeções. Nesse sentido, não apenas os pombos – que eram de interesse especial à minha

[7] Para mais informações sobre a epidemia de febre amarela em Santos entre os séculos XIX e XX, ver Lopes (1975).
[8] Embora eu estivesse na Presidência, os enormes silos e esteiras do terminal de grãos eram muito próximos e visíveis dali, o que atraía os pombos para toda a proximidade do terminal – como a Presidência.

pesquisa – estão ali, como tantos outros seres que compõem esta ecologia portuária indesejada, conforme vimos a partir das situações e observações relatadas.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Um dos maiores desafios para minha pesquisa é que, além de eu ter tratado de um animal liminar como o pombo – que carece de outros estudos em antropologia e ciências sociais, podendo citar o de Colin Jerolmak (2013) e algumas menções de Donna Haraway (2016) –, trato, ainda, de um espaço liminar para a presença de animais, isto é, nem uma cidade, nem um parque, nem um zoológico, nem um laboratório, nem um frigorífico, nem uma fazenda – espaços, de certo modo, frequentes nas etnografias sobre humanos e animais e aceitos para a presença destes últimos. Ao entender que minha pesquisa tratou tanto de um animal, quanto de um lugar, liminar, notei que, se de algum modo, espera-se que exista uma equação entre animais e lugares, isto é, que determinados animais pertençam a determinados lugares e sejam aceitos nestes mesmos, este não é caso dos "liminares". Exemplificando, se se espera encontrar animais selvagens numa selva, ou animais domesticados num domicílio, e estes assim são aceitos, mesmo que se espere encontrar animais liminares num lugar liminar – e, de fato, se encontre, tal como os pombos no Porto – nem mesmo ali eles podem ser aceitos. E se, por fim, é da ecologia do Porto abarcar sujeitos indesejados, estes, por sua vez, também sequer são ali tolerados, sendo passíveis de quarentena, proibições de aportação e políticas de controle.

Foi apenas a partir da escuta e olhar atentos à relação entre humanos e animais, especialmente aos pombos, animais que acabam por ser, de certo modo, invisíveis no cotidiano humano, que foi possível compreender as tensões institucionais e uma ecologia indesejada do Porto. Mesmo para mim, na condição de antropóloga pesquisando os pombos, por muitas vezes enfrentei dificuldades para poder notar a presença dos pombos que ocorre nas mais variadas formas. Todavia, ao entender que é preciso mais do que apenas olhar para os pombos, entende-se que não é possível concebê-los como uma figura sobre um fundo portuário, por exemplo. Percebemos, então, todos os outros sujeitos que seguem agindo conjuntamente em ressonância e transformando-se neste mundo, ou nesta paisagem portuária. Para ver os pombos era preciso olhar mais do, e para o Porto. Além de olhá-lo, também era preciso escutá-lo e senti-lo. Assim, tanto para perceber os pombos como o porto, era preciso perceber mais um ao outro, simultaneamente, como a própria paisagem portuária. Então, se ver os pombos significa ver

Ñanduty
ISSN:2317-8590

algo a mais do Porto, e vice-versa, é nesse sentido que também pude me ater a essas tantas outras presenças que ressonam como ecologia indesejada na paisagem portuária.

REFERÊNCIAS

ABREU DA SILVEIRA, Flávio Leonel; PEREIRA DA SILVA, Matheus Henrique. Urubus-de-cabeça-preta (*Coragyps atratus*), garças-brancasgrandes (*Ardea alba*) e peixeiros na pedra do peixe: experiências conviviais interespecíficas na cidade. *Iluminuras*, Porto Alegre, v. 18, n. 45, p. 432-450, ago/dez, 2017.

ANDREU, Carolina Toledo. *Avifauna aquática do complexo estuarino de Santos-Cubatão*: diversidade, riqueza, composição e status de conservação. 2019. Dissertação (Mestrado em Biodiversidade de Ambientes Costeiros) Universidade Estadual de São Paulo.

APROBATO FILHO, N. O Couro e o Aço: sob a mira do moderno: a 'aventura' dos animais pelos 'jardins' da Paulicéia, final do século XIX/início do século XX. 2006. Tese (Doutorado em História Social). Universidade de São Paulo.

AUGÉ, Marc. *Não-lugares*: introdução a uma antropologia da supermodernidade. Campinas: Papirus, 2012.

BEVILAQUA, Ciméa. Espécies invasoras e fronteiras nacionais: uma reflexão sobre os limites do Estado. *Anthropologicas*, v.24, n.1, p. 104-123, 2013.

_____. "Direito(s) e agências não-humanas: como julgar os atos de um animal?" In: BEVILAQUA, C. & VANDER VELDEN, F. (orgs.), *Parentes, vítimas, sujeitos: perspectivas antropológicas sobre relações entre humanos e animais*. Curitiba: Ed. UFPR; São Carlos: EdUFSCar, 2016.

BORSELLINO, Laura. Animales liminales en la urbe: Espacios, resistencia y convivencia. *Revista Latinoamericana de Estudios Criticos Animales*. Ano II, vol. I, 2015.

BLUME, Luís Henrique dos S. "O Porto Maldito: modernização, epidemias e moradia da população pobre em Santos no final do século XIX". In: FENELON, Déa Ribeiro (org.). *Cidades*. vol. 1. São Paulo: Olho D'Água, 1999.

CARRIÇO, José Marques. O Plano de Saneamento de Saturnino de Brito para Santos: construção e crise da cidade moderna. *Risco*: revista de pesquisa em arquitetura e urbanismo da IAU/USP, n.22, v.2, p. 30-46, 2015.

CUNHA, Icaro A. da. Fronteiras da gestão: os conflitos ambientais das atividades portuárias. *Revista de Administração Pública*. v. 40, n. 6, p. 1019-1040, 2006.

DOUGLAS, Mary. *Pureza e perigo*: ensaio sobre a noção de poluição e tabu. Rio de Janeiro: Edições 70, 1991.

FARAGE, Nádia. "De ratos e outros homens: resistência biopolítica no Brasil moderno". In: LÉPINE, C; HOFBAUER, A; SCHWARCZ, L. M. (Org.) *Manuela Carneiro da Cunha*: o lugar da cultura e o papel da Antropologia. Rio de Janeiro: Beco do Azougue, 2011.

HARAWAY, Donna. *Staying with the Trouble*. Durham and London: Duke University Press, 2016.

IBAMA. *Instrução Normativa nº 141, de 19 de dezembro de 2006*: Regulamenta o controle e o manejo ambiental da fauna sinantrópica nociva.

_____. *Instrução Normativa nº 03, de 31 de janeiro de 2013*: Decreta a nocividade do Javali e dispõe sobre o seu manejo e controle.

INGOLD, Tim. *The perception of the environment*. London: Routledge, 2000.

JEROLMAK, Colin. How pigeons became rats: The Cultural-Spatial Logic of Problem Animals. *Social Problems*, vol. 55, n.1, p. 72–94, 2008.

_____. *The global piegon*. Chicago: University of Chicago Press, 2013.

LÉVI-STRAUSS, Claude. *Tristes Trópicos*. São Paulo: Anhembi, 1957.

Ñanduty
ISSN:2317-8590

LOPES, Betralda. *O Porto de Santos e a febre-amarela*. 1975. Dissertação (Mestrado em História). Universidade de São Paulo.

MAXIMINO, Eliete P. B. O meio ambiente portuário e a arqueologia histórica industrial: o caso do Porto de Santos. *eGesta – Revista Eletrônica de Gestão de Negócios*. v.3, n.4, p. 1-18, 2007.

MORENO, Sarah F. As múltiplas maneiras de ser dos pombos e seus afetos: como pombos e outras aves cativam os seres humanos. *Mediações*, Londrina, v. 24 n. 3, set.-dez, 2019a.

_____. *Presenças incômodas no Porto de Santos*: Uma etnografia das relações entre humanos, pombos, grãos e outros sujeitos. 2019. Dissertação (Mestrado em Antropologia) Universidade Federal de São Carlos.

OSÓRIO, Andréa. A cidade e os animais: expulsão, proteção e novas sensibilidades urbanas entre os séculos XIX e XXI. *Teoria e Sociedade*, Belo Horizonte, n. 21.1, jan./jun., 2013.

SARTRE, Jean-Paul. *O ser e o nada*: Ensaio de ontologia fenomenológica. Petrópolis:Vozes, 2007.

SICK, Helmut. *Ornitologia brasileira*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 2001.

SORDI, Caetano. *Presenças ferais*: invasão biológica, javalis asselvajados (*Sus scrofa*) e seus contextos no Brasil Meridional em perspectiva antropológica. 2017. Tese (Doutorado em Antropologia). Universidade Federal do Rio Grande do Sul.