



Universidade do Estado do Rio de Janeiro

Centro de Educação e Humanidades

Faculdade de Formação de Professores

Luis de Souza Junior

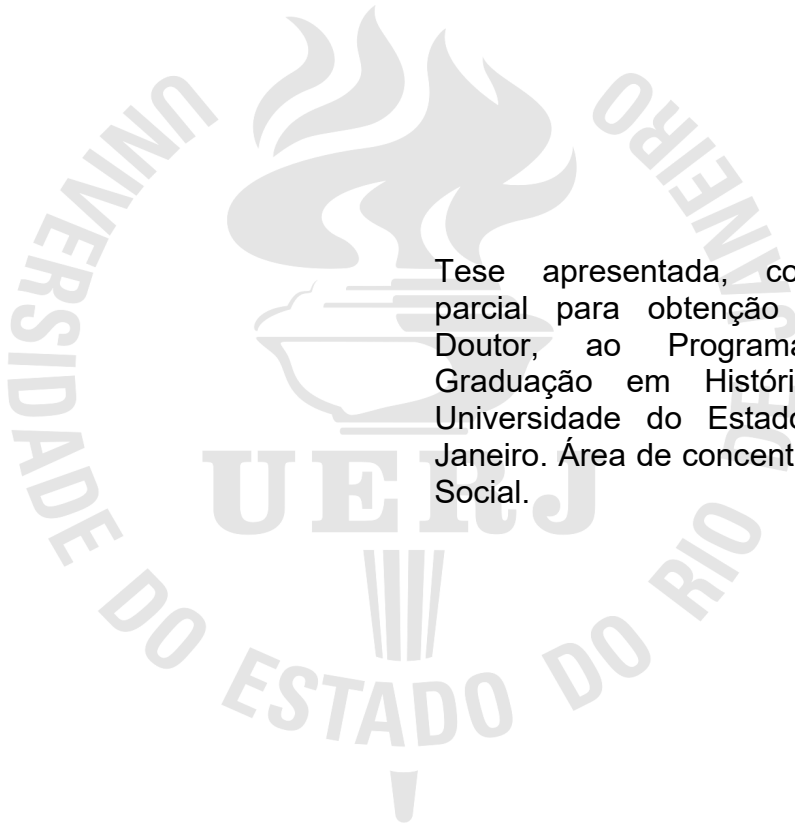
Estado, economia e território: o entreposto federal e as metamorfoses dos circuitos espaciais da pesca na cidade do Rio de Janeiro (1941-1991)

São Gonçalo

2023

Luis de Souza Junior

Estado, economia e território: o entreposto federal e as metamorfoses dos circuitos espaciais da pesca na cidade do Rio de Janeiro (1941-1991)



Tese apresentada, como requisito parcial para obtenção do título de Doutor, ao Programa de Pós-Graduação em História Social da Universidade do Estado do Rio de Janeiro. Área de concentração: História Social.

Orientadora: Prof.^a Dra. Catia Antonia da Silva

Coorientador: Prof. Dr. Luis Henrique Leandro Ribeiro

São Gonçalo

2023

CATALOGAÇÃO NA FONTE
UERJ/ REDE SIRIUS/ BIBLIOTECA CEH/D

S729	<p>Souza Junior, Luis de. Estado, economia e território : o entreposto federal e as metamorfoses dos circuitos espaciais da pesca na cidade do Rio de Janeiro (1941-1991) / Luis de Souza Junior. – 2023. 170f. : il.</p> <p>Orientadora: Prof.^a Dra. Catia Antonia da Silva. Coorientador: Prof. Dr. Luis Henrique Leandro Ribeiro. Tese (Doutorado em História Social) – Universidade do Estado do Rio de Janeiro, Faculdade de Formação de Professores.</p> <p>1. Pesca – Aspectos econômicos – Rio de Janeiro (RJ) – Teses. 2. Pesca – Aspectos sociais – Rio de Janeiro (RJ) – Teses. 3. Urbanização – Rio de Janeiro (RJ) – Teses. I. Silva, Catia Antonia da. II. Ribeiro, Luis Henrique Leandro. III. Universidade do Estado do Rio de Janeiro. Faculdade de Formação de Professores. IV. Título.</p>
CRB/7 – 6150	CDU 639.2:338(815.3)

Autorizo, apenas para fins acadêmicos e científicos, a reprodução total ou parcial desta dissertação, desde que citada a fonte.

Assinatura

Data

Luis de Souza Junior

Estado, economia e território: o entreposto federal e as metamorfoses dos circuitos espaciais da pesca na cidade do Rio de Janeiro (1941 -1991)

Tese apresentada, como requisito parcial para obtenção do título de Doutor, ao Programa de Pós-Graduação em História Social da Universidade do Estado do Rio de Janeiro. Área de concentração: História Social.

Aprovada em 03 de abril de 2023.

Banca Examinadora:

Prof.^a Dra. Catia Antonia da Silva (Orientadora)
Faculdade de Formação de Professores – UERJ

Prof. Dr. Luis Henrique Leandro Ribeiro (Coorientador)
Faculdade de Formação de Professores – UERJ

Prof.^a Dra. Fania Fridman
Universidade Federal do Rio de Janeiro

Prof. Dr. Rui Aniceto Nascimento Fernandes
Faculdade de Formação de Professores – UERJ

Prof. Dr. Rafael Vaz da Motta Brandão
Faculdade de Formação de Professores – UERJ

Prof. Dr. Cezar Texeira Honorato
Universidade Federal Fluminense

São Gonçalo

2023

DEDICATÓRIA

Dedico este trabalho a Julia, minha filha, que me inspira a acordar todo dia um homem melhor. Dedico a Catarina e Karine, minha mãe e minha irmã, mulheres com quem eu aprendi o valor do cuidado. Dedico também a minha companheira Mariana com quem eu compartilho as pequenas e grandes alegrias.

AGRADECIMENTOS

Apesar da responsabilidade pelas linhas escritas no trabalho serem individuais, o presente trabalho não seria possível sem a colaboração em forma de afeto ou em diálogos acadêmicos de muitas pessoas. Dessa forma, por mais que o agradecimento seja uma singela forma de retribuição a pessoas que foram importantíssimas na minha trajetória, por vezes incorremos o risco de sermos injustos com amigos, parentes e colegas que de alguma forma contribuíram para confecção deste trabalho. De todo modo, nas linhas a seguir situo alguns encontros que foram fundamentais até aqui.

Primeiro agradeço a minha família pelo suporte e por estar sempre comigo nos bons e maus momentos. Agradeço a minha filha Julia, minha companheira Mariana, minha mãe Catarina e minha irmã Karine. Sem o apoio e o carinho destas pessoas, a vida seria mais triste. Agradeço também as minhas primas Liliana, Juliana e minhas tias pela inspiração de mulheres fortes e sensíveis.

Agradeço aos grandes amigos que a vida me presenteou. Agradeço aos meus sogros e amigos Izabel e Antônio (Toninho) que me abrigaram em suas vidas e aos meus cunhados Isabelle e Fabrício pelas viagens alegres, pelo suporte incondicional e por sonharmos juntos utopias concretas. Sem dúvida tais encontros são o meu combustível na caminhada por novos horizontes de sentido.

Agradeço também aos amigos que se encontram na estrada comigo há muito tempo. Neste sentido, não poderia deixar e retribuir as conversas acadêmicas e afetivas com os meus amigos e irmãos Rodrigo e Romulo, companheiros desde os tempos de colégio São Gonçalo. Nesta mesma toada agradeço ao meu compadre Rafael Frazão pelas resenhas sempre regadas de diálogos políticos, futebolísticos, carnavalescos, existenciais e muitas risadas.

Agradeço aos meus companheiros e mestres do Núcleo de Extensão Urbano, Território e Mudanças Contemporâneas da Faculdade de Formação de Professores da UERJ, em especial aos meus orientadores, a saber: a intrépida “ geógrafa das existências” Catia Antonia da Silva que ao longo destes mais de 13 anos de pesquisa foi e é uma infinita fonte inspiração, sabedoria e axé para todas e todos que tem o privilégio de conhece-la. Igualmente ao grande Luis Henrique Ribeiro pela perspicácia única, um aporte basilar nos diálogos, ensinamentos encorajamento e camaradagem.

Agradeço ao Programa de Pós Graduação em História Social da Universidade

do Estado do Rio de Janeiro por me apresentar ao admirável mundo novo da História e historiografia. Para além da conclusão da tese levarei comigo o rigor historiográfico com as fontes e documentos em busca da verdade, apoio amigo e acolhimento dos professores e colegas desta instituição a um geógrafo de formação. Posso dizer sem sombra de dúvida que minha percepção de mundo se ampliou sobremaneira.

Um agradecimento especial aos senhores Ivo, Altair, Gilberto e Siri, Manoel (*in memorian*) e Vavá (*in memorian*) pescadores e comerciantes do antigo mercado que forneceu as primeiras iluminações cotidianas, as dificuldades no período da desativação do entreposto e os caminhos que a tese percorreu. Até o momento de encontra-los, a pesquisa se encontrava a deriva e os relatos deles serviram de farol para aportar no cais do mercado no centro.

Agradeço aos professores que comporam a banca de qualificação. a professora Fânia Fridman, aos professores Gustavo Villela e Cezar Honorato pelo rigor nas correções e por dar um direcionamento a pesquisa. Igualmente, acrescento aos agradecimentos a contribuição dos professores Rui Aniceto e Rafael Brandão que participaram da defesa.

Basta a sabedoria dos provérbios para provar que a feira e o mercado estão no centro da vida de relações. Eis alguns exemplos: “tudo se vende na feira, menos virtude e honra”. “Quem compra o peixe no mar [antes de ser pescado] corre o risco de ficar só com o cheiro”. “Se não conhecer bem a arte de comprar e vender, ah, a feira será tua mestra”.

Fernand Braudel

RESUMO

SOUZA JUNIOR. Luis de. *Estado, economia e território: o entreposto federal de pesca e as metamorfoses dos circuitos espaciais da pesca no Rio de Janeiro (1941-1991)*. 2023. 170f. Tese (Doutorado em História Social) – Faculdade de Formação de Professores, Universidade do Estado do Rio de Janeiro, São Gonçalo, 2023.

A presente tese analisa as metamorfoses dos circuitos espaciais da pesca a partir da instalação do Entreposto Federal de Pesca instalado na Praça XV de Novembro no Rio de Janeiro. O caminho analítico percorrido passou por compreender as inovações institucionais materializadas no território nacional iniciadas no governo Getúlio Vargas até o ano de 1991, ano de desativação do Entreposto. As diferentes normas e instituições iniciadas no período Vargas, continuadas e aprofundadas nos anos seguintes, foram abordadas a fim de compreender o processo de modernização e fomento às novas organizações produtivas que surgiram. As mudanças nos níveis de capitais, organização e trabalho nas organizações produtivas da pesca foram refletidas como forma de compreender os circuitos espaciais da pesca, bem com os circuitos da economia urbana no Rio de Janeiro. Igualmente, ao longo do período em tela procuramos desvendar os diferentes projetos de intervenção urbanística no meio construído que transformaram o Centro do Rio de Janeiro da chamada febre viária à conservação dos prédios históricos. A pesquisa mostrou, com base em fontes diversificadas, que as metamorfoses dos circuitos espaciais de produção da pesca passou pela política de criação de equipamentos públicos que garantissem, o controle, inspeção, armazenamento e beneficiamento do pescado. Igualmente, em virtude do aumento do pescado exceder o limite do entreposto, a expansão do meio construído e os novos projetos e arranjos urbanísticos no município do Rio de Janeiro foram fatores fundamentais para desativação do Entreposto Federal de Pesca.

Palavras-chave: Entreposto federal. Circuitos espaciais da pesca. Território. Estado.

ABSTRACT

SOUZA JUNIOR, Luis de. *Estate, economy and territory: the federal warehouse and the metamorphoses in the espacial circuits of fishing (1941-1991)*. 2023. 170f. Tese (Doutorado em História Social) – Faculdade de Formação de Professores, Universidade do Estado do Rio de Janeiro, São Gonçalo, 2023.

The present thesis analyzed the metamorphoses of the spatial circuits of fishing from the creation of the Armazém Federal de Pesca installed at square XV in Rio de Janeiro. The analytical path taken was to understand the institutional innovations materialized in the national territory initiated in the Getúlio Vargas government until 1991, the year of deactivation of the Entrepasto. The different norms and institutions initiated in the Vargas period, continued and deepened in the following years, were approached in order to understand the process of modernization and promotion of the new productive organizations that emerged. The changes in the levels of capital, organization and work in the productive organizations of fishing were reflected as a way of understanding the spatial circuits of fishing, as well as the circuits of the urban economy in Rio de Janeiro. Likewise, throughout the period under review, we sought to unveil the different urban intervention projects in the built environment that transformed the center of Rio de Janeiro from the highwayism to the conservation of historic buildings. The research showed, based on diversified sources, that the metamorphoses of the spatial circuits of fishing production went through the policy of creating public facilities that would guarantee the control, inspection, storage and processing of fish. Likewise, due to the increase in fish exceeding the warehouse limit, the expansion of the built environment and the new projects and urban arrangements in the city of Rio de Janeiro were fundamental factors for the deactivation of the Federal Market fish.

Keywords: Federal warehouse. Espacial circuits of fishing. Territory. Estate.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 –	Entrepasto federal de pesca (1980)	44
Figura 2 –	Entrepasto federal de pesca (1980)	45
Figura 3 –	Entrepasto federal de pesca (1972)	46
Figura 4 –	Entrepasto federal de pesca (1980)	47
Figura 5 –	Entrepasto federal de pesca (embarcação atracando)	48
Figura 6 –	Entrepasto federal de pesca (1980)	49
Figura 7 –	Área alagada do entreposto federal de pesca	50
Figura 8 –	Movimentação no interior do entreposto (1987)	52
Figura 9 –	Movimentação no interior do entreposto (1987)	53
Figura 10 –	Caminhões nos arredores do entreposto	54
Figura 11 –	Cartão postal das docas do Rio de Janeiro (1889)	66
Figura 12 –	Docas do antigo mercado	70
Figura 13 –	O mercado da Candelária	70
Figura 14 –	O mercado da Candelária	72
Figura 15 –	Getúlio Vargas visitando as obras do entreposto	94
Figura 16 –	Inauguração do entreposto	96
Figura 17 –	Planta do entreposto federal	99
Figura 18 –	Chegada do pescado no entreposto	100
Figura 19 –	Embarcações chegando no entreposto	101
Figura 20 –	Entrevista com leiloeiro	101
Figura 21 –	Avenida Perimetral sob o mercado municipal	121
Figura 22 –	Densidade demográfica no município do Rio de Janeiro	123
Figura 23 –	Área de abrangência do corredor cultural	128
Figura 24 –	Mercado insurgente na praça XV de Novembro	135
Figura 25 –	Planta da praça XV sem o entreposto	137
Figura 26 –	Pescadores chegando no entreposto	142
Figura 27 –	Traineiras e embarcações industriais no entreposto	145
Figura 28 –	Construção de barcos na Escola de Pesca Darci Vargas	146
Figura 29 –	Movimentação no interior do entreposto	150

LISTA DE SIGLAS E ABREVIATURAS

BNDES	Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico
CPDOC	Centro de Pesquisa e Documentação de História Contemporânea
CIBRAZEM	Companhia Brasileira de Armazenamento
CONAB	Compania Nacional de Abastecimento
DPHAN	Departamento de Patrimônio Histórico e Artístico Nacional
FISSET/Pesca	Fundo de Investimento Setorial para Pesca
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
IPHAN	Instituto de Patrimônio Histórico e Artístico Nacional
IAB	Instituto de Arquitetura do Brasil
IPTU	Imposto Predial Territorial Urbano
ISS	Imposto Sobre Serviços
NUTEMC	Núcleo Urbano, Território e Mudanças Contemporâneas
PUB	Plano Urbanístico Básico
SAARA	Sociedade Amigos da Rua da Alfandega e Adjacências
SARCA	Sociedade Amigos da Rua Carioca
SUDEPE	Superintendência de Desenvolvimento da Pesca
UERJ	Universidade do Estado do Rio de Janeiro

SUMÁRIO

	INTRODUÇÃO	13
1	A AMPLIAÇÃO DOS CIRCUITOS ESPACIAIS E FORMAÇÃO DOS CIRCUITOS DA ECONOMIA DA PESCA NO RIO DE JANEIRO	20
1.1	Metamorfoses nos circuitos espaciais da pesca: alguma implicações analíticas	20
1.2	Os circuitos da economia urbana expressa na atividade pesqueira: notas para um debate	27
1.3	Mapeando os agentes dos circuitos da economia da pesca na cidade do Rio de Janeiro a partir da construção do Entrepasto Federal de Pesca	42
2	SOBRE MEMÓRIAS DE RUGOSIDADES: O RIO DE JANEIRO COMO CIDADE-CAPITAL	56
2.1	Memórias e rugosidades: algumas notas iniciais	56
2.2	A cidade do Rio de Janeiro como eixo logístico nacional	59
2.3	O comércio do pescado como elemento constituinte da história social da cidade do Rio de Janeiro	62
3	O ABASTECIMENTO DO PESCADO NA CIDADE DO RIO DE JANEIRO: INTERVENÇÕES URBANÍSTICAS E A CONSTRUÇÃO DO ENTREPOSTO FEDERAL DE PESCA	77
3.1	Os problemas herdados: os monopólios e açambarcadores da pesca	77
3.2	O período Vargas e as inovações normativas-institucionais para o setor pesqueiro	83
3.3	A renovação da materialidade do território nacional e a modernização do setor pesqueiro	102
4	ECONOMIA POLÍTICA DA CIDADE: AS MUDANÇAS URBANÍSTICAS NO CENTRO DA METRÓPOLE DO RIO DE JANEIRO E O FIM DO ENTREPOSTO FEDERAL DE PESCA	112
4.1	Intervenções urbanísticas e expansão do meio construído: a “febre viária” e as mudanças no espaço urbano carioca	112

4.2	Preservação patrimonial e renovação conservadora: a construção do Rio metrópole e o espaço herdado como dinamizador cultural	119
4.3	O interdito como fundamento: o entreposto como entrave ao remodelamento urbano e o mercado insurgente de pescado	130
4.4	Da totalidade ao lugar: o fim do Entreposto Federal e da centralidade econômica popular na memória dos trabalhadores do mar	139
	CONSIDERAÇÕES FINAIS	153
	REFERÊNCIAS	162

INTRODUÇÃO

O presente trabalho tem como objetivo a compreensão das mudanças de orientação do Estado brasileiro nas políticas de urbanização e a sua relação com as transformações dos circuitos espaciais da pesca no período de 1941 a 1991, tendo a cidade do Rio de Janeiro como estudo fenomênico. Com o propósito de compreender o papel do Estado na conformação do circuito espacial do pescado no Rio de Janeiro, analisamos os nexos entre a modernização do território, os projetos urbanísticos e os circuitos espaciais de produção do pescado através dos canais de abastecimento e das organizações produtivas da pesca no Entrepasto Federal (1941-1991), situado na área Central da cidade do Rio de Janeiro.

A partir da década de 1930 com a ascensão de getúlio Vargas ao poder ocorreram mudanças profundas na organização socioespacial do país e que teve seus rebatimentos na concentração de recursos nas principais cidades. Não à toa foi a cidade do Rio de Janeiro a primeira a receber um entreposto de pesca. Sendo até então a capital do país, a instalação do prédio do Entrepasto Federal de Pesca na praça XV de Novembro fazia parte de um amplo conjunto de reformas urbanísticas que visavam incorporar o Centro da cidade ao ideário de modernidade, disciplina e funcionalidade, inaugurada na exposição do Estado Novo. Em suma, tratou-se de um conjunto de transformações que visavam posicionar o Rio de Janeiro- da capital de uma sociedade fundamentada na agricultura mercantil- em uma capital moderna, digna de um país cuja economia passara a estar subordinada a indústria, cristalizada nas cidades. Neste sentido, tornou-se necessário a realização de mudanças estruturais no sistema de abastecimento do pescado até então dominado pelos banqueiros do mercado municipal que monopolizavam o abastecimento, acarretando em prejuízo aos pescadores e consumidores.

O caráter planejador do Estado que perdurou até a década de 1980 induziu à mudanças profundas na materialidade do território e na economia política da pesca. É diante desse contexto que a História Social do território se confunde com os capítulos da História urbana do Rio de Janeiro. O sistema de abastecimento caótico do pescado nos mercados da Candelária e, posteriormente, no mercado Municipal subordinavam os pescadores artesanais espalhados pelo reconcavo da Guanabara e da baía Sepetiba a uma lógica personalista de compadrinamento, cujo o excedente

da produção pesqueira se concentrava nas mãos dos monopólios.

Igualmente, as modernizações induzida pelo Estado provocaram mudanças definitivas na economia política do território com o aumento inexorável da população urbana, fato que exigiu por parte dos atores políticos a transformação no meio construído para adequar a cidade aos novos rumos sociais e políticos. As diferentes concepções urbanísticas no decorrer do período implicaram na readequação das funções da área central do Rio de Janeiro sem, contudo, levar em conta o comércio do pescado que compunha a vida de relações da cidade desde o período colonial.

Nesse sentido, a compreensão da construção e posteriormente a desativação do entreposto de pesca exige um cabedal analítico que dê conta de explicar o conjunto de normas políticas expressas nas modernizações do espaço urbano carioca, tal fato implicou nas mudanças do cotidiano do centro do Rio de Janeiro. Para tanto, foram utilizados dois conceitos, a saber: a Economia política da Urbanização e a Economia Política da Cidade (SANTOS e SILVEIRA 2001; SILVEIRA, 2011 e SILVA, 2013). Enquanto a primeira diz respeito aos processos socioespaciais mais amplos que desencadeiam em eventos nos lugares e metamorfoses nos circuitos espaciais, a segunda expressa a redefinição dos lugares frente aos processos de modernização e transformação dos seus agentes.

Não obstante, os fios possíveis para compreensão da economia da pesca sob o prisma das mudanças urbanas na presente tese estarão alicerçadas em dois campos do conhecimento, a saber: História Social e Geografia. Embora sejam campos do conhecimento de tradições epistemológicas distintas, a aproximação entre a História Social e a Geografia apresenta um vasto manancial analítico capaz de lançar luz sobre determinados fenômenos sociais complexos. Diante disso, as categorias históricas privilegiadas no presente trabalho são o Estado, a Economia e os usos do território em diferentes escalas tendo em vista a relação dialética entre a Economia Política da Urbanização do Brasil e a Economia Política da Cidade do Rio de Janeiro na análise dos circuitos espaciais da pesca.

É a partir desse quadro que elaboramos a presente tese tendo a cidade do Rio de Janeiro como cena de experiência privilegiada para compreensão das metamorfoses dos circuitos espaciais da pesca. Dessa forma, separamos o trabalho em quatro partes:

Na primeira parte intitulada “A ampliação dos circuitos espaciais e formação dos circuitos da economia da pesca no Rio de Janeiro” buscamos desvendar as

mudanças nas organizações produtivas da pesca no Rio de Janeiro a partir da construção do Entrepasto Federal de Pesca do Rio de Janeiro. Nesta parte, dialogamos com os conceitos de circuitos espaciais de produção e os circuitos da economia urbana tendo seus rebatimentos na circulação do pescado na cidade do Rio de Janeiro.

Na segunda parte intitulada “Sobre Memórias de Rugosidades: o Rio de Janeiro como cidade-capital”, buscamos compreender as cenas pretéritas que levaram a construção do Entrepasto Federal de Pesca, salientando que, devido ao fato do Rio de Janeiro ser uma importante cidade portuária, as praças de mercado e, posteriormente, o Entrepasto Federal de pesca foram elementos constituintes da vida de relações dos pescadores, comerciantes e cidadãos, havendo, portanto, uma histórica centralidade econômica popular da pesca na cidade do Rio de Janeiro. Outrossim, tratamos também das dificuldades de abastecimento de pescado no Rio de Janeiro que, sob o domínio dos banqueiros, criavam monopólios, açambarcando o excedente do pescador, além de provocar o aumento do preço do pescado.

Na terceira parte intitulada “Economia Política da Urbanização: a modernização e abastecimento do pescado na cidade do Rio de Janeiro a partir construção do Entrepasto Federal de Pesca” buscamos compreender o projeto de modernização inaugurada por Vargas na constituição do Entrepasto Federal de Pesca, passando pela constituição do Superintendência do Desenvolvimento da Pesca (SUDEPE) no governo João Goulart e revista na ditadura militar. Aqui relacionamos o papel ativo do Estado na criação do Ministério da Agricultura, a partir do financiamento da caixa de crédito passando pelo Fundo Setorial da Pesca Fiset/PESCA, um relevante elemento de transformação do circuito espacial da pesca. Igualmente, o Estado fomentou a reorganização das organizações produtivas da pesca cujos usos desiguais do território expressaram diferentes níveis organizacionais, de capitais e técnicos entre os agentes incumbidos da circulação do pescado no Rio de Janeiro. Neste sentido, o Estado possui um papel primaz nas intervenções no meio construído bem como na promoção de novas desigualdades sociais.

Na quarta parte intitulada “Economia Política da Cidade: as mudanças urbanísticas no Centro do Rio de Janeiro e o fim do Entrepasto Federal de Pesca”, analisamos as mudanças nos planos urbanísticos da cidade do Rio de Janeiro e sua relação com a desativação do Entrepasto Federal do Rio de Janeiro. Neste sentido, daremos ênfase ao esvaziamento relativo das funções da área Central da cidade do

Rio de Janeiro e aos projetos urbanísticos que contribuíram para retirada do Entrepasto Federal de Pesca da praça XV. Não obstante, buscamos aqui as controvérsias e a disputa de narrativas entre os órgãos representativos nas visões de cidade entre aqueles que priorizavam a circulação de automóveis a partir da “ febre viária” e aqueles que viam na preservação dos conjuntos arquitetônicos e na memória como dinamizador cultural culminando na criação do projeto Corredor Cultural. Em suma, tratava-se da materialização de um novo projeto de cidade sob os desígnios da patrimonialização do Centro, bem como na desativação do entreposto e apagamento da presença dos pescadores e pequenos comerciantes da pesca na produção social da cidade do Rio de Janeiro. Por fim, trouxemos nas vozes dos sujeitos da pesca a evocação das lembranças do entreposto na área central e a sua importância para o abastecimento do pescado na metrópole do Rio de Janeiro.

Itinerários Metodológicos e Documentais

Para Mills (2009), o analista social não deve separar o seu trabalho intelectual de sua vida. As análises mais fecundas se propõem em enriquecer o seu trabalho a partir das suas práticas e vivências. Embora o autor reconheça que essa separação seja ocasionada pelo vazio do trabalho que em geral os homens fazem hoje, a organização e o planejamento pode encorajar a um modo de vida que mantenha boas práticas de produção intelectual. Diante disso, a apreensão de algumas experiências passadas pode captar e guiar as futuras pretensões intelectuais.

O mundo pelo qual a presente pesquisa se iniciou deixou de existir da maneira como era apreendido e vivido até então. O advento do evento pandêmico ocasionado pela COVID 19, assolou o mundo e mudou profundamente a maneira como se convivia, a circulação pela cidade e as formas de sentir/pensar, das mais simples às mais complexas. Por um momento todas as tarefas que se julgavam importantes ficaram suspensas, foram absorvidas pelo medo e tristeza, pela perda de pessoas queridas. Embora não seja corriqueiro emitir juízos pessoais neste subcapítulo julgamos que essa pequena interrupção se justifica por acreditar que a escrita de uma tese é sempre contingenciada pelas alegrias e dissabores do tempo presente e, na busca por um caminho operacional para realização de tal alcunha, depara-se com um dos maiores e mais tristes desafios históricos do nosso tempo. Mais do que nunca, as trilhas escolhidas para realização da tese levaram em conta a busca por sentidos que

exprimem a relação entre razão e emoção, conforme Milton Santos nos legou em sua obra seminal.

Em grande medida o percurso pretendido pelo trabalho procurou discorrer sobre a influência das políticas públicas pesqueiras para os circuitos espaciais de produção e círculos de cooperação de 1941, período de inauguração do Entrepasto Federal de Pesca, até o ano de 1991, cuja data corresponde à sua desativação. Para tanto, foi utilizada a metodologia qualitativa onde procurou-se partir de diferentes fontes de análise dos documentos, revisão teórica, consulta à bibliografia especializada e entrevistas.

Nesse sentido, foi necessária a construção de um percurso operacional que não seguiu à risca modelos pré-formatados de pesquisa para o preenchimento das lacunas deixadas. Tal fato exigiu um esforço diferenciado para obtenção dos documentos em diferentes espaços, estabelecendo um cruzamento de fontes diversificadas e não raramente conflitantes, de tal sorte que pudesse: (i) reconstituir as metamorfoses dos circuitos espaciais de produção da pesca desde a construção do Entrepasto Federal de Pesca; (ii) papel do Entrepasto Federal de Pesca na cidade do Rio de Janeiro; (iii) as formas de abastecimento do pescado, seus agentes e suas relações com os circuitos produtivos da pesca e as transformações na área central do Rio de Janeiro no período.

Quanto à revisão bibliográfica, ao contrário das praças de mercado que existiram no Centro do Rio de Janeiro, até onde foi possível pesquisar, não encontramos pesquisas acadêmicas em artigos, teses e dissertações que tratavam diretamente do Entrepasto Federal de Pesca do Rio de Janeiro, dificultando o levantamento de fontes secundárias sobre a temática. Contudo em diversos campos do conhecimento (História, Direito, Arquitetura, Urbanismo, Antropologia e Geografia) foram encontrados estudos que tangenciaram o abastecimento do pescado, tais como a política de modernização da pesca, a indústria de enlatamento, além de estudos de caso que apontavam para mudanças normativas no setor. Portanto, a partir do levantamento inicial foi possível pensar os nexos entre a pesca e a modernização do território nacional, fato que favoreceu a compreensão dos usos do território a partir da esfera produtiva da pesca.

Importante destacar outra fonte de suma importância para a confecção do trabalho, o acervo do banco de dados do Núcleo Urbano Território e Mudanças Contemporâneas da Faculdade de Formação de Professores da Universidade do

Estado do Rio de Janeiro, coordenado pela professora Dra Catia Antonia da Silva que nas últimas duas décadas acompanha a vida de relações dos pescadores no estado do Rio de Janeiro.

Através dos relatórios do Ministério da Agricultura 1930-1950, foi possível extrair os dados referentes à criação das primeiras normas do setor pesqueiro. Somado a isso, o relatório apresenta com detalhes a criação de diferentes entrepostos pelo país, o processo de financiamento da construção da escola de pesca Darci Vargas e a intenção de modernizar o setor pesqueiro, bem como uma tentativa de disciplinar a mão de obra que, doravante, trabalhara embarcado nas traineiras.

Buscamos nos Planos Nacionais de Desenvolvimento as projeções para o setor pesqueiro em âmbito nacional bem como as intenções, balanços e dificuldades de implantação de um grande parque industrial pesqueiro no Brasil. Desta forma, encontramos nos planos, o intento da implantação da política de terminais e entrepostos pesqueiros como parte da dotação de equipamentos para armazenamento, inspeção e comercialização do pescado.

Tratando especificamente da relação do Entreposto Federal de Pesca com a cidade do Rio de Janeiro e seu entorno, na hemeroteca digital foram encontradas as primeiras notícias no período em tela. Aqui se defrontou com um significativo acervo de reportagens da mídia local impressa de grande circulação (principalmente Correio da manhã, Jornal do Brasil e Jornal O fluminense), relatando os conflitos entre os agentes do mercado de pescado com o poder público. Além das notícias sobre o entreposto, encontramos alguns detalhes referentes às intervenções urbanísticas em voga no Centro do Rio de Janeiro. Igualmente, no Centro de Pesquisa e Documentação de História Contemporânea (CPDOC) da Fundação Getúlio Vargas encontramos as principais referências sobre os processos urbanísticos realizados na cidade do Rio de Janeiro, sobretudo as leituras mais recentes do projeto Corredor Cultural.

Os poucos documentos espalhados pelo Arquivo Nacional, Biblioteca Nacional e Arquivo Geral da Cidade, fizeram com que as dificuldades de construir um arcabouço sobre o tema aumentassem ainda mais. Apesar disso, foi possível levantar os documentos referentes às lutas enfrentadas para construção do entreposto no centro da cidade e o contexto sociopolítico que o país havia atravessado no momento de sua inauguração, funcionamento e desativação. Também deparou-se com documentos da extinta Diretoria de Caça e Pesca, fato que alavancou uma quantidade

de dados relevante para a confecção da presente tese.

Atribui-se as entrevistas semiestruturadas com pescadores artesanais, representantes institucionais da pesca e comerciantes, um contraponto a análise das fontes escritas, pois possibilitou a compreensão *in loco* do cotidiano no mercado, o funcionamento do pregão no interior do salão, as dificuldades impostas pelas oscilações dos preços do pescado, compradores, enfim, os processos de cooperação e conflito cotidianos entre os diversos agentes, sejam eles ligados diretamente à administração do entreposto ou aqueles ligados ao poder público em diferentes esferas. Dessa forma, as entrevistas cumpriram o importante papel de preencher as lacunas deixadas por outros documentos, através das vozes em dissenso, mostrando a importância do entreposto para questões além do escoamento do pescado, como abastecimento, rancho¹ e, em períodos anteriores, assistência médica. Embora os personagens entrevistados se localizassem em diferentes esferas do processo produtivo, suas contribuições tiveram um papel primaz no desvendamento dos processos evidenciados na relação entre o comércio do pescado e a cidade.

O fato da formação do presente autor ser no campo disciplinar da Geografia, faz com que os interlocutores privilegiados lancem luz sobre os conceitos e temas relacionados a esta área sem, contudo, perder de vista as necessárias aproximações com a História Social. Longe de tentar aglutinar conceitos e categorias complexas de edifícios epistemológicos distintos, busca-se ajustar as “lentes conceituais” buscando diálogos entre essas duas ricas fontes de conhecimento para melhor compreensão das metamorfoses da pesca no Rio de Janeiro.

Na presente tese não temos o objetivo de quantificar abastecimento de pescado na metrópole do Rio de Janeiro. O que aqui importa é a compreensão da dinâmica do Entreposto Federal de Pesca para a produção histórica do espaço urbano-metropolitano do Rio de Janeiro, para os circuitos espaciais da pesca e a cooperação/conflitos das diferentes organizações produtivas da pesca. Neste sentido, trata-se muito mais de compreender os efeitos do comércio de pescado e a centralidade do abastecimento da pesca no Rio de Janeiro a partir das políticas de Estado, suas relações de cooperação e de conflito- notadamente políticos, econômicos e sociais- com os agentes hegemônicos.

¹ Nome dado às refeições realizadas nas embarcações.

1 A AMPLIAÇÃO DOS CIRCUITOS ESPACIAIS E FORMAÇÃO DOS CIRCUITOS DA ECONOMIA DA PESCA NO RIO DE JANEIRO

1.1 Metamorfoses nos circuitos espaciais da pesca: alguma implicações analíticas

Santos (1994) atribuí à geografia o ambicioso papel de filosofia das técnicas, cujo o arcabouço teórico conceitual fornece as bases para um sistema global de referência com o valor relativo em relação a outras variáveis. As idades tecnológicas dizem respeito aos objetos e às técnicas presentes em cada local enquanto a idade organizacional está ligada à forma como estão dispostas as formas sociais no Espaço e no Tempo. Enquanto combinadas, as idades tecnológicas, organizacionais e o mundo da vida ajudam a compreender a forma como os lugares estão dispostos e sua consequente ligação com outros lugares, tanto no processo de produção quanto no consumo.

Desse modo, as infraestruturas presentes em cada lugar não dependem exclusivamente do tipo de volume de produção, mas também do seu destino, o que obriga a levar em conta o processo de circulação. Em outras palavras, as infraestruturas instaladas em cada lugar encontram, em grande parte, explicação e justificativa, da mesma maneira, uma vez que o consumo local depende de uma produção distante, cuja lei se submete, a distribuição dos produtos termina por influir no tipo, na quantidade, forma e disposição das infraestruturas correspondentes cuja existência, desse modo, torna-se ali igualmente autônoma, em relação as condições próprias do lugar. (SANTOS 1994, p. 66).

Segundo Moraes (2017), a distribuição das atividades econômicas na superfície terrestre sempre foi um dos temas mais tradicionais das fronteiras interdisciplinares entre a Geografia e a Economia. Entretanto, estas análises partiam de um viés funcional baseado no método positivista e neopositivista, “prendendo-se na aparência do real, na geometria dos desenhos e na epiderme dos processos” (MORAES, 2017). Esse autor indica que os circuitos espaciais e círculos de cooperação devem ser analisados sob a ótica da mundialização do espaço geográfico e das relações sociais de produção. Nesta direção, a materialização geográfica da produção, distribuição e consumo se dá através dos circuitos espaciais, enquanto a

divisão territorial do trabalho é pensada a partir dos círculos de cooperação.

Do que foi exposto pode-se deduzir que aos circuitos espaciais de produção corresponde a uma dada dotação de meios de produção sobre o espaço, que sob a forma de capital fixo, participam continuamente do circuito. Tal dotação expressa em sua magnitude, diversificação etc. uma determinada posição na divisão do trabalho num dado momento. (MORAES, 2017 p. 6).

De certa forma, vale destacar que existem circuitos espaciais extremamente dispersos pelo território nacional, extrovertidos que rompem a escala da nação e circuitos confinados a escala local. Os circuitos produtivos nos revelam a produção do espaço baseado na “transferência geográfica do valor” bem como nos lembra que o trabalho é sempre comum, solidário e circular (ARROIO, 2017).

O processo de urbanização generalizada ocorrida no pós-guerra e intensificada na década de 1970, deu início aquilo que Milton Santos (1994) chama de meio *técnico-científico-informacional*. Se nos períodos anteriores da História humana as lentas transformações incidiram na urbanização seletiva em determinados países e regiões do planeta, com o advento do meio *técnico-científico-informacional*, novas formas de produção e organização da vida social fundamentada no fenômeno urbano, se realizaram em vastos territórios do planeta. A construção de novos e mais rápidos sistemas de transporte e comunicação a partir da sobreposição de sistemas de engenharias provocaram a intensificação dos fluxos de pessoas, mercadorias, ordens e informações em escala planetária.

Há uma crescente especialização dos lugares em que os intercâmbios não necessariamente se dá em áreas contíguas. As novas divisões territoriais do trabalho se sobrepõem ao espaço herdado gerando formas particulares de produção e consumo. O comando desse movimento se dá por fluxos imateriais, isto é, por informações, capitais e ordens, frequentemente geradas em lugares distantes. Santos e Silveira (2001) definem a manifestação desse processo como *circuitos espaciais de produção e círculos de cooperação*. Enquanto os circuitos espaciais dizem respeito à circularidade da produção e sua respectiva divisão territorial do trabalho, os círculos de cooperação podem ser pensados como instância organizacionais que tecem uma complexa trama que envolve cidades e marcas (SANTOS e SILVEIRA, 2001 p. 145).

As clivagens sociais e os usos desiguais do território nos contextos urbanos evidenciam quadros de vida completamente distintos, fragmentando a experiência coletiva na cidade, onde alguns espaços são dotados de investimentos em serviços

urbanos, equipamentos coletivos e culturais, enquanto outros são caracterizados pela precarização das condições materiais, inserção precária na urbanidade e na viração como forma de reprodução das relações sociais. As consequências dessa política seletiva e concentradora geram *zonas luminosas* e as *zonas opacas*, cujo efeito conduzirá diferentes práticas sociais na cidade.

De fato a hierarquia urbana no período *técnico-científico-informacional*, possibilita uma formidável circulação de bens, pessoas, mercadorias, informação e ordens de todo tipo em escala planetária. Por meio de uma complexa rede de lugares interligados, um intrincado sistema organizacional escalonado criam novos tipos de ordenamentos territoriais. Em cada lugar as inovações se impõem a partir de um conjunto de combinações particulares, emergindo novas formas e frequências de consumo de maneira parcial na vida coletiva.

A cidade é uma totalidade, qual seja o seu tamanho. Compreende-se, portanto, que para além do trabalho e consumo, seu entendimento é também lócus da produção e reprodução da vida social em todas as dimensões de existência humana. Arroyo (2017) elucida que a cidade é o lugar das diferenças que abrigam uma multiplicidade de redes, conexões, projetos e interpretações de mundo. Neste sentido, cabe destacar que a cidade é uma totalidade imersa em outras totalidades - o mundo e o Estado nacional - que, também se concretizam nela. Tal dinamismo e espessura se torna maior a medida em que aumenta o número de eventos e agentes que atuam nela (ARROYO, 2017, p. 53).

A dialética das etapas produtivas estabelecidas por Marx (2018) em “Introdução à crítica da economia política” apresenta pontos importantes para compreensão da espacialidade da circulação. Embora Marx (2018) não se atenha a dimensão espacial da circulação, tal obra é pioneira no entendimento da circulação como um processo unitário e contraditório do capital.

Ao analisar a espacialidade das cidades, Arroio (2017) explica que cada variável-chave do período se manifesta de maneira distinta, variando de cidade para cidade. A forma e a intensidade na qual estas se apresentam, correspondem à função no qual as cidades se apresentam na rede urbana nacional e mundial. Quanto mais antigas forem as metrópoles, maior a capacidade de abrigar uma multiplicidade de formas de vida de diferentes idades técnicas e organizacionais expressas no espaço herdado e nas práticas e saberes ancestrais.

É na encruzilhada da circulação, das redes e dos fluxos que as cidades crescem, na medida em que conseguem ser ponto de confluência de diversos circuitos produtivos. E todo esse movimento, por sua vez, lhes outorga uma vida de relações mais ou menos intensa. Esses atributos não são exclusivos das metrópoles ou das grandes cidades, mas podem ser encontrados também nas cidades médias e pequenas, onde se tornam um elemento de diferenciação entre elas. (ARROIO, 2017 p.5)

Dada a importância da proximidade das zonas de adensamento populacional pode-se dizer que os sítios urbanos apresentavam possibilidades de recurso e abrigo para os grupos sociais que viviam da pequena agricultura e da pesca. Tratando da ocupação das comunidades pesqueiras no litoral brasileiro, Mussolini (1953) afirma que os *fatores geográficos* de atração e repulsão contribuíram para sedimentação de uma variedade de morfologias sociais, nas formas de ocupação do solo, utilização dos recursos, fixação ou mobilidade dos grupos litorâneos. Autora ainda afirma que a ocupação não pode ser reduzida aos *fatores geográficos* indicando que junto às grandes aglomerações urbanas gravitavam pequenos núcleos pesqueiros e agrícolas aproveitando-se das melhores condições econômicas e enviando-lhes suas poucas produções para o comércio nos núcleos urbanos de maior porte.

Durante um longo período da História o Brasil se constituiu como um país agrário. A cidade aparece como uma emanção longínqua de poder e as zonas portuárias, portanto, se encontravam relativamente isoladas e constituindo-se em centralidades da produção local e regional, ou em pontos terminais de sistemas produtivos específicos no interior. Tais cidades portuárias comandavam o circuito produtivo de vastas áreas, conformando aquilo que Santos (2008) denominou de *arquipélagos regionais*. Para Moraes (1999) os interstícios das *ilhas* foram zonas de rarefação populacional que serviram de refúgio para tribos indígenas, africanos e seus descendentes que fugiam do trabalho escravo, construindo comunidades com gêneros de vida voltados para o autoconsumo.

As metrópoles litorâneas trazem as marcas de diferentes períodos históricos materializados nas permanências geográficas e na coexistência entre pessoas, instituições e empresas que usam / disputam o seu território. Neste sentido, o acúmulo desigual de tempos materializado nos objetos geográficos e formas sociais pretéritas no Rio de Janeiro fomentam os circuitos produtivos da pesca enraizadas na história das cidades.

Diegues (1984) alega que a organização da produção pesqueira assume em distintos períodos variadas formas ou modelos de organização econômica. Embora

um desses modelos seja dominante em determinado período, ele coexiste com outros modelos se articulando entre si. Como exemplo, quando a intensidade do trabalho atinge o limite do número de trabalhadores existentes da “companha²”, é utilizado um nível de cooperação mais amplo do que o comum, a saber, o mutirão. Em resumo, o mutirão é a mobilização coletiva para lograr um fim, no nosso caso, o fim é a atividade de pesca.

Para Diegues (1984) quando a pesca artesanal se torna a principal fonte de produção de bens destinados à venda, faz o acúmulo de excedentes se tornar maior do que na pesca realizada pelos pescadores/lavradores. Neste sentido, tais excedentes foram utilizados na compra de equipamentos mais modernos, tais como embarcações motorizadas. A utilização de equipamentos mais modernos fez com que a utilização da mão de obra familiar, nem sempre fosse a mais adequada. Igualmente a isto, a maior produção do excedente também aumentou a desigualdade entre o mestre e os demais tripulantes embarcados, pois alegando o fato de necessitar de mais recursos para manutenção da embarcação, o dono acumula uma parte maior da renda das pescarias.

Diegues (1984) os donos dos meios de produção (barcos e petrechos de pesca) passam a possuir um capital de giro para investir na modernização das embarcações (compra de motor, redes de náilon, novos processos de conservação do pescado, utilização de GPS etc.). Doravante, as grandes companhias de pescas vão reduzindo o seu contingente de mão de obra para dar lugar às embarcações menores, mas especializadas. Aqui existe a exigência de conhecimentos mais específicos do ambiente marinho do que aqueles realizados pelas pescarias realizadas pelo pescador/lavrador. Outro fator de fundamental relevância foi a transformação do intermediário/atravessador individual dando lugar às grandes firmas de compra e financiamento da produção.

Contudo, é bastante oportuno destacar que as formas de produção mercantis se articulam a outros modelos de organização da pesca. Essa articulação não é a simples justaposição de dois modelos de produção. Cada um de seus elementos se relaciona mutuamente quando articulados. Igualmente a isso, lembramos que a exploração dos recursos de pesca demanda do meio ecológico e, por isso, é marcada

² No sentido aludido no presente trabalho, é o grupo familiar e/ ou amigos que se mobilizam para a atividade pesqueira.

pela sazonalidade e incertezas. Nesta linha, estabelecendo padrões não mercantis de divisão, tais como a reciprocidade a partir dos regimes de parcerias e a distribuição a partir dos “quinhões” de pesca. “Como resultado desses fatores, aparece certa homogeneidade social e inexistência de classes sociais definidas” (DIEGUES, 1984)

As limitações na acumulação, baixo desenvolvimento das forças produtivas, a dependência do pescador com os outros agentes pertencentes às classes hegemônicas e a intensa precarização de suas atividades, caracterizam os grupos sociais da pequena produção mercantil ampliada da pesca nos circuitos inferiores da economia. Todavia, seria errôneo classificar tal organização produtiva como estática e a-histórica, pois várias inovações tecnológicas (redes de náilon, motores etc.) foram absorvidas nos locais de pesca sem que houvessem transformações profundas na organização da produção.

A pesca *empresarial-capitalista* apresenta uma organização burocrática mais bem definida. Seu comportamento é orientado para o mercado. Essa categoria também possui ramificações, destacando-se a pesca de armadores e a pesca industrial. Nessa modalidade, os instrumentos de produção estão nas mãos de uma empresa capitalista organizada verticalmente, possuindo vários setores, tais como o da captura, transporte, beneficiamento e comercialização.

Os armadores, proprietários de mais de uma embarcação não participam diretamente da produção/extração do pescado, colocando o mestre como o preposto. Neste sentido, os embarcados são os tripulantes destinados às várias atividades dentro do barco, como as funções ligadas a direção (mestres) a casa das máquinas (motoristas), a preparação dos ranchos (cozinheiros) e ao manejo das redes e equipamentos de pesca (os homens de convés). Nesta modalidade, apesar de os embarcados não serem proprietários dos meios de produção, a remuneração é realizada em partes. Aqui a venda do pescado é realizada para as empresas especializadas no transporte do pescado que revendem para as redes de supermercados, grandes e médias peixarias.

Na pesca empresarial capitalista os meios de produção estão nas mãos da empresa, organizada em diversos setores, em funções variadas e interligadas verticalmente: produção (captura), industrialização (beneficiamento e conservação), transporte e comercialização. Nesta categoria, a presença do Estado como investidor direto (incentivos fiscais), indireto (construção de ferrovias, rodovias e meios de transmissão) e como interlocutor/antagonista dos conflitos de classe é mais sensível

do que nas outras formas de organização. O regime de trabalho é realizado por meio do assalariamento. Na topologia empresarial das referidas empresas, as forças do mercado definem totalmente o sistema de alocação das plantas fabris e o sistema de distribuição dos seus recursos.

Apesar de a tipologia apresentada por Diegues (1984) ser um bom ponto de partida para o presente trabalho, a utilização dessas categorias se tornam perigosas quando apresentadas em forma de etapas ou evolução do processo produtivo -pesca de subsistência evolui para a pesca da pequena produção mercantil que evolui para a pesca empresarial capitalista etc.- a partir de uma concepção evolucionista. Pois como foi supracitado, essas formas de organização coexistem no tempo presente, conferindo elo do “entremundos” das geografias das existências. Daí a importância de pensar a relação indissolúvel entre as sucessões (tempo) e coexistências (espaço). Para Santos (1994) o fenômeno técnico fundamenta o papel explicativo do espaço, a partir da empiricização do tempo. Em suma, em cada fração do espaço a combinação das técnicas de idades distintas atribuem características que as diferem dos outros lugares.

O estudo das técnicas ultrapassa, desse modo, largamente, o dado puramente técnico e exige uma incursão bem mais profunda na área das próprias relações sociais. São estas finalmente, que explicam como, em diferentes lugares, técnicas, ou conjunto de técnicas semelhantes, atribuem resultados diferentes aos seus portadores, segundo combinações que extrapolam o processo direto da produção e permitem pensar um verdadeiro processo político da produção (SANTOS, 1994, p. 64)

Para além do território normado, os fios possíveis entre passado e futuro podem ser interpretados a partir dos usos do território. Silva e Euzébio (2018) compreendem os usos do território a partir dos “entremundos” da pesca. Dizem os autores que, se de um lado, as imposições das normas autorizam ou limitam o saber fazer dos pescadores, os sujeitos da pesca em sua vida de relações se apropriam das técnicas modernas e refazendo os seus caminhos diante da modernização excludente dos seus territórios. Acrescentamos que, para além das densidades normativas e informacionais, as cidades e as metrópoles são abrigos de táticas econômicas, proporcionando outras formas de sociabilidade e práticas populares.

A busca e o sentido do banal é, também, elemento chave para compreender a cidade e o urbano. Para tanto, é fundamental distinguir esses dois elementos. Enquanto a cidade é a materialização do visível e do concreto, o urbano é o abstrato,

imaterial, aquilo que dá sentido à cidade. Neste sentido, os circuitos espaciais apresentam a circulação das diferentes organizações produtivas enquanto os circuitos da economia urbana apresentam os processos existentes na cidade.

À medida que ocorre as modernizações do território dos países do “Terceiro mundo”, a ossatura do Estado procura responder às novas necessidades da população nacional. Somado a isso, os Estados do “terceiro mundo” também buscam responder uma série de obrigações a nível internacional.

O progresso tecnológico não atinge por igual os diferentes setores, já dotados de características específicas, o que explica as diferentes dimensões das indústrias segundo os ramos de fabricação. (SANTOS, 1979, p. 70)

Nesse sentido, nas linhas a seguir analisaremos as mudanças na pesca na cidade do Rio de Janeiro no bojo da teoria dos circuitos da economia urbana e a partir da construção do Entrepósito Federal de Pesca.

1.2 Os circuitos da economia urbana expressa na atividade pesqueira: notas para um debate

O marco conceitual-analítico dos circuitos da economia urbana elaborado por Santos (1978) permite compreender as modernizações nas formações espaciais da periferia do sistema capitalista, promotoras de desiguais formas organizacionais, tecnológicas, de capital e trabalho, expressas na relação de cooperação e conflito entre os circuitos da economia nas cidades.

Tanto nas cidades quanto nos países periféricos, a seletividade no nível de produção e consumo conduz a descontinuidades e instabilidades. A concentração da produção em certos pontos do território se tornam uma tendência quanto se tratam de atividades modernas. Por sua vez, o consumo age como força de dispersão, tendo em vista que os desníveis sociais possuem como principal característica diferenças nas formas de consumo. Neste sentido, novos gostos coexistem com gostos tradicionais provocando o aparelho econômico a se adaptar “ao mesmo tempo aos imperativos modernos e às realidades sociais, novas ou herdadas” (SANTOS, 1979 p. 16).

Nos países do “terceiro Mundo” as funções do espaço são organizadas a partir das funções de concentração e dispersão. Enquanto as estruturas monopolistas são responsáveis pela consolidação da concentração, a informação e o consumo possuem um papel de dispersão e o Estado um papel misto (SANTOS, 1979 p. 233). Na consolidação da infraestrutura necessária à reprodução ampliada do capital o Estado funciona como suporte para os monopólios, na disseminação de equipamentos de natureza social: escolas, hospitais e demais equipamentos coletivos, o Estado favorece a dispersão. Para Santos (1979) nas novas exigências propagadas pela ideologia do crescimento, o Estado adotou o movimento para concentração e centralização das atividades econômicas que, todavia, produz o efeito contrário, a pobreza generalizada e a pobreza concentrada nos principais centros urbanos.

A modernização do Estado permite a dotação de equipamentos destinados à ampliação das forças produtivas nos países do “terceiro Mundo”. Frutos das modernizações e industrializações mundiais e nacionais, as grandes cidades e as metrópoles surgem como expressão do período.

O fenômeno da metrópole é inseparável do da grande cidade ou da capital de um Estado moderno. A grande cidade tornou-se metrópole, quando da revolução do consumo no mundo. Novas necessidades, tanto na escala das relações internacionais como na escala simples do indivíduo, não só aumentam a dimensão das cidades, mas também provocaram o inchamento e uma diversificação de atividades (SANTOS, 1979, p. 223).

Se nos períodos anteriores cada região produtora dos países do “terceiro mundo” buscaram dotar-se de infraestruturas destinadas ao escoamento dos gêneros primários, doravante a partir da industrialização e modernização, o Estado busca uma maior integração para assegurar a sua presença no território. A partir da criação das novas redes e nodais, as cidades mais antigas perderam o seu dinamismo em relação às novas metrópoles. Contudo, para Santos (1979)

A concentração das atividades e dos recursos na cidade faz com que esta, seja qual for o nível de industrialização, de modernização e de urbanização do país e da própria cidade de tenha o papel de centro da vida nacional. A aglomeração privilegiada torna-se o principal emissor de regras, ordens e inovações do ponto de vista econômico, social, cultural e mesmo político (SANTOS, 1979, p. 227).

Conforme Santos (1979) a organização do espaço no “terceiro mundo” localiza-

se em dois subsistemas urbanos, a saber: as atividades capazes de uma macroorganização do espaço e as atividades incapazes de uma macroorganização do espaço. Com efeito, o Estado e as atividades do circuito moderno constituem os elementos essenciais da macroorganização enquanto as atividades dos circuitos econômicos menos modernos possuem o essencial de suas atividades limitadas aos bairros e cidades.

A relação indissociável entre técnica, ciência e informação tornou possível financeirização do mundo, criando hierarquias entre os lugares e tornando possível a interpenetração do capitalismo em escala planetária. Prevista por Marx (2019) ainda no século XIX, a internacionalização do capital alicerçada na evolução e barateamento dos sistemas de transportes e comunicação fez com que os Estados resinificassem o seu papel diante da requalificação dos espaços.

Não existe inconveniente em chamar o circuito superior em circuito moderno pelo fato deste ser comandado pelas variáveis mais modernas do sistema econômico mundial. Formados principalmente pelo comércio e indústria moderna, mas também pelo comércio de importação e exportação, esse circuito tem no banco o traço de união entre a economia urbana local e os escalões econômicos superiores (SANTOS, 1979).

A modernização, sob a égide dos agentes do circuito superior da economia, acarreta num deslocamento da decisão. “A política seguida pela grande empresa não se insere num desenvolvimento planejado da cidade. Ela é elaborada fora da cidade e dos problemas internos da empresa” (SANTOS, 1979). É neste sentido que os vetores da modernização buscam espaços atrativos para sua difusão produzindo formas perfeitas universais que visam à eliminação dos obstáculos a livre circulação das mercadorias, pessoas e dinheiro, pois não basta produzir é necessário pôr a produção em circulação.

Os circuitos superiores da economia caracterizam-se pela densidade técnica e informacional, demanda de capital intensivo para realização de suas atividades, suas relações de criação são padronizadas, imitativas, além de manipular uma grande quantidade de mercadorias. Por estar ligado à lógica mundial por um denso sistema de engenharia, este conjunto de agentes possuem a capacidade de interferir diretamente nas políticas territoriais nacionais, como na criação de redes de transferências (estradas de rodagens, portos e aeroportos), além de se beneficiarem de incentivos fiscais para se alocarem em determinadas cidades. Desse modo, ocorre

a criação de um sistema de circulação, material e imaterial, para sua dispersão geográfica.

O circuito superior da pesca é desvelado a partir da penetração das relações capitalistas na economia da pesca. Com o processo de urbanização é desencadeada novas formas e frequências de produção, distribuição, comércio e consumo, sobretudo a partir da década de 1940, surgem, portanto, em consonância com as novas estratégias de produção e circulação do pescado. Em suma, ocorre o processo de reprodução ampliada do capital, articulação de organizações produtivas pretéritas com organizações capitalistas, tecnificação, criação de normas, entrepostos e posteriormente de autarquias setoriais, concomitante à renovação da materialidade do território, fato que fez com que a economia da pesca se diferenciasse em sua forma e conteúdo.

Com efeito, o circuito superior é apoiado pelo Estado a partir de diferentes estratégias que variam do financiamento direto ou indireto das grandes empresas através da construção de infraestrutura, legislações fiscais e criação de indústrias de base. Apesar da indústria de enlatamento pesca existir desde o séc. XIX, é a partir da década de 1930 que os estabelecimentos de pesca ganham um impulso massivo. Como exemplo, na década de 1930 foram fundadas a Rubi (1934) e a Coqueiro (1937), Piracema e Santa Iria ambas no município de São Gonçalo, além da construção de inúmeros cais destinados as frotas industriais de pescado. Tais indústrias passaram por um amplo incremento com criação do Entrepasto Federal, pois, além do abastecimento, o local conferia as indústria uma possibilidade de destinação do pescado, compra de gelo e combustível a preços módicos para as embarcações de armadores e a certificação de inspeção sanitária.

Com o desenvolvimento das forças produtivas a partir de criação de objetos e normas, a indústria pesqueira é ampliada e segmentada no território nacional. Se nos períodos anteriores a localização dos estabelecimentos de salga da pesca se concentravam em algumas aglomerações litorâneas, na proximidade das áreas de pesca, os novos arranjos produtivos passam a ser determinados, fazendo com que os circuitos superiores reunissem estratégias de concentração da produção, especialização produtiva, bem como ampliação dos circuitos produtivos.

Outro movimento de penetração das relações de produção propriamente capitalistas se encontra na formação das empresas de pesca. Tais firmas não interferem diretamente na organização produtiva da pesca nos litorais, atuando como

intermediário dos pescadores/ produtores com os mercados, entrepostos ou consumidores finais.

Contudo, é na década de 1970 que se tornam mais nítidas a modernização do setor pesqueiro. Nos mercados analisados na dissertação do presente autor podemos destacar dois movimentos de penetração do capitalismo nas organizações produtivas pesqueira na metrópole fluminense. O primeiro a partir das embarcações, denominadas traineiras, no Rio de Janeiro, São Gonçalo e Niterói, cujo papel objetivo foi de capturar a mão de obra dos pescadores. O segundo trata-se da interferência na circulação mediante as empresas de pesca. Tal processo não interfere diretamente na organização produtiva, mas mantém o controle da circulação do pescado na metrópole através de uma rede de intermediários que comercializa diretamente com o consumidor final ou com o comerciante nos grandes mercados atacadistas. Tratando destes dois modos de penetração do capitalismo na economia da pesca Diegues (1984) afirma que

As empresas de pesca compra em postos de compra o pescado sem desarticular esta forma de produção [artesanal] ocorrendo a complementaridade e subordinação da produção artesanal à produção capitalista. Na pesca de traineiras (sardinhas) de propriedade dos armadores ou industriais, parece ter havido uma incorporação de pescadores artesanais em tripulações da pesca empresarial- dentro de um marco de outra forma de produção. (DIEGUES, 1984, p. 89)

Pode-se dizer que o nível de capital, organização e tecnologia também são importantes no raio de alcance dos circuitos espaciais do pescado. Os intermediários atravessadores munidos de caminhões frigoríficos especializados em pescado possuem o raio de alcance muito maior, podendo comercializar o pescado em outros estados, regiões e até mesmo em nível internacional como no caso do salmão chileno, enquanto aqueles que portam uma pequena caminhonete surrada, ou mesmo bicicleta com isopor e gelo, raramente ultrapassam a escala local. Consideramos, portanto, que no interior dos circuitos produtivos, os intermediários atravessadores também atuam tanto nos circuitos superiores, quanto superiores marginais e inferiores.

Os armadores foram designado para diferentes formas de organização da pesca e da caça do Rio de Janeiro. As armações de caça de baleia foram atividades de grande relevância tendo em vista que o óleo do cetáceo era amplamente utilizado na construção civil, bem como na iluminação.

Com a chegada de novas técnicas e instrumentos de pescar oriundas da

península Ibérica, houve também uma maior estratificação social dos pescadores artesanais. Como exemplo, a pesca de linha de fundo de caíques foi trazida pelos poveiros, portugueses da Póvoa do Varzim- comunidade pesqueira localizada no norte da cidade de Porto- para a baía de Guanabara. Esses pescadores trouxeram petrechos de pesca e embarcações a remo e a vela que se incorporaram as técnicas indígenas. Os pescadores embarcavam nas lanchas até Abrolhos (sul do estado da Bahia) onde passando para os caícos (pequena embarcação) pescavam sozinhos à linha. Tal operação era considerada dura, porém o preço dos peixes de pedra (Badejo, Pargo e Namorado), considerados nobres, compensava.

A pesca do camarão com Balão era praticada por portugueses e espanhóis no bairro do Caju, no município do Rio de Janeiro. Tal pescaria se realizava através do balão, rede sustentada por dois cabos. Essa modalidade propiciava uma mobilidade muito superior às redes tradicionais e era realizada ao fundo da baía de Guanabara, fato que transformou os agricultores portugueses em pequenos pescadores artesanais.

A pesca da sardinha pelas traineiras foi introduzida no país por pescadores espanhóis. Antes disso, a pesca da sardinha não possuía muita importância. A partir da chegada da traina- uma grande rede de cerco que se fechando concentra sardinha em grande escala num saco- houve o incremento na pesca da sardinha. O sucesso dessa operação fez com que outros pescadores os imitassem, encomendando suas redes na Espanha. A princípio, a pesca da sardinha era realizada em regime de parcerias. Em suma, nas parcerias os pescadores trabalham juntos partilhando o dinheiro em três partes: duas para os companheiros de empreitada e uma para a manutenção dos barcos de rede.

O surgimento de traineiras já nas primeiras décadas do século XX representou o primeiro passo para a concentração dos meios de produção e da força de trabalho na pesca. Não se tratava, no entanto, ainda de um empreendimento capitalista-empresarial, pois os donos da traineira ou era também o mestre ou o patrão de pesca, que participava diretamente do trabalho, junto com os embarcados, muitas vezes parentes ou conhecidos. (DIEGUES, 1984, p. 53).

Quando se organizaram essas empresas, os armadores que não mais participavam diretamente do trabalho foram buscar em Santa Catarina a força de trabalho entre os pescadores artesanais de origem açoriana. Até essa época, a quase totalidade da captura do pescado no Brasil era realizada pelos pescadores artesanais,

que foram organizadas em colônias de pescadores, entidade corporativa criada pela Marinha de Guerra (1922). (DIEGUES, 1984; RESENDE, 2011)

A princípio, as pequenas empresas armadoras atuavam na produção, fornecendo o pescado para as indústrias de beneficiamento. Diegues (1995) afirma que a presença de grandes estoques de pescado e a proximidade de um grande mercado consumidor possibilitou a concentração das empresas armadoras na região sul do país. Posteriormente, esse fator também possibilitou a formação da pesca empresarial- capitalista da pesca, em sua maioria também na região sul.

A ampliação dos investimentos destacados nas linhas acima fez com que a organização da pesca na traineira se tornasse mais complexa. Dessa maneira, surge à figura do armador. O armador possuía uma embarcação e atuava diretamente nas pescarias através do regime de companhia. Com o aparecimento das primeiras indústrias de sardinha no Rio de Janeiro, o armador se desvincula do processo de captura. Doravante possuindo mais de uma embarcação, o armador passa a se dedicar a administração dos lucros provenientes da comercialização do pescado, constituindo as primeiras pequenas empresas de captura.

É a partir do governo Vargas e da construção do Entrepasto Federal de Pesca no Rio de Janeiro e da caixa de crédito dos pescadores e armadores da pesca que surge investimentos públicos para renovação das embarcações. Igualmente, os incentivos a importação de meios de produção da pesca a partir da taxa de expansão da pesca diretamente subordinado a Diretoria de Caça e Pesca, a diretoria geral do mundo animal e ao ministério da agricultura fizeram com que a produção pesqueira ganhasse um grande impulso. Tal taxa foi responsável por proteger e amparar a indústria da pesca que se delineia lenta e gradualmente concomitante à modernização do território nacional.

Com a criação do Ministério do Trabalho no governo Vargas um quadro novo do regime começa a se delinear em relação ao trabalho e ao trabalhador. A partir da Lei da Sindicalização (Decreto 19.770 de 1931), criada pelo Ministro do trabalho Lindolfo Collor (1930- 1932) novas normas de sindicalização foram promulgadas. Tais normas permitiam que delegados do Estado participassem das assembleias sindicais, proibia o desenvolvimento de atividades políticas e ideológicas, negava o direito a sindicalização dos funcionários públicos e limitava a participação de estrangeiros no sindicato. Tais normas atingiam tanto os sindicatos dos trabalhadores quanto os empresariais.

Intervir diretamente na produção por meio do sindicalismo patronal e tornar o sindicato uma associação corporativa apolítica eram um dos objetivos do sindicalismo na era Vargas. Dada a estas especificidades e com o objetivo de estudos, coordenação e proteção legal da categoria dos armadores, em 1948 foi criado o Sindicato dos Armadores do Rio de Janeiro.

Os armadores são donos de uma ou mais embarcações que, pelo fato de possuir os meios de produção, goza dos privilégios de impor as condições de produção e trabalho, garantindo dessa forma a extração da mais valia dos trabalhadores embarcados. Com efeito, o surgimento das traineiras surge como seleção e ampliação da captura exclusivamente dedicada a espécies de pescado mais rentáveis, tais como a sardinha, camarão e cavalinha. Dessa forma ocorre também à especialização de algumas funções antes inexistentes nas companhias de pesca, fato que revela uma divisão social do trabalho mais complexa.

A organização produtiva dos armadores de pesca usufruíram da possibilidade de acúmulo de capital proporcionada pela criação de investimentos no setor pesqueiro na era Vargas que redundou na tecnificação, modernização e ampliação das frotas pesqueiras anos mais tarde. Soeiro Brito (1960), ao analisar os pescadores portugueses atuando na Quinta do Caju, situado no município do Rio de Janeiro percebe as mudanças nas formas de trabalho dos pescadores que, cada vez mais, deixam de atuar nas pequenas embarcações e passam a trabalhar embarcados nas traineiras, quase todas pertencentes a migrantes portugueses.

Na Quinta do Caju há cerca de cinquenta traineiras (1956) de que só seis pertencem a brasileiros. Essas traineiras embarcam 15 a 20 companheiros e usam redes de duzentas a duzentas e vinte duas braças. De verão saem da Guanabara, para o norte e para o sul, mas sem se afastarem da costa, onde não encontram abrigo; assim todas as noites, embarcações se recolhem e os pescadores vem dormir em casa. De inverno pescam na baía, mas conservam-se no mar de cinco a oito dias. O mestre ganha duas ou três partes, os companheiros uma e as traineiras de oito a quatorze, conforme o tamanho das redes. Tanto pescam de noite, com luz elétrica, como de dia, mas nunca pescam no luar. A pesca principal é a sardinha, cuja venda, em dia de boas pescarias e para as traineiras grandes podem render três mil cruzeiros (em 1956, 1140 \$), isto é, oitenta e um e 94 cruzeiros por pescador e 243 a 282 para o mestre (92\$00 a 107 \$ 00) (SOEIRO BRITO, 1960, p. 54).

A medida em que ocorre o desenvolvimento das forças produtivas, o acúmulo de capital, em suma, a penetração das relações capitalistas na atividade pesqueira, ocorrem mudanças na divisão social e territorial do trabalho. Logo, novas

embarcações mais equipadas e com um raio de alcance maior em contraste com a mudança nas formas de trabalho do pescador.

Além da pesca na baía ou muito próximo da costa, ainda há pescadores de Ponta do Cajú, que trabalham em barcos a motor equipados com anzóis para peixe grosso, e que vão até o Estado da Baía, ou com redes de arrasto, deslocando-se de preferência para o sul, até águas do Uruguai. Porém, a maioria destes pescadores vive em Niterói. É esta a pesca mais rendosa, chegando cada companheiro a “ fazer” seis contos por mês (24000\$00). Trabalham todo ano, mesmo no inverno; contudo os meses melhores são os de Dezembro a Março. Com viagens de vinte dias uteis de pesca demoram aproximadamente um mês em cada campanha; no rio ficam só o tempo preciso para descarregar (uns cinco ou seis dias). O peixe fica conservado no Gelo, que metem em Vitória, se vão para o norte, ou no Rio, sese dirigem para o Sul. Nos barcos de anzol a pesca é feita em pequenos caíques; a lancha só serve para transporte, guarda do peixe em gelo e abrigo dos pescadores (SOEIRO BRITO, 1960, p. 56).

É possível notar nas linhas acima uma maior segmentação das técnicas e aumento exponencial das áreas de pesca dos pescadores da baía de Guanabara. Outrossim, importante destacar que o impacto da modernização no setor pesqueiro logrou a maior divisão territorial do trabalho dos núcleos pesqueiros da baía de Guanabara. Soeiro Brito (1960) destaca que nas pequenas praias que ela analisou, a pesca tradicional se encontrava em rápido declive e os pescadores procuravam atividades mais rendosas, sobretudo embarcado nas traineiras.

Duarte (1999) ao analisar as mudanças nas formas de organização da pesca ocasionadas pela modernização no bairro de Jurujuba, município de Niterói (RJ), indica que a organização do trabalho nas pescarias nas traineiras é estabelecida a partir de padrões de produção capitalista em face das jornadas, intensidade e produtividade destes processos. Somado a isso, o autor também destaca que o trabalho embarcado nas traineiras é realizado através de dois ciclos, a saber: a saída de pesca e das pescarias.

As saídas de pesca ocorrem ainda antes do porto do embarque. Tal função pressupõe o abastecimento dos meios necessários para as pescarias (combustível, gelo, rancho e demais meios necessários para a jornada no mar). O abastecimento é de responsabilidade do contramestre enquanto o motorista se encarrega da manutenção dos motores abrigados no porão. Findado o processo de abastecimento, sob a supervisão do contramestre, se junta toda a tripulação para o levantamento do caíco e levantamento da ancora.

Durante a viagem até o local da pescaria, trabalha no porão o motorista, velando junto às máquinas, enquanto que dois outros trabalhado respostam-se ao leme e à proa, conduzindo a embarcação no rumo previsto. Esses dois trabalhadores são substituídos a cada duas horas, por outros dois, segundo uma ordem ditada pelo mestre que abrange todos os membros da embarcação, exceto os “qualificados” (o mestre o contramestre, o motorista e o cozinheiro)e os muito pouco qualificados (iniciantes). Esse revezamento já se iniciara na ajuda ao trabalho de carregamento do barco e termina nos trabalhos de limpeza e ordenamento da embarcação após a viagem. (DUARTE, 1999, p. 202)

De acordo com a distância percorrida, o período de trabalho do cozinheiro se inicia com o aval do mestre que prepara as refeições previamente estabelecidas pelo mestre. O ciclo das pescarias começa no momento de chegada dos bancos de pescado (pescueiros). Neste momento o contramestre se posta no leme enquanto o mestre se coloca a pé na frente da embarcação. No caso da embarcação possuir sonda, outra profissional passa a acompanhar os sinais emitidos pelas ecosondas.

Tão logo é localizado um cardume e avaliada a conveniência do seu apresamento pelo proeiro, este passa a comandar o cerco. Acelera-se a velocidade da embarcação, corta-se em curva o rumo do cardume numa manobra rápida e desprende-se ritmadamente a rede que, como uma cortina, envolve um círculo a área visada. Esse processo envolve além do proeiro, do contramestre, do motorista, os caiqueiros e os chumbeio. Os primeiros ocupando a pequena embarcação que, solta, age como boia terminal da rede que se estende. O segundo largando os chumbos que formarão na extremidade inferior da cortina, segundo um ritmo e com tal eficácia que não se embaralhe a rede ao cair na água. (DUARTE, 1999, p. 203)

A retirada da rede do mar é realizada gradualmente por todos os tripulantes da embarcação, exceto o cozinheiro e o motorista. Na medida em que a rede é recolhida é possível ver o resultado do cerco e, em caso de ser positivo, prossegue-se com o carregamento. Fica a cargo dos trabalhadores menos qualificados o carregamento da rede e dos instrumentos realizados nas pescarias segundo uma ordem funcional de modo que possa ser utilizado no futuro *lanço*.

Findada a jornada no mar, a traineira retorna para o porto onde os trabalhadores qualificados reportam os resultados da pescaria ao armador ou a algum encarregado que, por sua vez, se incumbem de deliberar as tarefas destinadas a comercialização no Entrepasto Federal de Pesca, onde o mestre e o contramestre realizam o contato com os pregoeiros. Chegando ao mercado, o pescado é descarregado pelos “burros sem rabo”, figuras que se incumbem da tarefa de levantar as caixas com peixe localizada no porão das traineiras. Tal trabalhador é remunerado por caixa à conta das despesas gerais da armação. Os geladores e trabalhadores não

qualificados participam do descarregamento, desentocando os pescados semicongelados, jogando os gigos de mão em mão até as caixas.

Duarte (1999) também destaca que, embora a jornada de trabalho possa ser calculada como a de qualquer trabalhador ela importa um quadro ideológico distinto aos dos operários e outras formas de trabalho. Outra característica indicada por Duarte (1999) diz respeito à remuneração por produção que se dá a partir de mecanismos ideológicos de corresponsabilidade pelo valor do produto. Em outras palavras, os armadores estabelecem uma relação ambígua de compadrio com os trabalhadores embarcados que remete a sua ascensão social a vitória na batalha da vida buscando a realização de um consenso que neutralize no plano discursivo a intensa exploração no trabalho embarcado.

Suas histórias de vida, tal como representadas pelos pequenos produtores, constituem de certo modo um repertório mítico sobre a vitória na batalha da pesca; contraditório e ambivalente repertório que aponta para as contradições e ambivalências subjacentes a todo processo de acumulação diferencial. (DUARTE, 1999, p. 146)

Tanto armadores quanto embarcados, diz Duarte (1999), são em sua maioria provenientes da pesca artesanal. A ambiguidade do armador enquanto pescador vencedor na batalha pela vida e empresário afastado das pescarias, em virtude do investimento em atividades gerenciais, é apresentada pelas relações personalistas. O mecanismo discursivo de aceitação da exploração aviltante só é possível graças aos processos personalistas formatadores de consenso, no qual os armadores ascendem socialmente da pesca.

Foram criadas na era Vargas um conjunto de inovações institucionais bem como a criação de objetos geográficos dedicados ao controle e tecnificação da pesca, tais como entrepostos, pequenas fábricas de beneficiamento e postos de saúde. Os pescadores passam a ter dois órgãos reguladores: a Marinha do Brasil e o Ministério da Agricultura. No período em tela, é nítida a vontade de disciplinar o trabalho através da profissionalização, como a construção da escola de pesca Darci Vargas e o abastecimento de pescado nos entrepostos. Os pescadores profissionais deviam estar registrados nas colônias que tinham o papel de instituição vinculada ao Estado que deveriam se tornar cooperativas.

Para Duarte (1999) o avivamento da memória dos pescadores é fundamental na constituição de sua reprodução social. Ancorada em representações do passado,

a identidade é forjada pela memória social que funciona como um “mito comum” no qual os sujeitos recorrem para conferir sentidos às suas práticas sociais. Para Candéau (2014) a memória é o ordenamento simbólico de mundo que diz respeito à nomeação do indivíduo ou do conjunto de indivíduos. Dessa forma, a memória confere certa alteridade ontológica em relação ao Outro e uma inscrição do lugar do próprio sujeito.

Na atualidade, não se lembrar do nome de uma pessoa pode parecer uma ofensa para essa última, sobretudo se o esquecimento é manifesto em uma sociedade. Ele terá o sentimento de ser negada sua individualidade. (CANDEAU, 2018 p. 69). Tendo em vista que os saberes e trajetórias dos pescadores artesanais expressam seu *ethos* a partir dos laços com a sua comunidade e o seu entorno, não se trata apenas de mais uma categoria profissional e sim de um quadro existencial complexo.

A pesca artesanal, apesar de ser uma representação constituída pelo Estado e, portanto, seja permeada de nomeações institucionais visando à conformação de uma identidade inclinada aos interesses ideológicos estratégicos, é também uma forma de nomeação que conferem sentido à vida coletiva de sujeitos em inúmeros locais de pesca no município do Rio de Janeiro e em suas imediações. Neste sentido, a memória subjaz àquilo que Habwachs (2006) chama de necessidade de conformação de uma memória afetiva. A confluência da memória institucional produzida pelo conteúdo discursivo do Estado e os atos de memória coletiva produzidas pela incessante reconstituição da comunidade afetiva é o que vai produzir as memórias e identidades compósitas e entrecruzadas dos pescadores artesanais que envolvem documentações, mitos de origem e reinvenções da tradição.

Nota-se nesse sentido, que a identidade dos pescadores artesanais conformada pelas lembranças se estabelecem na confluência entre processos mnemotécnicos característicos da documentação e monumentação; das lembranças da comemoração e celebração de acontecimentos memoráveis e de uma “idade de ouro” (DUARTE, 1999 p. 37) cujo reconhecimento governamental, associações de interesses e redes coletivas informais de ajuda mútua nas localidades de pesca refletem uma época pela qual o segmento era relevante frente à outros segmentos. Igualmente, as condições de produção e as pescarias fartas de outros tempos remete à vida de relações existentes na cidade que se quebraram com as retiradas dos pontos de comércio do pescado.

A pesca artesanal foi e é inserida no mundo da vida urbana e é atravessada pelas variáveis-chaves que conformam o período histórico em consonância e confronto com o sistema econômico dominante. As diversas pescas artesanais que se redimensionam no tempo e espaço envolvem tramas, técnicas, matrizes culturais, contradições, tensionamentos, pluralidades e soluções criativas de mundo.

De maneira geral, os pescadores artesanais são donos dos meios de produção, vivem da coleta de marisco e crustáceos e extração do pescado. Quando embarcado, a forma de trabalho é realizada em parceria e a renda da sua produção é dividida em diferentes “quinhões”, onde uma parte é dividida com os tripulantes e outra maior fica com o dono do barco e para manutenção dos petrechos. As fases do circuito espacial da pesca são formadas pelas articulações de vários lugares e unidades produtivas de tamanhos diversos que atingem diferentes frações do território. O mercado de pescado deriva, portanto, de uma complexa rede de relações de cooperação e conflito entre os agentes da pesca. Tais relações começam na laboriosa arte da captura e as contradições próprias das relações de trabalho estabelecidas entre os pescadores e o meio ecológico, marcado por profundas incertezas; das contradições inerentes à exploração da força de trabalho, seja nas companhias de pesca (PESSANHA, 2003), ou no precário trabalho embarcado nas traineiras (DUARTE, 1999) e nos impactos da modernização nos territórios pesqueiros, tendo como consequência a restrição de sua atividade (DIEGUES, 1983; MORAES, 1999 e EUZEBIO, 2018).

Contudo, é na década de 1960 que a atividade pesqueira passa por um grande impulso modernizante. As promulgações das primeiras políticas setoriais em âmbito nacional foram criadas pela SUDEPE, cujo papel era de coordenar o conjunto de ações da pesca em âmbito nacional. Aqui a modernização das frotas e petrechos deram origem a pesca industrial. Apesar do impulso industrial, a pesca artesanal passa por um incremento modernizante.

Grosso modo, podemos caracterizar as pescas artesanais a partir de densidades normativas e formatações institucionais que se acumularam ao longo da institucionalização do Estado e permearam a pequena atividade pesqueira no séc. XX e materializada na lei nº 11.959 de 29 de junho de 2009 que

Considera a atividade pesqueira artesanal, para efeitos desta lei, os trabalhos de confecção e de reparos de artes e petrechos de pesca, os reparos realizados em embarcações de pequeno porte e o processamento do produto da pesca artesanal, conformando o circuito produtivo da pesca artesanal (SILVA, 2015, p. 26).

Além da atividade e economia pesqueira, as embarcações e os instrumentos de trabalho da pesca artesanal também são caracterizadas e normatizadas por lei, sendo aquelas registradas e permissionadas perante as autoridades competentes. Para Silva (2015) a legislação que regulamenta a pesca artesanal foi construída de acordo com

Os limites da modernização do setor, por isso que a normatização acaba contribuindo para manutenção da tradição das forças produtivas, das técnicas na pesca artesanal e das condições de trabalho do pescador que remonta às bases mais antigas. (SILVA, 2015, p. 26)

Apesar da regulamentação e reconhecimento da pesca artesanal, muitos trabalhadores do setor vivem no limiar da informalidade. O nível de escolaridade é baixo, dificuldade no acesso ao crédito, a dificuldade de armazenamento e transporte faz com que os pescadores muitas vezes se tornem vulneráveis aos negociantes/atravessadores que lucram sobre as pescarias.

Para Diegues (1984) a pesca artesanal se encontra no contexto da pequena produção mercantil ampliada. Em suma, com essa tipologia o autor indica que o pescador profissional, ao contrário do pescador lavrador, é um sujeito ligado ao mar e subordinado a lógica mercantil, tendo em vista que o pescado extraído é a sua mercadoria. Sendo portanto atrelado ao jogo das trocas, para Diegues (1984), o pescador artesanal é um produto dos processos de urbanização no qual, apesar de conservar suas tradições e ritos, possuem nítidos padrões de comportamento mercantis.

Ao tratar do trabalho e sociabilidade na pesca no bairro de Itaipu, no município de Niterói (RJ), Pessanha (2003) demonstra que uma das características fundamentais da produção social da pesca estão tanto no relacionamento com o ambiente quanto nas relações estabelecidas entre si. A autora compreende a pesca um importante elemento de sociabilidade no bairro e, desde cedo, um potente suporte de coesão social. O pequeno circuito produtivo realizava-se a partir da venda do excedente de pescado para os “congos”, pequenos comerciantes que utilizavam burros para o transporte. Quando a produção era muito grande os pescadores transportavam de barco até o mercado da praça XV para venda nas barracas lá sediadas que mantinham a distribuição para o Rio de Janeiro.

Mais tarde, a produção passou a ser vendida para o que os pescadores

denominaram de “ pombeiro”, pequenos compradores ambulantes que também utilizavam burros e posteriormente bicicletas, munidos de cestos de vime (Pessanha, 2003 p. 58) que comercializavam o pescado nas adjacências do bairro de Itaipu. Além dos pombeiros, outros comerciantes utilizavam carros para revenda no Mercado de Peixe São Pedro, em barracas ao ar livre ou em peixarias de sua propriedade. Além disso

[...] os pescadores costumavam, quando pescavam em grandes quantidades ou não se interessavam pelo preço pago na praia, costumavam fretar um carro ou um caminhão para transportar o peixe até o Mercado [de São Pedro], pagando pelo frete. No mercado, o peixe era pesado pelo balanceiro que atendia aos produtores das várias colônias de pescadores e depois apregoados pelo leiloeiro aos proprietários das bancas no local, sob o controle do mestre que acostumava acompanhar o controle do produto. (PESSANHA, 2003, p. 59).

Queiroz (2011), analisando a pesca no município de Ilhéus no sul do estado da Bahia, define a pequena economia dos pobres que sobrevivem da captura do pescado como pesca do circuito inferior. Essa autora evidencia que o pequeno pescador exerce seu fazer coexistindo com inúmeros outros usos do território, utilizando seu saber prático para captura (produção), distribuição, troca e consumo, apesar de depender de outros agentes para circulação do pescado. Sendo assim, a própria pesca a que Diegues (1984) atribui o caráter artesanal, segundo a autora, subdividem-se em pesca nos circuito inferior e pesca no circuito superior marginal.

Segundo Silva (2013), a esfera da produção faz com que outros profissionais participem no circuito produtivo da pesca: como no conserto das embarcações e na compra de ranchos, comércio de petrechos. Essa condição faz com que inúmeros pequenos trabalhadores atuem na atividade pesqueira, assim como grandes empresas transnacionais (SILVA, 2013). Nota-se que apesar dos pescadores se situarem no circuito inferior, evolve multiplicidade de circuitos e agentes fazendo com que sua atividade se mantenha dinâmica, não podendo ser classificada de uma atividade tradicional e estática.

Igualmente, a economia do pescado também é abrigo para uma multiplicidade de formas comerciais nas cidades litorâneas desde o comércio situado nas esferas do circuito superior até nas pequenas barracas estabelecidas nos centros das cidades. Os grandes mercados atacadistas e os Entrepostos, logram um elo ou convergência entre os dois circuitos da economia urbana exercendo um papel primaz na circulação

do pescado cidades.

Doravante, será demonstrada a topologia dos circuitos da economia urbana do Rio de Janeiro a partir da construção do Entrepasto Federal de Pesca.

1.3 Mapeando os agentes dos circuitos da economia da pesca na cidade do Rio de Janeiro a partir da construção do Entrepasto Federal de Pesca

Para Becker (1966) o abastecimento de alimentos é um tema fundamental para compreensão da organização do espaço pela humanidade. Sendo assim, uma análise sobre o comércio e o abastecimento segundo a autora é um complexo sistema de relações que se estabelece entre a produção, armazenamento, transporte, comercialização e consumo dos alimentos. Tal sistema complexo possui um duplo papel: ajustar a produção cíclica e concentrada em períodos curtos e, de outro, a demanda diária aos preços acessíveis aos consumidores. O caráter cíclico da produção do pescado e a aleatoriedade e incerteza constante do trabalho no mar, faz com que a captura do pescado depende da confluência de diversos fatores climáticos e oceanográficos para se concretizar, tais como a ação dos ventos, mudança da lua e marés e comportamento dos peixes. Dada a produção incerta da pesca no circuito inferior e o caráter perecível do pescado, tal sistema abastecimento precisa de ajustes que levam em conta o armazenamento e inspeção em um processo que busque o encurtamento de processos até o consumidor final. Daí a importância de centros de distribuição, mercados atacadistas, peixarias e restaurantes das cidades.

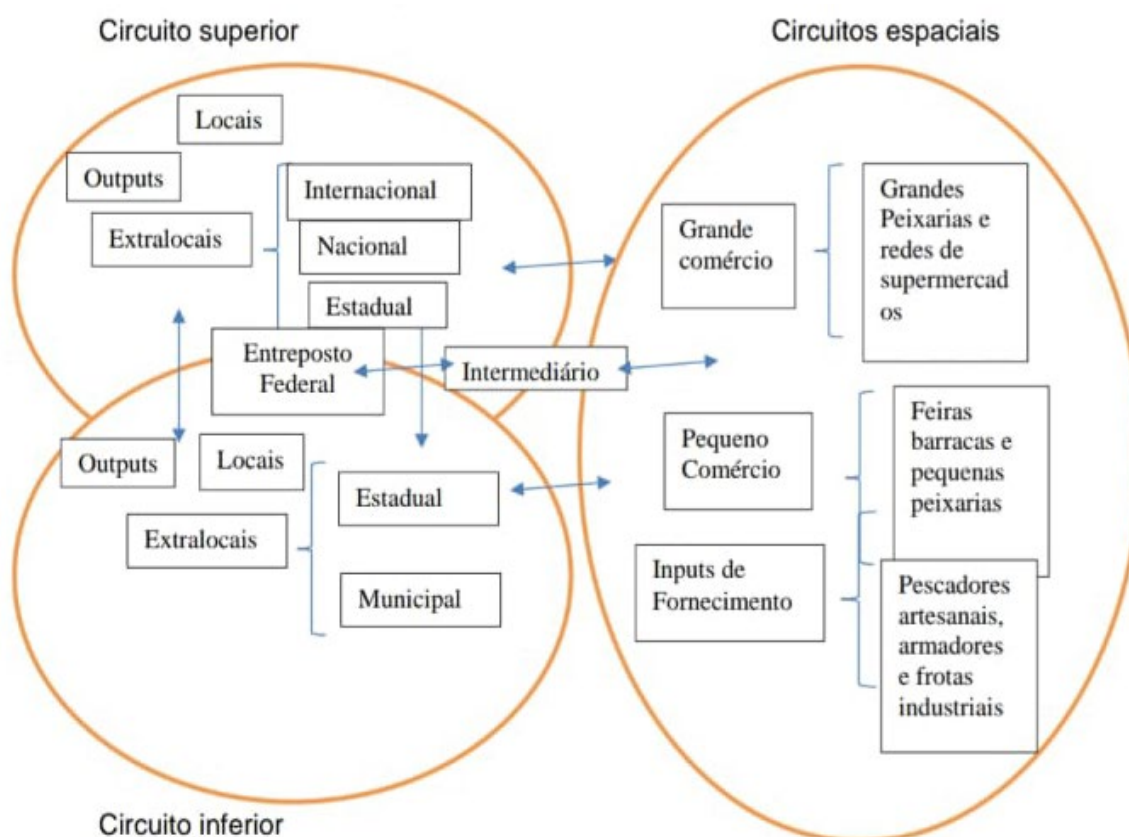
O maior desafio de um sistema de abastecimento alimentar é transformar a produção intermitente, variável e precária, em um fluxo regular e contínuo. Tal sistema depende do ajuste entre a produção concentrada em curtos períodos, o fornecimento ágil de produtos perecíveis e a demanda diária e exigente em preços acessíveis à renda do consumidor. Dessa forma, a concentração da produção permite a otimização da distribuição, envolvendo os sistemas de engenharias e os fluxos materiais e imateriais. Cada componente do sistema possui uma característica própria indissociável das variáveis-chaves que comandam cada período da formação socioespacial. O circuito espacial de produção do pescado depende de um complexo

sistema de distribuição que se estabelece entre a produção, o armazenamento, o transporte, a comercialização e o consumo final (BECKER, 1966 p. 33).

A construção do Entrepasto Federal de Pesca no Rio de Janeiro em 1941, tinha o objetivo modificar o regime de concessão do pescado e alterar às relações de dependência dos pescadores aos banqueiros do velho mercado. O entreposto sinaliza para amplas transformações institucionais direcionadas pelo Estado, mudanças nas formas de controle dos canais de distribuição do pescado permaneceram até o ano de 1991, ano de sua desativação.

A estrutura das unidades produtivas da pesca, a dinâmica comercial, as características das embarcações e equipamentos do Entrepasto Federal de Pesca são importantes para identificar os níveis tecnológicos, níveis de capital, redes de transporte, distâncias e discontinuidades das áreas produtoras, das unidades produtivas bem como as assimetrias entre os agentes da pesca na metrópole do Rio de Janeiro.

Quadro 1 - Organograma da circulação do pescado no entreposto



Fonte: O autor, 2022.

Grande parte dos pescadores artesanais que comercializavam o pescado no Entrepasto Federal de Pesca eram oriundos dos núcleos pesqueiros espalhados pelo recôncavo da Guanabara. Dada a proximidade com o Centro e facilidade de escoamento do pescado via embarcações, pescadores das imediações do Caju, Ilha do Governador, Maré (Rio de Janeiro) e do leste metropolitano, tais como Jurujuba, Itaipu (Niterói), Gradim e Itaoca (São Gonçalo) e Mauá (Magé) eram presenças frequentes no cais do entreposto. Não obstante, pequenas embarcações de pescadores de todo litoral do estado do Rio de Janeiro (Pedra de Guaratiba, Cabo Frio e Angra dos Reis), do estado do Espírito Santo e sul do Estado da Bahia, denotando uma enorme variedade de pescados comercializado no mercado (Corvina, Pargo, Corvinota, Tainha, Sardinha, Namorado e Robalo etc).

Os Armadores que desembarcavam no cais do mercado possuíam origens diferentes. Muitas das grandes Traineiras de fundações autárquicas (fundação Leão XIII) ou de outras áreas do estado (Angra dos Reis, Cabo Frio e Macaé) ou mesmo de outras unidades federativas (Santa Catarina, Bahia e Espírito Santo). Os Armadores, em virtude da sua grande capacidade de captura, raio de alcance muito maior do que a da pesca artesanal, comportavam uma maior quantidade de pescado, podendo descarregar dezenas de toneladas de pescado. O estreito cais do Entrepasto, faziam com que as pequenas embarcações da pesca artesanal disputassem centímetro a centímetro com as Traineiras.

Figura 1 - Entrepasto Federal de Pesca (1980)



Fonte: ARQUIVO NACIONAL, 1980.

Figura 2 - Entrepasto Federal de Pesca (1980)



Fonte: ARQUIVO NACIONAL, 1980.

Todavia, a maior parte do pescado chegava via caminhões por meio das Empresas de pesca ou atravessadores individuais. A exigência para venda do pescado no interior do entreposto era o armazenamento em cestos que, posteriormente foram substituídas por caixas monoblocos plásticas com capacidade de 20 quilos e a emissão do certificado de inspeção sanitária ainda nos seus terminais de origem. O Entrepasto Federal de Pesca possuía 25 fiscais 1 veterinário e 4 técnicos. Quando o peixe chegava estragado, recebia um jato de creolina e metileno para ser inutilizado.

Figura 3 - Entrepasto Federal de Pesca (1972)



Fonte: IBGE, 1972.

As concessões para o comércio do pescado em uma das 72 bancas do Entrepasto eram emitidas pela CIBRAZEM (Companhia Brasileira de Armazens). O pescado proveniente de diferentes unidades produtivas (pesca artesanal, empresas de pesca, ou atravessadores individuais) chegavam ao entreposto por via marítima ou rodoviária. No mercado, o pescado era descarregado por carregadores (denominados “burros sem rabo”) em troca da pinga, podendo descarregar o volume de até 200 toneladas. No entreposto o pescado, era inspecionado e passava pela balança sob o comando dos funcionários da CIBRAZEN.

O pescado proveniente das frotas industriais seguiam para o Entrepasto para ser supervisionado, inspecionado e leilado para seguir imediatamente aos supermercados, peixarias feiras e restaurantes da região metropolitana e do estado.

Figura 4 - Entrepuesto Federal de Pesca (1980)



Fonte: ARQUIVO NACIONAL, 1980.

Figura 5 - Entrepasto Federal de Pesca (embarcação atracando)



Fonte: ARQUIVO NACIONAL, 1980.

Figura 6 - Entrepuesto Federal de Pesca (1980)



Fonte: ARQUIVO NACIONAL, 1980.

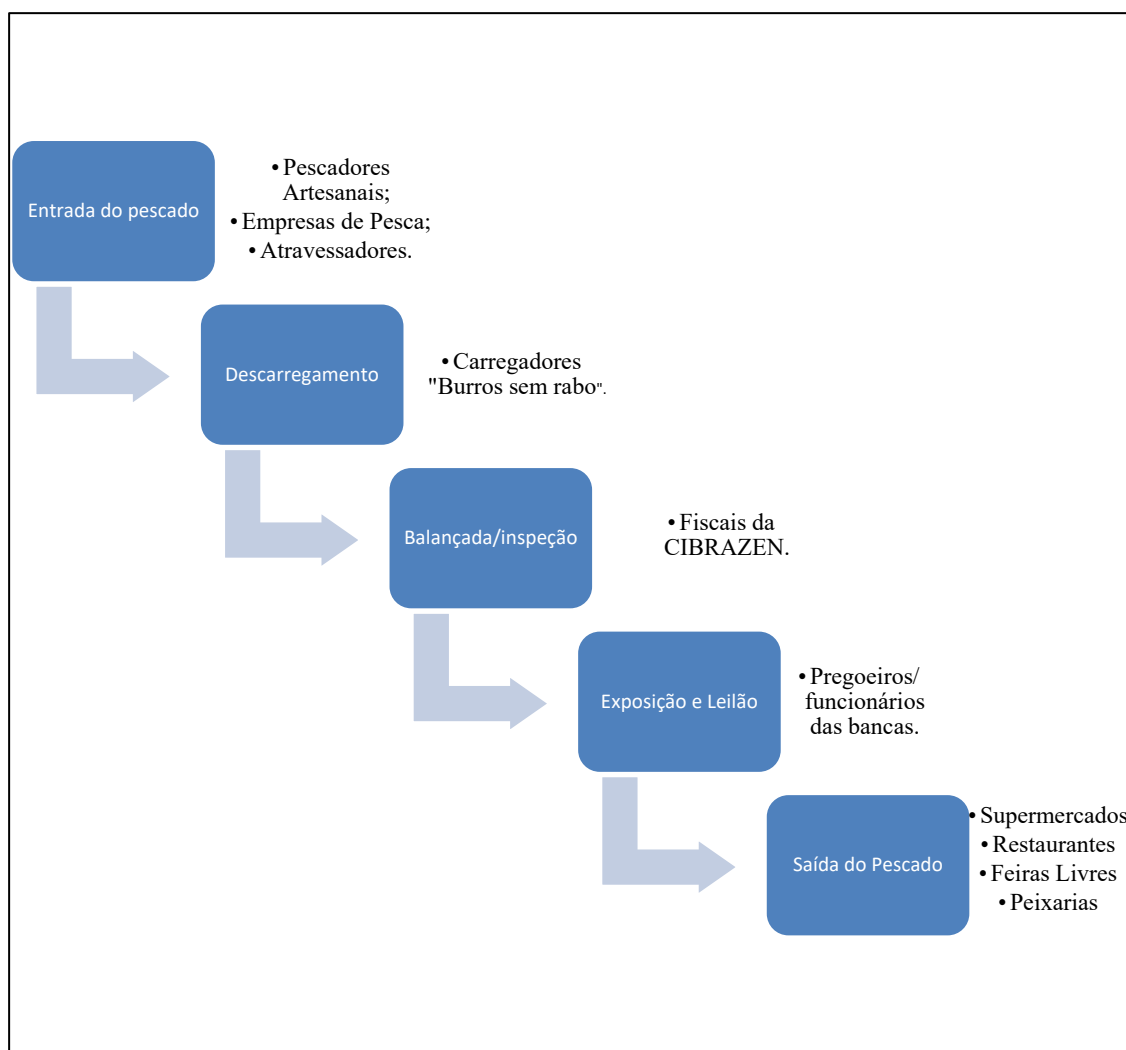
Figura 7 - Área alagada do Entrepasto Federal de Pesca



Fonte: ARQUIVO NACIONAL, 1980.

O movimento no Entrepasto começava à meia noite. Quando não eram proprietários das embarcações, os Pregoeiros possuíam contrato com as empresas de pesca ou com os pescadores, detendo 7% da receita das pescarias. As embarcações mais próximas ao porto se submetiam ao preço, ou se afastavam e retornam na madrugada seguinte. Os caminhões estacionados na rua Alfredo Agache, também aguardavam os preços no mercado e, quando preço do pescado diminuía à medida que aumentava a oferta de pescado, os automóveis se afastavam ou o pescado era comercializado no mercado paralelo na praça XV sem se submeter a inspeção. 4:30 da manhã a sirene do mercado tocava e findava as transações no salão do Entrepasto Federal de Pesca.

Quadro 2 - Funcionamento do Entrepósito Federal de Pesca



Fonte: O autor, 2019.

As transações entre pregoeiros e comércio varejista eram realizados por meio da relação de confiança. Para supermercados e peixarias eram emitidas notas fiscais com o prazo de até 90 dias. Para feirantes e pequenas peixarias, comprando acima de 30 quilos, pagavam em prazo estendido. O pregoeiro pagava em média Cr\$ 0,58 por quilo para CIBRAZEN enquanto o comprador pagava Cr\$ 30 por carteira, tendo o subsídio do gelo.

A quantidade formidável de pescado no Entrepósito atraía supermercados, grandes peixarias, cooperativas de compras e feirantes. No entanto, quando o volume de pescado excedia a capacidade do entreposto, o comércio era realizado pelo lado de fora, na vizinhança e arredores do entreposto, evidenciando a importância dessas práticas de comércio de pescado enquanto mercado socialmente necessário (RIBEIRO, 2005).

Figura 8 - Movimentação no interior do Entrepasto (1987)



Fonte: JORNAL DO BRASIL, 1987.

No Entrepasto Federal, o pescado que chegava das embarcações e caminhões era carregado para o interior para passar pela balança, ser medido e inspecionado pelos fiscais da CIBRAZEN. Chegando a um dos 72 boxes do mercado, a comercialização era realizada por um dos pregoeiros, pessoas responsáveis pela banca com licença expedida pela CIBRAZEN, que ficavam com cerca de 7% do lucro bruto das pescarias nessa função de mediação e venda. A venda era feita por encomenda ou por leilão. Com o passar do tempo o papel do pregoeiro se ampliou, conforme consolidava seu papel de atravessador expressivo, tornando-se ele próprio dono de embarcações, credor das pescarias e comercializando a prazo com os compradores.

Devido à expansão do mercado na Praça XV, a comercialização do pescado se dava em três áreas distintas. A primeira localizava-se no interior do entreposto, onde entravam os vendedores e compradores credenciados pela CIBRAZEM. A segunda área, localizada nos portões do entreposto, ficavam os vendedores que não conseguiam entrar, mas possuíam as credenciais e os certificados de inspeção sanitária dos veterinários do entreposto. Por último, contígua à segunda área e se estendendo pela Rua Alfred Agache, o pescado era limpo e comercializado por

ambulantes em barracas de madeira.

Figura 9 - Movimentação no interior do Entreposto (1987)



Fonte: JORNAL O FLUMINENSE, 1991.

A quantidade de pessoas e caminhões (em média 50 caminhões, contando compradores e vendedores) que chegavam à Rua Alfred Agache, frequentemente provocavam congestionamentos no Centro do Rio. Destacando que o mercado insurgente de pesca era responsável por uma parte significativa do abastecimento do pescado na cidade e outras localidades. Muitos dos comerciantes varejistas que não conseguiam comprar o pescado no interior do entreposto, compravam dos comerciantes do lado de fora. No mercado insurgente as transações eram realizadas a céu aberto, sem fiscalização, através do leilão realizado por caminhoneiros autônomos (atravessadores) e os barraqueiros na rua. As transações eram realizadas principalmente a retalho, isto é, no varejo. Após as barracas de comercialização do pescado, pequenas barracas com mesas vendiam peixe frito na hora, mercado de alimentação e refeições garantindo também a quebra de rotina, notabilizando-se, para além das trocas mercantis, pelas possibilidades de encontros fortuitos, trocas e intercâmbios culturais entre diferentes classes, lugares e gerações na cidade.

Figura 10 - Caminhões nos arredores do entreposto



Fonte: Jornal do Brasil, 1991.

A tentativa de construção de uma ordem espacial (SANTOS, 2011) o território, considerado em seus usos, é expresso a partir de divisões sociais do trabalho superpostas. Com o intento de constituir uma base territorial na garantia de controle da produção, distribuição e consumo do pescado, o Entreposto Federal de Pesca no Rio de Janeiro se inscreveu como um dos alicerces dos circuitos espaciais da pesca na metrópole do Rio de Janeiro. A justificativa para desativação do Entreposto por meio do decreto 16. 616 de 07 de junho de 1991 no governo de Lionel Brizola e na prefeitura de Marcelo Alencar, foi a de que a sua capacidade operativa foi superada pela verticalização da indústria e do comércio, atendendo de forma precária a demanda pelo pescado. Outrossim, foi alegado que o entreposto gerava um “passivo ambiental” e com o tempo se tornara insalubre.

O pescado que chegava via caminhão, foi transferido para o pavilhão 21 do CEASA no bairro de Irajá, no município do Rio de Janeiro e o pescado que chegava via embarcações foram transferidos para praia Grande e cais 88, no município de Niterói e é comercializado na garagem da sede da colônia Z8 no bairro da Ponta da

Areia

A seguir buscaremos analisar o papel do Rio de Janeiro como eixo logístico nacional, bem como o papel central do abastecimento de pescado na cidade.

2 SOBRE MEMÓRIAS DE RUGOSIDADES: O RIO DE JANEIRO COMO CIDADE-CAPITA

2.1 Memórias e rugosidades: algumas notas iniciais

Os elementos balizadores da formação socioespacial brasileira implica no entendimento de outros prismas que superem as análises reducionistas da relação do tempo e espaço geográfico. Tendo a História Social e a Geografia como uma chave analítica, o tempo e o espaço podem ser compreendidos a partir mudanças e permanências sociais contidas nas diversas esferas, incluindo Estado, território, mercado e cotidiano.

Por outro lado, ao acentuar a memória enquanto discurso monolítico dos usos do tempo incorre-se o risco de reificação das culturas históricas. Para Candau (2018) as “retóricas holísticas” são técnicas frequentemente empregadas pelas disciplinas sociais para designar discursos supostamente estáveis, duráveis e homogêneos. O autor afirma que comunidade, sociedade, povo, bem como crenças, religiões ou memórias coletivas são termos que remetem mais ou menos a uma realidade sem ter uma ideia precisa do que isso implica.

A memória coletiva enquanto “retórica holística” pode ser definida como um conjunto de lembranças reconhecidas por um grupo ou uma comunidade de pensamento. No entanto, existem diferenças profundas entre a lembrança que é verbalizada e a história enquanto totalidade. Igualmente, se levarmos em conta que os saberes, crenças e conhecimentos são compartilhados pelos sujeitos mediante a comunicação, percebemos que existem múltiplas formas de lembranças possíveis sobre um mesmo acontecimento. Neste sentido, o discurso de que uma memória é comum a todos os membros de uma sociedade deixa à sombra aquilo que não é compartilhado e se torna, portanto, reducionista.

Os processos que remontam ao modelamento dos espaços e ordenamentos do território no passado dizem respeito às situações incorporadas no campo de análise da geografia. A inter-relação do tempo e espaço como elemento gerador de novos eventos e portador de futuros possíveis evidenciam um importante desafio para a Geografia. Longe de ser atributo de uma disciplina, a compreensão do mundo

enquanto constructo cosmológico exige esforço de inteligibilidade dos horizontes de proximidade e de distância no tempo e no espaço. Ao lançar o olhar sobre os fenômenos, a humanidade cria novas experiências modificando constantemente o “ser no mundo” a partir de um tensionamento daquilo que é visível e invisível.

A valorização do passado das cidades é enfatizado de diferentes formas pelos mais variados campos do conhecimento. Contudo, o enquadramento rígido dos objetos em encaixes estruturados em recortes temporais e espaciais com contornos precisos fornece um conhecimento deslocado da realidade. Dessa maneira, tais encaixes reduzem a atividade aos seus aspectos formais, inibindo a agência humana e todas as suas possibilidades a partes incidentais, frutos de sistemas fechados e não dialéticos.

Em muitos casos, a evocação da memória coletiva nas sociedades periféricas serviu de instrumento de ordenamento do mundo de acordo com os interesses das classes hegemônicas e do Estado. No Brasil, a mobilização e evocação da memória coletiva enquanto regime discursivo de Estado buscou afirmar consensos em torno dos projetos de modernização do território conformando as representações coletivas inventadas pelas classes abastadas. Ao mesmo tempo, projetos urbanísticos dos centros históricos entram em cena como mediação entre atividade mental que se desenha e atividade social que se realiza seletivamente. Todavia, o perigoso e oculto se dissimula e silencia com um lance de olhar. Tratar portanto, de compreender a dimensão temporal do território a partir de diferentes perspectivas e escalas é trazer a luz outras experiências sociais que foram silenciadas pelas memórias institucionais.

Para SANTOS (2012) o estudo do tempo pelos geógrafos se dá pela relação dialética entre a diacronia e a sincronia. Enquanto a primeira diz respeito ao estudo do espaço através do tempo, das sucessões de eventos, da evolução das formas sociais e mudanças nas categorias-chaves que definem um dado período, o segundo se refere à coexistência de diferentes formas de produção da vida que se realizam no presente, da multiplicidade de tempos sociais e possibilidades de existência. Ora, se a materialidade social está sempre se redefinindo no espaço a partir das variáveis-chaves do período, ainda que as formas sociais estejam inseridas em tempos pretéritos, as formas de existência estão sempre se redimensionando a partir do presente. Com efeito, o espaço incorpora não somente as formas materiais, mas também aquelas formas sociais não morfológicas como as leis, os costumes e a memória que por vezes, podem assumir a dimensão geográfica.

Para SANTOS (2012) a divisão territorial do trabalho é a expressão da distribuição e localização do trabalho vivo nos lugares. Ao evidenciar a dinâmica da repartição solidária entre os lugares, verificam-se as múltiplas relações entre os diferentes espaços no tempo. Para o autor, a compreensão da divisão do trabalho comportaria, ao menos, dois estudos: o primeiro analisaria as divisões do trabalho ao longo do tempo, denotando suas modificações, causas e consequências, duração e lugares de incidência. O segundo reconheceria as divisões do trabalho coexistindo em um mesmo período histórico, incorporando a relação dialética entre tempo e espaço.

A cada divisão do trabalho inserida nos lugares em um dado momento histórico, novas variáveis se combinam com as variáveis pretéritas. Neste sentido, as novas divisões do trabalho são obrigadas a conviver com formas sociais e geográficas herdadas. Tais combinações entre variáveis modernas e antigas é o que distingue cada lugar dos demais. Há, portanto, uma conformação dos lugares a partir do trabalho vivo (presente) e do trabalho morto (marcas do passado no presente) e o espaço geográfico guarda as marcas do passado quer seja pelas suas formas, quer seja pela função das formas. Quando a função perde sentido, a forma ganha novas funções. Este espaço se apresenta como meio ambiente construído e possui um relevante papel na ação do tempo presente, seja como implementação de historicidade da vida coletiva, ou na produção de esquecimentos, ou mesmo na imposição de novas funções aos lugares.

Ao colocar o meio ambiente construído na conformação dos lugares, abre-se a possibilidade de analisar o papel das formas nos processos históricos. Igualmente, o trabalho morto sob forma de espaço herdado, recoloca o papel das permanências sociais e geográficas como condição histórica, estabelecendo conexões entre as inovações estabelecidas pelas novas variáveis do momento atual e as condições de recepção dos fenômenos contemporâneos. Isso inclui o meio ecológico, os grupos sociais e o meio ambiente construído.

As rugosidades permitem a compreensão das atividades, ações e gestos reveladores das combinações estabelecidas nos lugares que só poderiam ser possíveis em um lugar em um momento histórico específico. Em outras palavras, o estudo das rugosidades enquanto herança fornece a possibilidade de estabelecer nexos espaço-temporais através da memória objetificada nas formas aparências. Não obstante, mediante o espaço vivido e a ação do tempo são realizados em um lugar e uma data, no qual é eliminada a presentificação absoluta do aqui e agora. As

mutações do espaço habitado são condicionadas pelo avivamento da memória, tanto individual quanto coletiva.

2.2 A cidade do Rio de Janeiro como eixo logístico nacional

Os processos estruturantes das totalidades prévias podem ser percebidos na produção social das cidades brasileiras, sobretudo nas que abrigaram acontecimentos de grande relevo, como o Rio de Janeiro. Sendo parte fundamental do eixo logístico portuário e um importante entreposto comercial nacional durante diferentes ciclos econômicos, a cidade do Rio de Janeiro nasce como fortificação e centro administrativo, tendo como fator decisivo para ocupação portuguesa do sítio geográfico da baía de Guanabara como “ cofre- forte militar-naval” (SILVA e VERSIANI, 2016 p. 3).

Entre os Séc. XV e XVII a região portuária do Rio de Janeiro foi um dos principais eixos logísticos portuários atuando como rota para a comercialização da prata proveniente do contrabando de escravos do Rio da Prata no porto de Buenos Aires. Dada as facilidades da rota Rio-Africa, o Rio de Janeiro despontou como a principal cidade portuária da colônia portuguesa. A centralidade do Rio de Janeiro também estava no comércio de cabotagem ou por estradas rudimentares nas trocas comerciais de escravizados com o fumo na Bahia e de carne-seca e banha do sul do país. A centralidade econômica do Rio de Janeiro se dava, portanto, tanto no comércio interno e externo.

No período colonial, o Rio de Janeiro já possuía uma importante praça de mercado que comercializava escravos, manufaturas e alimentos sendo ressarcidas em ouro e diamante. O porto do Rio de Janeiro já possuía local de abastecimento de bens raros que chegavam de Portugal e bens de capitais para o transporte marítimo do produtos agrícolas e minerais que chegavam do interior do Brasil. Apesar de, em termos demográficos no período em tela, o Rio de Janeiro ser considerado uma vila modesta, foi o epicentro de importantes relações econômica com uma forte praça comercial e marítima (SILVA e VERSIANI, 2006 p. 3). Nota-se que o Rio de Janeiro no período colonial já emergia como uma cidade ligada à Europa, Ásia e África por meio da circulação de pessoas, bens e ideias.

A partir dos interesses do colonizador português, a região portuária do Rio de Janeiro no período colonial foi a interseção entre a economia colonial das Américas e o capitalismo comercial da Europa, ou seja, um dos epicentros da acumulação primitiva de capital europeia com base na espoliação e expropriação colonial. Assim, a cidade do Rio de Janeiro já nasce sob o imperativo da fluidez, cuja lógica favorecia uma geografia desigual do valor.

A necessidade de controle e fiscalização sobre as riquezas da colônia fez com que a Coroa portuguesa transferisse a capital para o Rio de Janeiro nos idos de 1763. Cabe ressaltar o papel das Igrejas Católicas, irmandades e confrarias, donas de grandes propriedades fundiárias, que exerciam um papel primaz no modelamento do espaço urbano carioca, construindo e alugando locais de moradia; promovendo o abastecimento alimentar a partir da produção nas suas fazendas e engenhos; na educação a partir das escolas; na cultura, nas artes; nos melhoramentos urbanos; abastecimento de água; criação de normas urbanas que garantiam a segurança; músicas e lazer e controlando hospitais e boticas (farmácias), (FRIDMAN, 2017 p. 49).

Neste campo da relação Igreja/Estado, na falta de normas civis específicas para a conformação urbana, as leis eclesiásticas tornaram-se definidoras do estabelecimento das atividades e dos caminhos da expansão territorial. O clero impôs normas expressas para os assentamentos dos edifícios e das propriedades sagradas. O uso do solo carioca mostrou, portanto, um jogo de forças que teve expressão jurídica e política (FRIDMAN, 2017, p. 13).

Na nova capital colonial, fugindo da expansão napoleônica, a corte portuguesa é transferida para o Rio de Janeiro em 1808, recebendo uma injeção de investimento nos períodos que seguiram. Sob a administração de D. João VI a cidade passou por transformações extraordinárias. A dotação de equipamentos institucionais e culturais a partir da chegada da Corte portuguesa aumentaram os “signos capitalinos” da cidade do Rio de Janeiro. Os investimentos passaram pela criação de câmaras, tribunais, conselhos destinados ao ordenamento e policiamento da cidade, Jardim Botânico e o primeiro Banco do Brasil. Além das mudanças institucionais, a cidade do Rio de Janeiro foi dotada equipamentos culturais como a criação do Teatro Real, incentivo aos estudos artísticos de Belas Artes, contratando a vinda da Missão Artística Francesa e projetos arquitetônicos similares as cidades europeias. Na mesma época a abertura dos portos brasileiros as “nações amigas”, aumentou exponencialmente o

comércio internacional intensificando, sobretudo, o comércio de pessoas escravizadas.

Com a independência e fundação do Império em 1822, aliado à proibição do tráfico de pessoas escravizadas em 1850, alterou uma das funções fundamentais dos portos no Rio de Janeiro. No entanto, o crescimento da exportação de café manteve a dinâmica portuária da cidade do Rio de Janeiro. As obras construídas no período da monarquia tiveram o objetivo atribuir a cidade do Rio de Janeiro o papel de símbolo do progresso e civilização. O crescimento urbano acompanhado do crescimento do trabalho assalariado criou novas tramas sociais que se constituíam no centro urbano carioca. Nos últimos decênios do século XIX a cidade possuía uma população de 192.002 habitantes.

No alvorecer da república, o presidente Rodrigues Alves (1902-1906) realizou amplas reformas que ficaram conhecidas como “Bota fora” ou “Rio Civiliza-se” que buscou promover ajustes espaciais para adequar a cidade ao modelo republicano, eliminando os vestígios do período colonial. O remodelamento da cidade passou por obras de saneamento, retiradas de cortiços e alargamento de avenidas. Foram criadas a Avenida Central (Avenida Rio Branco), Avenida do Mangue (Presidente Vargas) e um cais para o Porto do Rio de Janeiro. Outro importante conjunto de obras foi capitaneado pelo prefeito Pereira Passos que promoveu a retirada de cortiços e quiosques, pequenas ruas foram alargadas e becos escuros iluminados no centro da cidade., considerado cartão postal da cidade.

Todavia, o ideário de civilização e as intervenções nos diferentes períodos não englobaram as classes populares que foram desalojadas e obrigadas a habitar em espaços afastados da região central e engrossar os espaços favelados da cidade (SILVA e VERSIANI, 2016 p. 69).

O mimetismo cultural das cidades européias no Brasil estabelecido nas intervenções urbanísticas do período monárquico e na República Velha, cedeu lugar à valorização das especificidades do país. No decorrer dos anos a cidade do Rio de Janeiro acumulou um grande patrimônio histórico e cultural, abrigando importantes centros culturais, centros de documentação, preservação e pesquisa, acervos públicos e privados e universidades de excelência. Graças a isto, o Rio de Janeiro passou a dispor como um importante espaço de prosperidade cultural, abrigando um enorme acervo musical, manifestações culturais em diferentes áreas.

Para Silva e Versiani (2016) a cidade do Rio de Janeiro historicamente pode

ser pensada como eixo da capitalidade nacional ou cidade capital. Com efeito, tal noção permite pensar na cidade do Rio de Janeiro a partir da sua trajetória histórica para além de suas funções burocráticas. Apesar de em 1919, o Rio de Janeiro perder a hegemonia econômica para São Paulo, o até então Distrito Federal se beneficiou de políticas públicas, serviços urbanos e equipamentos coletivos. Neste sentido, a cidade do Rio de Janeiro foi por muito tempo considerado o centro financeiro nacional, abrigando a Bolsa de Valores, de sediar o comando de grupos nacionais e internacionais no período no qual o Brasil se modernizava e urbanizava.

A referência histórica e geográfica do Rio de Janeiro na constituição do Brasil o torna um lócus de enunciação em âmbito nacional e internacional. Dada a estas especificidades, o Rio de Janeiro acumulou por um longo período grandes investimentos públicos que possibilitaram uma espessura territorial que favoreceu o espaço urbano carioca a função de eixo logístico e entreposto comercial nacional por um longo período. Tendo o espaço herdado, as memórias e rugosidades como marco referencial analítico, doravante cabe compreender as relações sociais estimuladas pela relação entre o remodelamento dos espaços ao longo do tempo e comércio do pescado no Centro da cidade do Rio de Janeiro.

2.3 O comércio do pescado como elemento constituinte da História Social da cidade do Rio de Janeiro

As metrópoles litorâneas trazem as marcas de diferentes períodos históricos materializados nas permanências geográficas e na coexistência entre pessoas, instituições e empresas que usam o seu território. Sendo por muito tempo o epicentro de diferentes acontecimentos políticos, econômicos e culturais em âmbito nacional, o município do Rio de Janeiro sofreu inúmeras transformações motivadas pelas mudanças na sociedade. Por seu turno, apesar dos inexoráveis processos modernizantes, os novos arranjos socioespaciais não apagaram os modos de existência pretéritos, cuja atribuição avolumava a “sociodiversidade” da cidade, desempenhando um papel primaz na reprodução social das classes populares.

Para Braudel (2000) o “jogo das trocas” incide do patamar mais elementar das estruturas do cotidiano por períodos imemoriais. A partir de um longo tempo, o

processo das trocas se estabeleceram na vida coletiva. Para o autor, a medida em que a economia de mercado se estabelece, a vida material é paulatinamente substituída pela vida econômica. Sobre o jogo das trocas Braudel (2000) afirma que

Imaginemos, portanto, a enorme e múltipla extensão que representam, para uma dada região, todos os mercados elementares que ela possui, ou seja, uma nuvem de pontos, para débitos frequentemente medíocres. Por essas múltiplas bocas principia o que chamamos a economia de troca, situada entre a produção, enorme domínio, e o consumo, um domínio igualmente enorme. Nos séculos do Ancien Régime, entre 1400 e 1800, ainda se trata de uma economia de troca muito imperfeita. Sem dúvida, por suas origens, perde-se na noite dos tempos mas não chega a unir toda a produção a todo o consumo, perdendo-se uma enorme parte da produção no autoconsumo, da família ou da aldeia, pelo que não entra no circuito do mercado. (BRAUDEL, 2000, p. 25)

Algumas bancas expõem as mercadorias, toldos para proteger das intempéries climáticas, mesas enumeradas, vendedores anunciando suas mercadorias aos berros e uma profusão de compradores se amontoando no entorno das barracas, ávidos por preços baratos e produtos frescos de primeira qualidade ou simplesmente para saber o que se passa. Com mais ou menos elementos, tais situações geográficas são similares em diferentes praças e cidades do mundo em diferentes períodos da História. Para Braudel (2009), a vida econômica está em um patamar acima da vida material, onde ocorre as relações mais elementares da vida. Tratam-se de redes intrincadas no cotidiano por onde ocorre a negociação com o outro. Em suma, lugares de barganha e negociação constante. Os mercados mais elementares são estabelecidos nas cidades e vilas, seja a partir das lojas e armazéns ou os mercados periódicos estabelecidos nas praças. Por um longo período, a figura do “agente” poderia ou não estar incluído na economia de mercado.

Diante do ideário civilizatório-modernizante pelo qual ocorreram processos de apagamento das práticas sociais e modos de vida que não estão em conformidade com o projeto colonialista, torna-se importante a compreensão das culturas que fizeram parte do cotidiano da cidade do Rio de Janeiro. Assim, desde o período colonial a pesca e o comércio de pescado, além de ter sido importante para o abastecimento alimentar das classes populares, era lugar de encontro produtor de sociabilidades.

As culturas tradicionais classificadas como arcaicas acabaram transfiguradas em favor da modernidade eurocêntrica correspondente às sociedades urbano-industriais, apesar dos esforços de preservação resistências às

mudanças em curso no país. A difusão de redes técnicas dos vetores da urbanidade, sobretudo comunicação e transporte, ao se aproximarem de territorialidades alternativas ao capitalismo, anunciavam embates, desterritorialização e inclusão precária dos excluídos de suas raízes histórico-culturais nos mecanismos de reprodução de capital das elites burguesas no país (SILVA, 2019, p. 39).

Segundo Weber (1967) as cidades ocidentais nasceram sob o signo do intercâmbio regular e não ocasional de mercadorias. Aqui, uma cidade se distingue de outros logradouros em sua função econômica perene, em que pese papel do mercado na vida cotidiana dos cidadãos, diferindo-se dos mercados periódicos e feiras anuais onde produtores de regiões distantes se encontravam em aldeias que, por ventura, poderiam se transformar em cidades. Para o autor, a cidade é o espaço onde a população satisfaz parte de suas necessidades no mercado local.

Durante um longo período da História o Brasil se constituiu como um país agrário. A cidade aparece como uma emanção longínqua de poder e as zonas portuárias, portanto, se encontravam relativamente isoladas e constituindo-se em centralidades da produção local e regional, ou em pontos terminais de sistemas produtivos específicos no interior..

Nesse sentido, a convergência entre os projetos que permeavam o sentido da nação e as ideologias que demarcavam as práticas políticas discursivas atribuíam valorações diferentes entre o litoral e o sertão. Enquanto o litoral representava os lócus da modernidade eurocentrada nos trópicos, o sertão era o fundo territorial a ser conquistado para realização mítica do projeto nacional. O primeiro é o lugar da ordem próxima, representando a bússola civilizatória pelo qual o projeto de nação deveria se orientar, afastando aquelas práticas sociais incultas e atrasadas que não estavam em conformidade com o a missão político-patriótica, o segundo, a ordem distante, sintetizava o território a ser conquistado, os “espaços vazios”.

Contudo, apesar dos aspectos ideologizantes que afastavam as práticas sociais entre “litoral” e “sertão”, as urbanidades e ruralidades, em suma, o moderno e tradicional, Campos (2010) evidencia que os quilombos periurbanos aparecem como espaços estratégicos de resistência, onde apesar de possuírem gêneros de vida voltado para o abrigo dos sujeitos, situavam -se próximos à cidade do Rio de Janeiro, pois oferecia maiores oportunidades de fuga e maiores chances de sobrevivência ao misturar-se com as populações forras da corte. Igualmente, a existência de áreas quilombolas próximas aos limites da cidade do Rio de Janeiro eram viabilizadas pela

existência de poderosas redes de solidariedade pelos quais os quilombolas eram inseridos na sociedade local.

A solidariedade entre taberneiros locais, pequenos comerciantes e donos de embarcações com os quilombolas do Iguaçu, região próxima da Corte, pode ter sido motivada, de fato, por interesses econômicos. A entrada dos quilombolas neste circuito comercial, utilizando canoas próprias e improvisando postos de trocas e abastecimento de produtos nas margens dos principais rios da Baía de Guanabara [...] (CAMPOS, 1999, p. 38).

Dada a importância da proximidade das zonas de adensamento populacional pode-se dizer que os sítios urbanos apresentavam possibilidades de recurso e abrigo para os grupos sociais que viviam da pequena agricultura e da pesca. Tratando da ocupação das comunidades pesqueiras no litoral brasileiro, Mussolini (1953) afirma que “os fatores geográficos” de atração e repulsão contribuíram para sedimentação de uma variedade de morfologias sociais, nas formas de ocupação do solo, utilização dos recursos, fixação ou mobilidade dos grupos litorâneos. A autora ainda afirma que a ocupação não pode ser reduzida aos “fatores geográficos”, indicando que junto às grandes aglomerações urbanas gravitavam pequenos núcleos pesqueiros e agrícolas aproveitando-se das melhores condições econômicas e enviando-lhes suas parcas produções para o comércio nos núcleos urbanos de maior porte.

O município do Rio de Janeiro e sua hinterlândia possuem um litoral de 246, 22 km entrecortados pela baía de Guanabara e baía da Sepetiba. Segundo Bernardes e Soares (1990) numerosos eram os portos simples de embarque á margem dos rios ou na orla do recôncavo da Guanabara. Entretanto, segundo Lamego (1947) os colonos empenhados aos comerciantes do Rio de Janeiro lhe adiantavam capital em troca da produção agrícola, fato que impossibilitou a presença de intermediários naqueles portos (LAMEGO, 1947 p. 140). A concentração do comércio de alimentos no centro do Rio de Janeiro foi facilitada pela ausência de grandes aglomerações urbanas e pela existência de núcleos agrícolas e pesqueiros na sua hinterlândia. Dessa forma, desde o período colonial existiu um mercado a céu aberto no centro da cidade sendo, durante séculos, o principal ponto de abastecimento e distribuição de pescado.

Coaracy (1944) assinala que no ano de 1626, o governador Martim de Sá e os oficiais da câmara em sessão de 3 de outubro, buscaram delimitar o raio de ação dos atravessadores que “açambarcaram os gêneros de primeira necessidade empunhando preços exorbitantes pelos mesmos, provocando carestia da vida”

(COARACY, 1944 p. 75). Portanto, desde o Séc. XVII, nas proximidades do terreiro do ó, mais tarde denominado de praça XV de Novembro, era possível perceber vendedores de peixe pelas praias.

Dentre a multiplicidades dos modos de existência na metrópole, o comércio de pescado possuía uma função de relevo no centro do Rio de Janeiro. Na paisagem da baía de Guanabara, a presença das pequenas e grandes embarcações pesqueiras, demonstravam a vitalidade da pesca na metrópole do Rio de Janeiro, cujo volume do pescado desembarcava, em sua totalidade, no Entrepasto Federal de Pesca localizado na Praça XV de Novembro.

A presença da atividade pesqueira na metrópole é atestada pelas embarcações no seu território marítimo e pelas inúmeras comunidades de pesca espalhadas em seus municípios. Em virtude da psicossidade das baías de Guanabara e Sepetiba bem como da demanda crescente de um grande centro consumidor, a metrópole do Rio de Janeiro, até a década de 1970, despontava como maior distribuidor de pescado no Brasil.

Figura 11 - Cartão postal das docas do Rio de Janeiro (1889)



Fonte: FERREZ, Gilberto, 1889.

O comércio de pescado testemunhou as transformações urbanas pelas quais a cidade do Rio de Janeiro passou. Com a finalidade de regular o comércio de pescado, no século XVII os oficiais da Câmara procuraram delimitar o raio de ação dos mercadores ambulantes, criando incipientes mercados. Segundo Gorberg e Fridman (2003), no ano de 1636, a Câmara já havia estabelecido que os pescadores venderiam seus produtos no trecho da praia de Nossa Senhora do Carmo até a porta do Governador, ou seja, entre atual Praça XV Novembro e a Rua da Alfândega. Segundo Gorberg e Fridman (2003)

Neste local, que ficou conhecido como Praia do peixe- da esquina do Telles, isto é, do canto da rua nomeada em 12 de janeiro de 1849 de Mercado, onde findava o cais do Largo do Palácio, até a Alfândega- foram instaladas barracas de madeira, coberta de telha, onde se vendia pescado, porém construída sem ordem nem simetria. (GORBERG e FRIDMAN, 2009, p. 2)

Nas praias de marinha comercializavam-se gêneros agrícolas provenientes de vários locais da cidade e do recôncavo da Guanabara. As licenças para comercialização eram emitidas pela Câmara do Senado e os vendedores eram obrigados a realizar um pagamento anual (o forro). Contudo, constantemente a Câmara realizava reformas no ordenamento do comércio visando conter o crescimento desordenado de barracas e bancas.

Apesar de ser um importante ponto de abastecimento do pescado, desde cedo o mercado foi considerado “primitivo”, como afirma alguns cronistas do Rio antigo. Tal fato pode ser atestado na contraditória crônica de Joaquim Macedo (1988).

Apesar de Quitanda, graças, porém as cabanas, era um nome rústico, mas pouco lírico o tinha louros de poesia de civilização primitiva, a mais chata e infeliz das lembranças, eivadas de maresia mais tarde trocou essa denominação pela praia do peixe. Mil vezes antes Quitanda das Cabanas. É certo que naquele mercado o que predominavam era o peixe e peixes ótimos e fartos e baratíssimo na cidade, e peixe miúdo vendido a cinco mil réis por quantidade abundante [...] Mas, em todo caso não há desculpa que aproveite a quem mandou rebaixar a quitanda das cabanas para praia dos peixes” (MACEDO, 1988 p.155).

Podemos perceber a mudança da toponímia da Quitanda das Cabanas para praia do peixe e na ácida visão das ruas de João do Rio (1995)

[...] Há ruas que pouco honesta com o passado mudaram de nome- a da Quitanda. Essa tinha mesmo a mania de mudar de nome. Chamou-se açougue velho, do Ignácio Castanheira, do Sucussarará, do Tomé da Silva,

que sei eu, até de Canto do Tabaqueira. Acabou Quitanda do Marisco, mas como certos indivíduos que organizam o nome conforme a posição que ocupam, cortou Marisco e ficou só Quitanda. (RIO, 1995, p. 8)

A relação da cidade do Rio de Janeiro com a vida de relações da pesca também pode ser atestada pelos relatos de Lamego (1947), sobre os rios da cidade onde

Para se ajuizar a presença dos rios na vida carioca, basta repetir o que em princípios dos novecentos deles dizia Pizarro: pelos navegáveis se conduzem do interior do sertão as madeiras precisas aos edifícios e ao fabrico de embarcações, os gêneros necessários ao sustento do povo e todos os efeitos da lavoura em tanta fartura que num só dia não falta na Ribeira o necessário a manutenção dos habitantes na cidade. Nos mesmos rios acham os moradores dos lugares mais centrais abundante influência de pescados que lhes comunica o mar da enseada, onde se cria também toda espécie de mariscos de conchas e de pernas (LAMEGO, 1947, p. 100)

A partir da metade do séc. XIX, o centro da cidade do Rio de Janeiro era o principal cartão de visitas da cidade onde os turistas e viajantes ao desembarcar no porto do Rio de Janeiro se deparavam com um cotidiano ruidoso, marcado pela copresença de diferentes sujeitos. Segundo Edmundo (2003), na praia do peixe de longe era possível perceber a enorme vozeria e o mau odor que exalava.

Na moldura de um casario reles e acochambrado um enorme chão feio e mondongueiro, sórdido tapete de detritos, onde há sobras de melancias e bananas, casca de abacaxi e de laranja. Papéis velhos e molambos, solo irregular e mal cuidado pelo qual cruza e para um andrajoso povilêu: negros e negras descalços, sujos e vadios, de envolta com soldados, catraieiros, arregadores, guardas fiscais, marinheiros mendigos e vagabundos de todo tipo. (EDMUNDO, 2003, p. 57)

Os desafios colocados pelo abastecimento alimentar na cidade do Rio de Janeiro foram centrais para o desenvolvimento urbano e para reprodução social dos trabalhadores. As arruinadas bancas de pescado e barracas de madeiras construídas entre a Praia do Peixe e a Praça das Marinhas não provia a alimentação de uma crescente população na cidade do Rio de Janeiro. Segundo Farias (2009)

Com o contínuo ajustamento das novas barracas, o vice-rei Luis de Vasconcelos, ordenou que as barracas de peixe foram construídas com regularidade e simetria. Mas a algazarra dos vendedores, a lama e toda sorte de detritos que se amontoavam por ali não deixava de desagradar boa parte da população. Alguns diziam que o vozerio era tal que perturbava as sessões do Senado na Câmara, que ficava logo ao lado (FARIAS, 2009, p.38).

As estradas abertas ou renovadas possibilitaram a cidade do Rio de Janeiro a

figurar como principal zona de drenagem de gêneros alimentares e de exportação garantindo-lhe o papel de primeiro exportador do país. Em larga medida, desde o século XIX, a dotação da infraestrutura de transporte inseriu um maior dinamismo econômico a cidade do Rio de Janeiro. Neste sentido, ocorreram importantes intervenções nas praças de mercado no centro do Rio de Janeiro.

A presença de pescadores e comerciantes de pescado na cidade atravessava os séculos e desde o séc. XVII povoaram os discursos de parlamentares acerca da exploração das “riquezas espontâneas” que o território possuía. Muitas leis e decretos procuraram situá-las em sua esfera política sem, contudo, constituírem grande logro.

À medida que aumentavam as necessidades de regulamentação e controle do abastecimento alimentar, o pescado e outros produtos derivados da caça adquiriam fundamentação jurídico-normativa.

Pode-se perceber ao longo dos capítulos da história urbana do Rio de Janeiro a presença de praças de mercado na área central, destinadas ao abastecimento alimentar na cidade do Rio de Janeiro. Tais praças foram criadas como modelos substitutivos das formas de comércio pretéritas, visando organizar e disciplinar o abastecimento na cidade dentro dos novos quadros de adequação dos espaços centrais aos ideários de cada época.

O mercado da Candelária foi criado em 1842 para substituir as quitandas e Chalés de comércio que acontecia livremente na chamada praia do Peixe (Figura 1). O arquiteto francês Auguste Henri Vitor Grandjean de Montigny ficou responsável pela obra que daria o status maior que capital do Império necessitava. A partir desse acontecimento, a rua passou a receber o nome que carrega hoje em dia: rua do Mercado.

O mercado da Candelária ocupava todo o quarteirão, o terreno determinado para construção do mercado ficava nas proximidades da baía, onde aportavam embarcações trazendo pescado e gêneros da roça do recôncavo da Guanabara.

Figura 12 - Docas do antigo mercado



Fonte: BIBLIOTECA NACIONAL, 1812.

Figura 13 - O mercado da Candelária



Fonte: FERREZ, Marc, 1891.

Para Goulart Filho (2016) as políticas públicas de criação de Companhias de Pesca para fomentar a indústria da pesca no território nacional garantiam uma série de subsídios às empresas que se dedicassem à atividade, como a utilização de terrenos públicos, direitos de importação de materiais indispensáveis ao funcionamento das companhias em um período de 10 a 20 anos, direito à exportação

em um período de 10 a 20 anos, autorização para recrutamento de homens do exército e da Guarda nacional, autorização para recrutamento de homens da Marinha para realização de trabalhos e feitorias de pesca. Dessa forma, eram garantidas as condições materiais e jurídicas que fomentavam a atividade pesqueira no Brasil.

No entanto, apesar dos esforços de criação e garantia da atividade pesqueira no Brasil a partir das companhias privadas, o resultado ficou abaixo das expectativas. Goularti Filho (2016) atribui os resultados aquém do esperado à baixa capacidade de acumulação e de reprodução das forças produtivas da economia brasileira no final do século XIX. Igualmente, a integração da pesca ao quadro de acumulação do capital e da divisão social do trabalho exigia um conhecimento mais aprofundado do meio ecológico e da organização produtiva da pesca que o Estado, ao aplicar volumosos subsídios as empresas de pescado, não levaram em conta.

Com o objetivo de construir espaços para organização de gêneros alimentares essenciais bem como remover a praça de comércio secular estabelecido na praia, cuja algazarra importunava os trabalhos da Câmara, foi criado um edifício destinado especificamente para abrigar o comércio de gêneros e abastecer a capital do Império, o Mercado da Candelária.

Em importante trabalho sobre o papel dos africanos ocidentais (denominados pretos minas) no mercado de trabalho, especificamente no comércio na praça de mercado da Candelária no município do Rio de Janeiro, Barreto (2012) apresenta um importante conjunto de relatos de viajantes acerca dos pregões realizados no comércio do Centro do Rio de Janeiro.

Em 1822, a inglesa Maria Graham estimou que praticamente metade dos cativos ao ganho eram africanos recém importados que carregavam todo tipo de mercadoria, desde sacas de café e sal, até pesados pianos. Os pregões de Londres eram ridicularias quando comparados aos da capital brasileira, dizia o norte-americano Thomas Ewbank na década de 1840. Em todo canto, homens e mulheres negros anunciando verduras, frutas, aves, ovos, flores, doces, roupas bijuterias e uma infinidade de peças que carregavam em cestos ou em grandes arcas equilibradas na cabeça (BARRETO, 2012, p. 19).

Para Souza (2017) a iniciativa de construção do mercado da Candelária possibilitou a melhora na dinâmica de distribuição dos alimentos, melhora na qualidade destes, a concentração de vendedores em um único espaço, aumento das receitas dos administradores da praça de mercado e do Estado. Neste sentido, a construção do mercado também garantia o maior controle e fiscalização sobre os

“banqueiros”, através da emissão de autorizações para comercialização. Dessa forma, disciplinar a distribuição dos gêneros alimentares era fundamental para diminuir os riscos de levantes populares que frequentemente ocorria em decorrência da carestia e da escassez.

A construção do edifício para o mercado, instalado na freguesia da Candelária entre os anos de 1835 e 1841, seguiu o projeto do francês Grandjean de Montigny. Seu principal objetivo era organizar e dinamizar aquele tradicional comércio do largo do paço. (SOUZA, 2017, p. 122).

No entanto, não tardara as denúncias veiculadas pelos jornais de grande circulação na capital relacionassem o mercado da Candelária às más condições de higiene e conservação. Notícias e crônicas pululavam no centro da cidade, fabricando consensos que ampliavam as discussões da esfera pública para o cotidiano dos cidadãos nas esquinas, botecos e cafés da cidade, de que o mercado era obsoleto, fétido, não possuía fiscalização e, portanto, era uma ameaça à saúde pública. Urgia o projeto de construção de uma nova praça de mercado condizente com as necessidades de uma cidade que se pretendia cosmopolita.

Figura 14 - O mercado da Candelária



Fonte: FERREZ, Gilberto 1888.

Tal projeto foi cogitado desde 1880, mas só ganhou força na gestão do prefeito

Francisco Pereira Passos (1902-1906). Para tanto, foi necessária a produção de uma *psicosfera*³ que estimulasse o imaginário em favor do ideário modernizante. Dessa forma, a mídia impressa teve um papel de grande relevo.

As acusações do estado de conservação e o funcionamento do mercado da Candelária, indicando precárias condições de higiene e à ausência de aparatos tecnológicos modernos no edifício, tinham como objetivo salientar o quão obsoleto, segundo os jornalistas, tornaram-se o mercado da candelária e os *Chalets* da praça das Marinhas, o que, conseqüentemente geraria um entrave no dinamismo exigido, e esperado da capital (SOUZA, 2017, p. 129).

A proclamação da República trouxe novos desafios que tiveram como consequência a adequação da imagem da capital ao novo ideário de modernidade. Nos princípios que orientavam o novo ideário modernizante estavam a condenação de hábitos e costumes ligados à sociedade tradicional e a negação de qualquer elemento da cultura popular que não estivesse alinhado com a imagem civilizada da sociedade dominante. Era necessário, portanto, uma política de sistemática expulsão das classes populares da área central para o desfrute de uma nova elite aburguesada cada vez mais identificada com a vida parisiense. Sob a égide desses novos significantes que as ações reformistas visavam a criação de uma nova praça de mercado que buscasse atender e aplicar os costumes socialmente aceitos pela burguesia carioca.

A proposta para nova praça de mercado foi debatida entre os anos de 1890 e 1900. Dentre as várias propostas criadas, o modelo de mercado assumido pela administração municipal e pela Companhia Mercado Municipal do Rio de Janeiro foi inspirado no mercado do *Halles* parisiense. As obras tiveram início em 1903 com o presidente Rodrigo Alves e o prefeito Pereira Passos, com a promessa que em 1906 estaria pronto o novo edifício, mais higiênico que o antigo mercado da Candelária. Dentre atrasos e divergências o novo mercado foi inaugurado em 1907, com o governo Afonso Penna e o prefeito Francisco Marcellino de Souza Aguiar. Sua área coberta possuía cerca de 12500 metros quadrados, equivalente a uma fração significativa das *Halles* (30.000 metros quadrados) e a área de maior estrutura de ferro do país.

Com área total construída de 32500 metros quadrados, a edificação era composta por vinte e quatro pavilhões retangulares e um pavilhão central. A

³ Segundo Santos (1994) trata-se de um conjunto de linguagens, crenças, desejos, hábitos etc associados ao espírito de uma época.

ligação entre esses pavilhões era feita por um sistema de dezesseis ruas radiais e paralelas. Tais ruas contavam com iluminação elétrica, calçamento de paralelepípedos, com base de concreto as calçadas ladrilhadas em com cordões de cantaria. (SOUZA, 2017, p. 72).

No alvorecer da República, a incorporação de novos valores importados, apontava para a cultura citadina do Rio de Janeiro como atrasada e apegada aos velhos costumes. A partir da entrada de novos ideários, aspirou-se a incorporação de um movimento de “reeuropeização” desde a França, lócus da modernidade no período em tela, rejeitando os símbolos e heranças lusitanas em nome de uma pequena elite que vislumbrava a todo custo distinção social. Era possível perceber que o incomodo com o mercado da Candelária, frequentemente direcionado a sujeira, servia como mote para um projeto higienista que estigmatizava as práticas econômicas populares deletérias aos propósitos aristocráticos em voga. Relatando a prática dos Quiosques do Centro, Edmundo (2003) conta que

Contra o monstro do quiosque e a sua freguesia reclamam as famílias, reclamam os homens de negócio, reclamam até as gazetas, por vezes, embora timidamente... Dizem todos: É uma vergonha! A cidade ainda é um povoa do selvagem. Precisamos acabar com essa miséria! Mas ninguém tem coragem de com eles acabar. Os homens de Estado encolhem-se. Os prefeitos desconversam. Os fiscais engordam. (EDMUNDO, 2003, p. 69).

Apesar dos problemas de abastecimento relacionados à construção do novo mercado municipal, os banqueiros de pesca do mercado criaram de laços de compadrinamento com os pescadores. Segundo Duarte (1999), em um primeiro momento os banqueiros ofereciam créditos aos pescadores, em um segundo momento socorriam os pescadores em eventuais dividas e, por último, tornavam-se dono das pescarias, dos meios de produção (embarcações e petrechos) ou exerciam o monopólio entre as companhias de pesca da Guanabara, comprando a preços módicos e revendendo a preços exorbitantes aos consumidores.

O Mercado Municipal que surgira como uma expressão da modernidade que a capital necessitava para provisão de alimentos tornou-se onerosa para a população e motivo para ressentimentos entre pescadores e comerciantes. Tais problemas foram parcialmente solucionados alguns anos depois que a Doca Floriano Peixoto, anteriormente pertencente ao Arsenal de Guerra da Marinha, foi liberada para o uso dos pescadores e pequenos lavradores.

As funções comerciais e administrativas do Rio de Janeiro cresceram

sobremaneira, triplicando o seu tamanho. A cidade já continha um terço da população nacional. O aumento da população implicou em outros problemas proporcionais ao seu tamanho, tais como o alastramento de epidemias. Em face das novas questões impostas pelo crescimento demográfico, tornara-se imperativo adequar o sistema de abastecimento para uma população que demandava do consumo de gêneros de primeira necessidade.

A reboque das sucessivas revoltas e levantes populares do início do Séc. XX, a carestia da vida no Rio de Janeiro provocava insegurança alimentar na cidade. A dificuldade de acesso à alimentação adequada era decorrente da imensa desigualdade do social e do modelo de acumulação adotado no Brasil que privilegiava a exportação.

Outro problema de ordem cotidiana para o abastecimento alimentar foi a dificuldade de descarga nas docas do novo mercado municipal do Distrito Federal. Na falta de docas, aos donos de carroças foi permitido o uso temporário de um local na praça da Harmonia que fica a três quilômetros do mercado, com ruas afastadas, estreitas e movimentadas. Segundo Souza (2017), os produtos eram descarregados por intermediários em carroças menores para que pudesse chegar às bancas do mercado, fato que encarecia o preço final. Por via marítima a situação não era menos complicada, pois os produtos que chegavam pela baía de Guanabara desembarcavam no antigo cais do mercado da Candelária para ser novamente transportado para o novo edifício, fato que gerava uma enorme insatisfação dos pescadores e catraeros.

E a situação era precária, o estado das estradas ocasionava perdas significativas quando do transporte de produtos. Uma boa parte dos gêneros de maior consumo, como gado, porco e galinha, vinham de regiões distantes- ao menos para os parâmetros até então- como Itaguaí, regiões contíguas à baía de Guanabara, do lado do atual Estado do Rio de Janeiro, e sul de Minas Gerais (este o principal núcleo produtor e abastecedor da cidade). (FICO, 1989, p. 70).

A dificuldade logística por terra e mar na provisão de gêneros alimentícios, gerava pequenos mercados improvisados em outros pontos na região central, desestimulando o público a comprar no Mercado Municipal, fato que desagradava os comerciantes do mercado, dada as despesas de aluguel e licenças que estes pagavam. Em virtude da dificuldade de atracamento e pela perecibilidade do produto, o pescado era comercializado nas docas do velho mercado da Candelária.

Em linhas gerais, os problemas de abastecimento alimentar no Rio de Janeiro motivaram a ambição dos atravessadores que açambarcavam a produção dos pescadores e provocavam a carestia da vida dos cidadãos. Por se tratar de um produto altamente perecível e depender da rápida venda, tais fatores foram um entrave na comercialização do pescado. Contudo, nos anos seguintes houveram iniciativas que sinalizavam para mudanças na comercialização do pescado e do grau de dependência do pescador com os atravessadores.

3 O ABASTECIMENTO DO PESCADO NA CIDADE DO RIO DE JANEIRO: INTERVENÇÕES URBANÍSTICAS E A CONSTRUÇÃO DO ENTREPOSTO FEDERAL DE PESCA

3.1 Os problemas herdados: os monopólios e açambarcadores da pesca

A posição das zonas costeiras favorece alguns usos exclusivos do litoral. Tal fato revela uma vantagem impar em relação aos demais espaços, possibilitando a exploração de recursos marinhos e a instalação de equipamentos referentes a tais atividades. O litoral brasileiro possui 7.367 km² de extensão, fato que lhe confere uma enorme variedade de paisagens naturais, tais como: praias, restingas, dunas, mangues e falésias. Igualmente, a extensão do litoral, aliado particularidade das zonas litorâneas do Brasil, traz uma enorme vantagem estratégica e geopolítica, pois possibilita uma maior fluidez no que toca à circulação, detendo a primazia no comércio intercontinental executado majoritariamente pelo transporte marítimo. Não obstante, os espaços litorâneos continentais possibilitam o tráfego e distribuição de mercadorias entre as cidades portuárias e a sua hinterlândia (MORAES, 1999 p. 17) .

A relação entre a pesca e as cidades portuárias brasileiras é antiga e possui uma importância que atravessa as diferentes dimensões da vida urbana. Nos espaços urbanos litorâneos, as marcas da atividade pesqueira se evidenciam na paisagem cultural, na toponímia das ruas, nome das praias ou em locais atualmente valorizados a beira mar, em restaurantes, quiosques especializados em frutos do mar e nos tradicionais mercados municipais.

Se as cidades litorâneas receberam os primeiros impulsos da urbanização e industrialização nas décadas anteriores, com a chegada de Vargas se ampliaram sobremaneira por todo território nacional. Para Santos e Silveira (2009) a extinção de barreiras à circulação de mercadorias entre os estados da união, marcou o avanço no processo de integração econômica do espaço nacional. Portanto, a derrubada das barreiras alfandegárias acarretara numa maior integração mercantil e abertura para divisão territorial do trabalho no país.

A industrialização e nacionalização de setores básicos da economia foram as diretrizes seguidas durante o período Vargas. A integração começou pelas áreas que

circunvizinham São Paulo, tendo em vista que os transportes mais modernos se situavam no estado. Tal concentração facilitou a ascensão de hegemonia de São Paulo ao status de metrópole industrial nos anos que seguiram.

A mudança estrutural no esquema produtivo do país iniciada por Vargas conduziu a uma maior concentração de capital e seletividade geográfica da produção industrial nas áreas mais dinâmicas. Se tratando da atividade pesqueira, muitas das políticas públicas são ampliadas a partir de um viés modernizante e industrialista, tanto na promoção social (instalação de uma rede de hospitais, criação de policlínicas, ambulatórios, quanto na atuação em áreas pioneiras (desenvolvimento de áreas de pesquisa, instalação de postos experimentais de Biologia e Piscicultura), desenvolvendo atividades no campo de tecnologia do pescado desenvolvendo serviços de apoio a atividade pesqueira, promovendo o desenvolvimento de mão de obra mediante à instalação das escolas de pesca e a criação dos entrepostos e postos de recepção do pescado.

Diante da relação dialética entre a formação socioespacial e a expansão do meio construído, destacaremos no presente capítulo quais foram os problemas de abastecimento do pescado que justificaram as políticas setoriais de abastecimento expressas na construção do Entreposto Federal de Pesca no Rio de Janeiro. Levando em conta que a cidade é uma totalidade, fazem parte de um conjunto de mudanças na materialidade do território nacional que criaram as condições para os primeiros passos da integração nacional sob a égide do mercado.

A concentração da produção permite a otimização da distribuição, envolvendo os sistemas de engenharias e os fluxos materiais e imateriais. Cada componente do sistema possui uma característica própria indissociável das variáveis-chaves que comandam cada período da formação socioespacial.

Para Fico (1989), o Rio de Janeiro nunca teve de fato um sistema de abastecimento alimentar que justificasse a sua estatura. Em grande medida, o abastecimento sempre foi um quadro de grande preocupação para as autoridades. Desde a fundação dos primeiros alicerces da cidade, ocorreram sucessivas crises de abastecimento.

De fato, o problema deveria ser grande, afinal o rio era o mais importante entreposto de abastecimento comercial do sudeste e, por isso mesmo, acabava sendo pólo de dinâmica movimentação populacional. Suas funções administrativas, militares e diplomáticas forjavam-lhe características diante das quais um colapso de abastecimento podia significar muito (FICO, 1989,

p. 70).

Durante as três primeiras décadas do século XX o país lentamente se urbanizava, mediante a expansão dos complexos regionais agroexportadores. Os centros urbanos ficaram mais densos e diversificados economicamente, impondo novos desafios que exigiam aperfeiçoamento dos mecanismos regulatórios do Estado que precisaram promulgar novas leis e criar instituições especializadas e políticas setoriais.

Linhares e Silva (1979) elegem quatro grandes causadores para o encarecimento dos preços dos alimentos no início do século, a saber: a inflação, o comércio externo, o monopólio estrangeiro e os açambarcadores. A inflação, segundo os autores, eram fatores ocasionados pela depreciação e a diminuição das emissões de papel moeda, fator que atingia mais diretamente a carestia dos alimentos para as classes laboriosas. A expansão do comércio externo do Brasil aliada à dificuldade de importação de determinados alimentos, levou ao aumento dos preços de alguns gêneros. Um terceiro fator não menos importante na causa do encarecimento dos preços dos alimentos era a monopolização da produção, circulação e do crédito dos alimentos feitos por bancos e companhias estrangeiras. Como desdobramentos dos monopólios estrangeiros destacam-se os açambarcadores, em especial as empresas ligadas à comercialização dos gêneros de primeira necessidade que atuavam tanto no até então Distrito Federal quanto em São Paulo.

Os chamados açambarcadores, monopolistas, ou atravessadores eram figuras que estavam presentes em qualquer debate acerca do abastecimento alimentar. Mormente a culpa dos problemas relacionados às crises de abastecimento foram relegados às práticas ambiciosas e oportunistas dos atravessadores. Contudo, apesar das críticas de teor moralista que frequentemente eram lançadas aos atravessadores, o fato é que grande parte dos problemas estavam relacionados ao monopólio e encarecimento dos gêneros alimentares e constituía uma dificuldade a mais no abastecimento, mas que apesar disso, era enfrentada de maneira cosmética pelas autoridades públicas exemplificada na fixação temporária de preços.

Para Fico (1989), no séc. XX o sistema de abastecimento alimentar do Rio de Janeiro passou por inúmeras mudanças que não raramente provocaram mobilizações de trabalhadores. Frequentemente as epidemias serviam de pretexto para comerciantes especuladores manterem o preço do alimento elevado. As oscilações

econômicas ou carestias, diz o autor, são indissociadas das revoltas dos trabalhadores. Trata-se de uma “economia moral das multidões” percebida pelo historiador inglês Thompson (1996), quando afirmara que os mercados na Inglaterra do séc. XVIII eram legitimados pelas crenças dos homens e mulheres da multidão imbuída de defenderem tradições e costumes. Aqui o autor nos conta que os mercados deveriam ser controlados, não se podia vender antes das horas determinadas, “os pobres deveriam comprar primeiro os grãos, a farinha fina, a farinha grossa”(…) “ com preços e medidas devidamente supervisionadas”. Aqui o poder dos intermediários e suas operações eram restringidos pela força da população.

Nos idos de 1919 ocorreram de maneira efetiva o levantamento de informações sobre a costa brasileira e com ela a atividade da pesca. Sob o comando de Frederico Villar e a bordo do cruzador José Bonifácio, a Marinha de Guerra fomentou a maior expedição da costa brasileira até então, com o objeto estratégico-militar objetivando nacionalizar a produção do pescado, constituindo colônias com a finalidade de salvaguardar o litoral de usurpações por parte de potências estrangeiras, capacitando e valorizando a pesca, os pescadores e as suas comunidades locais (RESENDE, 2011 p. 46).

Sob o comando de Frederico Villar, o cruzador José Bonifácio percorreu durante o período de quatro anos – 1919 a 1923- a costa marítima brasileira e o rio Amazonas, matriculando 100.000 pescadores, criando colônias e cooperativas dotadas de escola e saúde básica. Além disso, a missão do cruzador Bonifácio a partir do “Serviço de Pesca e Saneamento no Litoral”, tinha como objetivo reduzir o “ geleiro que, protegido pelo político, reduzia o pescador a escravidão, fornecendo os instrumentos de pesca- lícitos ou ilícitos- e os meios da precária sobrevivência a troco de todo peixe produzido” (BRASIL, 1975).

Diante dos dilemas no enfrentamento dos problemas estruturais de abastecimento e na indústria da pesca, o Ministério da Agricultura criou a inspetoria da Pesca que tinha como objetivo fomentar a indústria da pesca, proteger os pescadores, nacionalizar a atividade pesqueira, fiscalizar as ações relativas à prática da pesca e garantir que os pescadores façam parte de uma reserva de Marinhagem para a armada nacional (GOULARTI FILHO, 2016 p. 11)

Ante aos inúmeros problemas de abastecimento, a cidade do Rio de Janeiro passava por sucessivas crises de abastecimento e carestia dos gêneros de primeiras necessidades. Nos períodos anteriores à década de 1930, a descontinuidade das

políticas voltadas para pesca tornava o abastecimento de pescado oneroso para os pescadores, pois muitas vezes dependia de crédito de intermediários. O controle dos canais de distribuição do pescado era realizado pelos banqueiros que detiam a concessão dos postos de venda do pescado do mercado municipal.

Se a criação da Inspetoria de Pesca foi a primeira tentativa de realização dos balanços das riquezas ictiológicas existentes no Brasil (BRASIL, 1975) foi nos idos de 1919 que ocorreram de maneira efetiva o levantamento de informações sobre a costa brasileira e com ela a atividade da pesca, os pescadores e as suas comunidades locais (RESENDE, 2011 p. 46).

Contudo, tal período é marcado por uma profunda crise de abastecimento decorrente dos conflitos mundiais, no qual, a partir a década de 1920, importantes conflitos e sublevações sociais ocorreram na cidade do Rio de Janeiro. No governo Epitácio Pessoa (1919-1922) a cidade passou por profundas intervenções urbanísticas exemplificadas na derrubada do morro do Castelo, iniciadas na gestão do prefeito Carlos Sampaio (1920- 1922). Segundo Fico (1989) foram demolidas 500 casas e liberada uma área de 668 mil metros quadrados no centro da cidade. Igualmente, foi no governo Epitácio Pessoa que ocorreram mudanças no financiamento de capital estrangeiro no Brasil, onde a entrada de capital norte americano suplantou o capital inglês, ocorrendo o primeiro déficit da balança comercial, aumentando o custo de vida e acarretando prejuízos à população.

No governo Washington Luiz (1926-1930) ocorreu uma reforma financeira que teve como consequência o aprofundamento da desigualdade em âmbito nacional. Os efeitos da crise teve contornos dramáticos na cidade do Rio de Janeiro em particular o aumento do desemprego e fechamento de fábricas. Fico (1989) afirma que no período em voga, Estados Unidos e Inglaterra, pediram de volta os empréstimos feitos a Caixa de estabilização, fato que aumentou o encarecimento do custo de vida da população.

No período que antecedeu a Revolução de 1930, inúmeras crises assolaram a vida da população encarecendo o custo de vida dos trabalhadores no Rio de Janeiro. O abastecimento alimentar estava no centro da preocupação e era o maior fator de carestia da vida. Todavia, a forma como era justificada a carestia dos alimentos passava por explicação simplistas como o aumento da taxa de imposto sobre o alimento, a prodigalidade do brasileiro diante da fartura à mesa, o protecionismo alfandegário etc. (FICO, 2009 p. 116).

Apesar do preço do alimento ter aumentado antes da Primeira Guerra Mundial, o conflito foi um elemento fundante no controle do abastecimento alimentar. Para Fico (1989) tal fator explica-se pelos problemas econômicos que a guerra causou e paradoxalmente pela que ela não causou.

Não se trata de um paradoxo, mas, isto sim, da grande quantidade de referências que se fez no período, à especulação. Aparentemente para maior parte dos setores sociais que se debruçaram sobre o tema ocorridos na Primeira Guerra Mundial, muitos produtos não tinham seus aumentos justificados pela beligerância: esta desconfiança foi muito importância no sentido de estimular o debate e tornar mais conhecida o debate do abastecimento do Rio (FICO, 1989, p. 118).

As inflexões políticas ocorridas nos anos de 1930 provocaram mudanças profundas na intervenção do Estado na economia e no abastecimento, como congelamento de preços, através da tabela estabelecida pelo Ministério da Agricultura e até prisão de 30 dias para comerciantes que não respeitassem os preços fixados. Tais normas foram ajustadas nos idos de 1936 como, por exemplo, a fixação de preços, em especial nas feiras livres.

Pessanha (2003), as bancas de pesca sediadas na Praça XV monopolizavam a distribuição do pescado e pertenciam geralmente a comerciantes portugueses. Do valor das pescarias, 1/3 era capturada pelos banqueiros para o abatimento das dívidas, onde era comum a diminuição do preço do pescado e recontração da dívida por meio de outros empréstimos solicitados para manutenção da embarcação, compra e reposição de material.

Esse expediente indireto de apropriação correspondeu a uma das possíveis saídas empregadas por estrangeiros envolvidos na atividade, às imposições da chamada lei dos 2/3 de brasileiros natos nas tripulações da embarcação da pesca, as quais, por sua vez, deviam pertencer aos nacionais. (PESSANHA, 200, p. 25).

Para Diegues (2009) o processo de endividamento dos pescadores artesanais se deu graças à subordinação dos pescadores aos comerciantes/intermediários. No mercado municipal do Rio de Janeiro, uma prática recorrente eram as companhias de pescados e bancas comprarem o pescado e oferecerem crédito aos pescadores. O aumento do endividamento, não raramente, fazia com que o pescador perdesse o seu barco e seus petrechos, impossibilitando os pescadores artesanais de acumular capital. Fato que fazia com que as comunidades relativamente isoladas do centro

fossem menos estratificadas socialmente.

3.2 O período Vargas e as inovações normativas-institucionais para o setor pesqueiro

Foi somente no início da década de 1940 que ocorreram transformações na estrutura das cidades, onde as regiões brasileiras qualitativamente e quantitativamente responderam de forma mais ou menos expressiva. Tal período ficou marcado pelo início de uma mecanização do território e por uma incipiente modernização. Todavia, segundo Francisco de Oliveira (2013), em virtude de uma série de condicionantes, a medida em que a industrialização se torna o motor dominante da economia capitalista no Brasil, ela se torna primordialmente urbana porque não consegue penetrar nos espaços agrários.

Noutras palavras, a indústria no Brasil ou seria urbana, ou teria muito poucas condições de nascer. Esse é na verdade o maior determinante do fato de que a nossa industrialização vai gerar taxas de urbanização muito acima do próprio crescimento da força de trabalho empregada nas atividades industriais. Isso, retomando uma de nossas primeiras observações, vai dar lugar ao que a sociologia vulgar chamou de urbanização sem industrialização e a toda teorização sobre o “inchaço” e a marginalidade social nas cidades. Não se quer dizer que não haja marginalidade social nas cidades, mas essa marginalidade social é, ela mesma, um componente dos exércitos industriais de reserva. Não significa, tal como a teorização da marginalidade social tenta dizer, exclusão do mercado de trabalho, nem exclusão da economia urbana. Significa a forma peculiar pela qual a industrialização brasileira trouxe para dentro de si, de uma só vez, de uma pancada, todo esse exército industrial de reserva, vindo dos campos para dentro das cidades. (OLIVEIRA, 2013, p. 56).

O baixo nível de mecanização do território (SANTOS, 2002) impediu a complementariedade organizacional dos lugares, exigindo das indústrias o estabelecimento de uma maior composição orgânica para sua manutenção requerendo, portanto, um nível de capitalização muito mais elevada, tendo como consequência o aumento do custo da produção, fato que incidia diretamente no preço da mercadoria.

Foi então com a mudança do polo dinâmico da economia que teve início na década de 1930, que a industrialização balbuciente das décadas anteriores, deu lugar a uma mecanização do território nacional, criando sistemas técnicos, incorporando

novas áreas de produção e circulação, ainda que orientadas para satisfazer as necessidades de matérias-primas para além dos mares (SANTOS e SILVEIRA, 2009 p. 44). Mas é a partir de 1945 e, sobretudo na década de 1950, que a indústria brasileira de fato ganha novo ímpeto. A mudança na política cambial que favorece as indústrias, em detrimento as demais atividades econômicas, facilitaram a entrada da modernização econômica nacional e sua melhor inserção no mercado internacional e nacional.

A construção do Entrepasto Federal de Pesca é parte de uma reorientação política institucional em âmbito nacional. A década de 1930 inaugurou no Brasil uma série de mudanças que se traduzem em novas táticas econômico-sociais, expandindo uma base de contabilidade racional do capital, ou seja, da acumulação capitalista. O movimento que culminou com ascensão de Getúlio Vargas ao poder representou um “golpe da burguesia”. Em suma, foi à cisão da composição da classe dominante, onde a burguesia, propensa a criação de reformas estruturais, afastava os latifundiários comprometidos com a conservação das políticas econômicas. Tais perspectivas, se deram a partir do encontro das ideologias dos movimentos de esquerda com os movimentos nacionalistas.

Nos anos de 1930-1945 o nacionalismo passou a ser um elemento fundamental no debate político. Com a derrota das oligarquias, os discursos políticos e as diretrizes normativas estavam direcionadas em buscar soluções para os problemas da sociedade nacional.

A verdade é que as frequentes crises ocorridas na economia primária exportadora (borracha, açúcar, café mineração) e as próprias crises do capitalismo mundial (Primeira Guerra mundial, Depressão econômica e Segunda Guerra Mundial). Haviam revelados as situações estruturais da dependência econômica. Mas também revelavam as possibilidades que se abriam devido às estruturas que se abriam e à liberação das forças produtivas. Além disso, as crises econômicas e políticas, menores e maiores, acentuavam a clarificação da consciência social dos diferentes grupos e classes sociais (IANNI, 2009, p. 65).

O entendimento das sucessivas crises do setor primário-exportador, o surgimento do setor industrial nos anos de 1920 e 1930, aumento da urbanização e expansão do setor terciário impulsionou ainda mais o debate sobre um novo rumo econômico nacional que pusesse em cheque a dependência primário-exportadora. A formação do Estado burguês ocorreu concomitante a formulação de estratégias nacionais visando a crescente participação do Estado na economia nacional e a

crescente adoção de políticas econômicas planejadas nos anos que se seguiram.

Os movimentos de cunho nacional-burguês se detiveram ao avanço sobre o aparelho estatal exigindo o remodelamento das políticas econômicas, doravante voltando-se aos interesses do mercado interno. Para Prado Junior (2011) as mudanças de toda ordem ocorridas a partir da década de 1930 fazem parte da recomposição política que tinha como principal objetivo alterar o sistema produtivo de tal forma que a economia nacional não ficasse dependente dos sistemas produtivos tradicionais. Diante das novas políticas econômicas, ocorreram um conjunto de transformações para o estabelecimento de mecanismos jurídico-institucionais de controle dos recursos e dos trabalhadores.

O progresso da nova economia em germinação é condicionada sobretudo pela constituição e ampliação de um mercado interno, isto é, o desenvolvimento do fator consumo, praticamente imponderável no sistema anterior, em que prevalece o fator produção (PRADO JUNIOR, 2011, p. 218).

Para Ianni (2009) o período de 1930 inaugura uma nova relação entre Estado e economia, cujas formas de controle perpassavam pela estrutura de poder baseada na organização burocrática. Um conjunto de medidas foram criadas pelo Estado para que a economia não funcionasse de maneira autorregulada. Para tanto, os mecanismos de mercado foram substituídos por controles administrativos que tinha como mote o impedimento do mercado autoregulado. O Estado pós 1930 teve mesmo, para Ianni (2009), um papel fundamental no desenvolvimento das forças produtivas, na acumulação de capital e nas relações sociais de produção capitalistas. Ele é também agente privilegiado na expansão capitalista operando principalmente no nível infraestrutural. O autor define como a formação do capitalismo nacional o período no qual Getúlio Vargas chega ao poder.

Ianni (2009) enumera as mudanças capitaneadas pela centralização do exercício do poder pelo executivo que alicerçada pela tecnoestrutura estatal⁴ reconfigurou as bases do capitalismo nacional a partir da inauguração ou reformulação normativa do território. A amplitude destas mudanças visavam estabelecer o domínio estatal sobre setores econômicos que exerciam o monopólio econômico sobre determinados recursos e reajustamentos da distribuição de recursos

⁴ Trata-se da construção de órgão e funções governamentais concentradas no poder executivo no período Vargas.

e pessoas. Tal como Polanyi (2000) sugeria, o Estado atuava na criação de mecanismos jurídicos institucionais que serviam de anteparo à livre iniciativa econômica e, neste sentido, proliferavam todo tipo de controle, desde a formação dos preços até o controle do gasto dos consumidores.

A reconfiguração do papel do Estado mediante a política econômica intervencionista, para Ianni (2009), revela a vontade de determinadas frações de classe em projetar um novo sistema econômico e configurar um capitalismo nacional, de tal sorte que possibilitasse a criação de centros de decisões autônomas, tanto em âmbito interno quanto externo. Dos anos de 1930 a 1950, o governo federal criou comissões, departamentos, conselhos, fundações, institutos e planos, além de formular leis e decretos, incentivando debates sobre os problemas políticos e econômicos, culturais, educacionais e financeiros, atingindo, dessa forma, grande parte das esferas da vida social.

Tratava-se de formalizar em novos níveis as forças de intercâmbio e funcionamento das forças produtivas no mercado brasileiro. Além disso, pretendia-se também estabelecer novos padrões e valores específicos das relações e instituições de tipo capitalista (IANNI, 2009, p. 34).

Os enfrentamentos dos problemas nacionais estavam dispostos nas seguintes prioridades: emancipação econômica, ocupação do território, reintegração da relação cidade e campo, ruptura da dependência semicolonial (IANNI, 2009 p.69). O enfrentamento deste conjunto de problemas são clarificados nos discursos e planos de intenção de Getúlio Vargas.

O problema da ocupação econômica no nosso território é um postulado da própria criação do Estado nacional. Estamos fazendo a estruturação dos núcleos básicos do nosso crescimento, não apenas ao longo de nossa faixa marítima, mas abrangendo a totalidade do país. E essa obra, que será a maior glória da geração atual, porque significa unir, entrelaçar as forças vivas da nação, retomou o lema bandeirante de marcha para oeste. O crescimento de nossas cidades tem se intensificado à medida que se desenvolve as nossas indústrias. Essa evolução encerra, de par com os seus benefícios, perigo contra os quais devemos nos acautelar, restando o urbanismo que despovoava o campo e enfraquece a agricultura. Os novos estabelecimentos deverão se localizar próximas as fontes de matéria-prima em vez de procurar grandes centros urbanos (VARGAS, IANNI apud 2009, p. 71).

Nota-se que, no plano discursivo, a ocupação do território e a unidade nacional era buscada via processo de urbanização-industrialização. Embora atualmente seja

sabido que o crescimento desordenado e terciarização das cidades acompanhado do esvaziamento dos campos foi o modelo no qual o capitalismo brasileiro se alicerçou, a industrialização capitalista assumiu um papel primaz na modernização das forças produtivas. Ainda no plano discursivo, o plano marcha para o oeste visava a ocupação dos vazios demográficos dos sertões de modo que pudesse impulsionar a industrialização e subsidiar o novo modelo de acumulação baseado na industrialização (SILVA, 2019). Contudo, o avanço do projeto de modernização autoritária em direção aos Cerrados e posteriormente na Amazônia, levada a cabo até os dias atuais, são insensíveis às populações locais e é responsável tanto pela espoliação de povos tradicionais quanto pela destituição de práticas ancestrais enraizadas nos lugares.

Entre as muitas intervenções no ordenamento da economia do país, criou-se um novo arcabouço jurídico administrativo de apoio e fomento, necessário ao autarquias, conselhos, códigos e comissões que visavam racionalizar a atividade econômica.

O controle desses órgãos por um pessoal político convencido da necessidade de modernização do país e de que o Estado seria o único mecanismo capaz de garantir tal modernização [...] Cabe ressaltar que vários desses códigos procuraram substituíram códigos em vigor desde o período colonial ou mesmo ocuparam um espaço inteiramente vazio. (LINHARES e SILVA, 1979, p. 89).

No plano macroeconômico, a prática cambial era destinada a combater a alta dos preços no período em tela tendo como consequência à redução relativa das importações de manufaturas em favor da importação de bens de capital e insumos. Sem embargo, com a redução das importações, o fator dinâmico principal passa a ser o mercado interno, tal fato se estabeleceu na inversão de créditos ocasionados pela redução dos preços dos produtos voltados para exportação no plano internacional, notadamente o café, e pela alta rentabilidade do mercado interno.

Diante de um contexto de mudanças institucionais, de criação e fomento das atividades industriais voltadas para o mercado urbano, caberia portanto, a criação de capitais fixos que pudessem concentrar e aumentar a capacidade do abastecimento de alimentos de uma crescente população urbana.

No relatório do Ministério da Agricultura no Governo Vargas (1930-1940) aponta que, com a ascensão de Vargas ao poder, o ministério de Agricultura, Indústria

e Comércio foi desmembrado, dando lugar ao Ministério da Agricultura. Com isso, alguns órgãos estritamente regionais foram transferidos para o Estado enquanto outros foram extintos (BRASIL, 1934). Além disso, três leis foram decretadas: o Código Florestal, de Caça e Pesca de Minas e de Águas.

Assim é que em 1934, o Ministério da Agricultura se apresentava como uma organização técnica, planejada com suas principais atividades. Três departamentos foram criados: Animal, Vegetal e Mineral. Conservou-se ainda a secretaria de Estado, agora compreendendo as Diretorias de: Estatística de Produção, incumbida de estatística e publicidade; Organização e defesa da produção- encarregada dos fomentos do cooperativismo e crédito agrícola; Contabilidade e Expediente (BRASIL, 1934, p. 6).

As intervenções do Estado na esfera econômica foram possíveis graças ao novo aparato jurídico institucional. Com efeito, tais mudanças foram materializadas no território nacional através da alocação de canais de distribuição, estabelecimentos de estoque e armazenagem da produção agrícola. A ineficiência na fiscalização do abastecimento do Mercado Municipal do então Distrito Federal fez com que as autoridades públicas desenvolvessem organizações paralelas e setoriais que visavam minorar a situação do abastecimento e encarecimento dos alimentos.

Entre a década de 1930 e 1940 foram criados mecanismos regulatórios e institucionais ligados ao setor pesqueiro. No Decreto 22. 507 de 27 de fevereiro de 1933 foram criados a Diretoria de Fomento à Produção Animal que organizou a Inspeção de Caça e Pesca subordinada ao Ministério da Agricultura. No ano seguinte, a partir do Decreto 23. 672 foi criado o Código de Caça e Pesca que estabelecia normas para a atividade pesqueira. Ainda em setembro no ano de 1933, foram transferidos para nova diretoria os serviços da Pesca e saneamento do litoral, pertencentes ao Ministério da Marinha então.

Segundo o relatório do Ministério da Agricultura no Governo Vargas (1933-1940), com a criação da pasta “iniciou-se uma intensa campanha em defesa da Caça e Pesca no Brasil” (BRASIL, 1941 p. 9). Dentre os atos criados pelo ministério destacam-se:

- A obrigação do consumo de pescado nos estabelecimentos estaduais e federais subvencionados pelo Governo Federal;
- Favores a quem instalasse peixarias modelos;
- Disposição sobre a pesca e indústrias derivadas e criando a taxa de expansão de pesca;

- Regulação dos registros das fábricas de conserva de pescado;
- Aprovando o regulamento para execução, pelos estados, dos dispositivos relativos à caça e a pesca;
- Regulando a concessão de empréstimos aos industriais de pescado;
- Concedendo auxílio anual de Cr\$ 200 as colônias de pescadores;
- Instituído o selo pró-fauna;
- Regulando venda e distribuição do pescado.

Posteriormente, a Diretoria de Caça e Pesca foi transformada em Serviço de Caça e Pesca e atendendo as conveniências comprovadas, o Código de Caça e Pesca foi transformado em Código de Pesca (Decreto-lei nº 794 de 19/10/1938) e Código de Caça (Decreto-lei nº 1.21012/044/1939). Diante da nova densidade normativa, modificava-se definitivamente o papel do Estado na política de abastecimento da pesca, deixando de ser somente o mantenedor das bases materiais, ou órgão de tutela dos pescadores, passando a exercer o papel de promotor da modernização e fomentar as pesquisas científicas voltadas à produção pesqueira em larga escala. A diretoria de Caça e Pesca constituía-se em três pilares: a indústria, a investigação e a criação.

Em 1938, a Diretoria de Caça e Pesca foi transformada em Divisão de Caça e Pesca, permitindo a ampliação das suas operações. Sendo assim, a divisão de Caça e Pesca foi expandida criando Estações Experimentais de Caça e Pesca, Postos de Piscicultura, Postos de Fiscalização de Caça e Pesca, Aquários e Parques de refúgio da vida silvestre. A ampliação da diretoria de Caça e Pesca e expansão de suas funções, deve-se a taxa de “expansão da Pesca”, cujo orçamento de Cr\$ 5.500.000 anuais foi revertido em benefícios nas instalações referidas

A partir de novembro de 1939, visando o controle e organização da economia pesqueira, o Ministério da Agricultura realizou grandes obras em âmbito nacional. Dentre estas obras destacam-se a construção dos Entrepostos Federais de Pesca no Distrito Federal, Angra dos Reis (RJ), Cananéia (SP), Rio Grande (RS) e outros construídos posteriormente como o de Recife (PE), Maracanã (PA), Manaus (AM).

Entreposto de pesca da cidade do Rio de Janeiro

Área total construída	3.487, 80 m ²
Custo da obra	Cr\$ 11.500,00

Capacidade das Câmaras 440 toneladas

Entrepósito de Angra dos Reis- Estado do Rio de Janeiro

Área do entreposto	539,96 m ²
Área da Garagem	128 m ²
Área da residência do encarregado	59,76 m ²
Área do dispensário médico	<u>102,50 m²</u>
	830,22 m ²
Capacidade das câmaras	18 toneladas
Custo da obra	Cr \$ 456.000,00

Entrepósito de Pesca da Cananeia- São Paulo

Área do Entrepósito	364,75 m ²
Área da Garagem	<u>128 m²</u>
Área total construída	492,75 m ²
Capacidade das câmaras	40 toneladas
Custo total	Cr\$ 705.000,00

Entrepósito do Rio Grande- Rio Grande do Sul

Área total construída	4.481, 80 m ²
Capacidade das câmaras	500 toneladas
Custo da obra	Cr\$ 4.315.474,30

Outros entrepostos

Recife área 185,74 m²

João Pessoa área 185,74 m²

Maracanã área 185,74 m²

Manaus área 185,74 m²

Capacidade das câmaras de cada um 20 toneladas

Custo total dos 4 entrepostos Cr\$15.81280,60

A aplicação da Taxa de expansão da pesca possibilitou a criação da Comissão Executiva de Pesca, no Ministério da Agricultura. A atribuição desse órgão estava voltada para fiscalização do comércio de pescado em todo país e a organização de cooperativas, cobrando uma taxa de 5% sobre o valor do pescado comercializado nos entrepostos federais. Tais recursos eram destinados ao financiamento de operações, como aquisição de equipamento e insumos diversos, e a instalação de pequenas indústrias e armazéns. Os serviços ligados a inspeção sanitária se mantiveram como

atribuição da Divisão de Caça e Pesca.

Os decretos leis 2.601 de 19 de setembro 1940, isentava de cobranças a matrícula dos pescadores profissionais. Em março de 1941, a partir do decreto 3.118 de 1941, foi criada nas instalações do Entrepasto Federal de Pesca, a policlínica dos pescadores. Segundo o relatório do Ministério da Agricultura, tais decretos –leis, visavam respectivamente “facilitar o registro dos pescadores profissionais nas capitâneas dos portos da Marinha e zelar pela saúde dos pescadores e suas famílias, não sendo descurada a assistência social aos mesmos” (BRASIL, 1941 p. 109)

Não obstante, com o fomento promovido pela Taxa de expansão da Pesca, ocorreu a modernização da indústria de pescado e seus derivados, aumentando sobremaneira a capacidade produtiva das mesmas. As mudanças no processamento dos produtos e subprodutos do pescado aumentaram a sua capacidade produtiva a partir de procedimentos e operações modernas que deixaram de ser “empíricas e rudimentares” e passaram a ser “inovadoras e higiênicas”. Se em 1934 o país atingiu a produção de 2.112.521 kg, em 1941 subiu para 11.208.640 kg.

Com a guerra, passou o país de importador de conservas finas para exportador, assim é que importávamos antes da guerra, cerca de 500.000 kg de conservas enlatadas, ao passo que em 1943, conseguimos exportar cerca de 800.000 kg dessas mesmas conservas para África do Sul e Guianas (BRASIL, 1941, p. 109).

Visando a organização da distribuição e comercialização do pescado no país, a partir do decreto nº 24. 519 de 30 de junho de 1934 e do decreto lei de 24 de julho de 1942 foram instaladas as peixarias modelos no então Distrito Federal e outras capitais do Brasil. Em suma, tais peixarias visavam organizar dentro das bases técnicas do conjunto de normas organizadas no escopo do Ministério da Agricultura. Ainda em 1942 a partir do decreto lei de 1. 5030 de 1942 foi criada a Comissão Executiva para Pesca, cuja a atribuição é a intervenção na atividade com o intuito de organizar cooperativas de pesca com limites de ação e estabelecer as principais diretrizes legais. Tal comissão estava vinculada a Caixa de Crédito dos Pescadores e Armadores e a Policlínica da Pesca que foi extinta no ano de 1945. Além do mais, o Decreto lei n 1.159 de 15 de março de 1939 estabeleceu regras no sentido de promover colaboração entre os estados da federação e a União. Com isso, o governo federal concedeu aos estados a Taxa de expansão de Pesca arrecadada no interior do território no ano anterior, acrescido de 20 %, a título de indenização e despesa.

Os entrepostos ou terminais pesqueiros são as principais áreas de infraestrutura de embarque e desembarque da pesca, servindo de elo entre a produção e o consumo. A partir do decreto lei nº 794 de 19 de outubro de 1938 o governo federal instituiu a construção de entrepostos de pesca nas principais cidades litorâneas e ribeirinhas do país. Sob o comando do Ministério da Agricultura, o primeiro deles foi inaugurado no dia 3 de outubro de 1941 nas margens da praça XV de Novembro. O Entreposto Federal de Pesca foi criado com o intuito de adequar, inspecionar, conservar e transportar o pescado. Tal estrutura tinha a finalidade de garantir o acesso da população aos gêneros de primeira necessidade, facilitando o abastecimento, a fiscalização do poder público e restringir a influência dos banqueiros de pescado do mercado municipal, que exerciam o monopólio de compra e venda do pescado no Rio de Janeiro, pagando preços aviltantes pelo pescado e encarecendo o preço final. Segundo o Relatório do Ministério de Agricultura (1934-1941)

Com a instituição do Entreposto de Pesca, conseguiu o Governo livrar os pescadores e os consumidores da ação gananciosa dos intermediários, concorrendo também para o aumento da produção de pescado na jurisdição dos mesmos; os pescadores tem neles um ponto de apoio para suas atividades, recebendo com facilidade combustível e gelo, contando, outrossim, com câmaras frigoríficas para conservação das sobras resultantes de maiores produções (BRASIL, 1941, p. 109).

Embora seja sabido o caráter apologético em favor do governo Vargas do relatório, nota-se que a construção dos entrepostos, em particular o Entreposto Federal de Pesca, notabilizou o aumento da produção do pescado na cidade do Rio de Janeiro. Se em 1934, a produção era de 13.030.674 kg de pescado contra 19.185.317.500 kg em 1941, nos valores de Cr\$16.746.782,60 a 28.527.059,50 respectivamente.

O processo de construção do Entreposto Federal de pesca gerou muitos conflitos e controversas. Em reportagem do Correio da Manhã os banqueiros de pescado do Mercado Municipal enviaram um memorial protestando contra o artigo 6º do decreto lei do código de caça e pesca de 1934 que instituiu a criação dos Entrepostos. Getúlio Vargas imediatamente enviou um despacho com os seguintes dizeres:

Arquivem-se não ha nada que indeferir. A instalação dos Entrepostos de Pesca é medida de grande alcance e utilidade pública devendo ser extensiva ao comércio de frutas a fim de pôr termo dos truts dos açambarcadores.

(CORREIO DA MANHÃ, 1934, p.5).

Da mesma maneira, outro entusiasta da criação do Entrepasto Federal de Pescado era o Almirante Frederico Villar. Para o comandante que, a bordo do Cruzador Bonifácio, foi pioneiro na organização das colônias de pesca em todo território nacional, a instalação dos entrepostos correspondia às mudanças institucionais profundas no tratamento de questões marinhas e que levaria a um futuro de prosperidade social e econômica. Nos elogios efusivos do comandante.

Bem sabe o Correio da Manhã como eu encaro a defesa dos nossos homens do mar. A nação não poupará jamais os seus aplausos e sua profunda gratidão - gravando em chamas indeléveis no coração do povo a sua fé na realização dos ideais que encerra o decreto 23.134 de 9 de setembro de 1933, hoje consagrado com a criação dos Entrepastos Federais da Pesca, os primeiros dos quais acabamos de ver inaugurados nesta capital. Em que possa ser um fato banalístico e sem consequência- as construções desses entrepostos constituíram uma sementeira magnífica, promissora e abundante seara em benefício da prosperidade da classe econômica e social da classe laboriosa que com orgulho representamos nesta confederação geral, realizando um dos nosso mais caros objetivos. No dia que despertarmos para exploração das maravilhas que nossas águas encerram, a nação inteira se deslumbrará nas possibilidades de riqueza e prosperidade e claro, infintos horizontes se abrirão ao Brasil. (CORREIO DA MANHÃ, 1934, p. 5).

Criado para adequação, disciplina e controle do comércio de pescado que ocorria nas docas do antigo mercado, o Entrepasto era uma reivindicação que remontava ao início do século XX, quando o Almirante Frederico Villar iniciou o seu trabalho de organização da pesca. Os primeiros ensaios para criação do Entrepasto Federal ocorreram no Estado de São Paulo em 1924, no município de Santos na sede da até então Confederação Nacional de Pesca. Previa-se a montagem de frigoríficos. Contudo, com a “terrível oposição dos banqueiros do mercado” só foi possível fazer a instalação de um pequeno frigorífico.

Em caráter provisório o primeiro entreposto entrou em funcionamento já em 1938 . No mesmo local onde posteriormente foi inaugurado o entreposto definitivo, foi erguida uma estrutura provisória com o intuito de diminuir o poder de barganha dos banqueiros do mercado municipal. Sob o controle do governo federal, o entreposto fez com que muitos banqueiros abrissem falência. Pessanha (2003) afirma que tal processo possibilitou que as dívidas com muitos pescadores no bairro de Itaipu, no município de Niterói, fossem dissolvidas.

Figura 15 - Getúlio Vargas visitando as obras do entreposto



Fonte: ARQUIVO NACIONAL, 1938.

No primeiro ano de funcionamento do entreposto provisório foi possível perceber um aumento significativo na produção de pescado no município do Rio de Janeiro. Segundo dados da Divisão de Caça e Pesca do Ministério da Agricultura, a comercialização do pescado durante o ano de 1938 foi cerca de 18.529.750 kilos, no total de 27.758: 535\$

Tabela 1 - Preços no Entreposto Federal de Pesca provisório-1939

Pescado	Peso (Kg)	Preço (Cr\$)
Acara	9595	1\$ 497
Badejo	424.282	3\$665
Batata	445.084	2\$216
Bonito	148.385	382
Camarão lixo	647049	1\$946
Camarão rosa	666.192	s/d
Camarão verdadeiro	847792	4\$088

Cherne	279. 981	3\$888
Corvina	525.599	1\$843
Corvina congelada (E. G.S	508189	1\$101
Enchova	171907	2\$651
Mistura	141. 217	852
Namorado	547895	3\$360
Pargo	208136	2\$456
Pescadinha	289243	3\$354
Sardinha verdadeira	6991222	595
Tainha	172048	2\$385
Xerelete	1119900	2\$385

Fonte: DIVISÃO DE CAÇA E PESCA NO MINISTÉRIO DA AGRICULTURA, 1939.

Apesar de provisório, o entreposto ganha proeminência na política de distribuição do pescado e fixação dos preços. Nos períodos de encarecimento do pescado o Ministério da Agricultura na figura do senhor Fernando Costa, fixava o preço do pescado nos mercados varejistas e feiras livres a partir do valor estabelecido no entreposto. Nos períodos da Semana Santa a administração e direção do entreposto estabeleciam e fixavam preços máximos. Como exemplo, a direção e administração do entreposto criava uma rígida estratégia de controle e administração do comércio do pescado com a finalidade de evitar o encarecimento nas mãos dos açambarcadores, “exportadores” e ambulantes, mesmo no interior do entreposto. Nota-se, com isso, o crescente aumento da demanda e do consumo do pescado, no ano de 1939 para o ano de 1940 que atingiu cerca de 900 contos.

Ainda sobre a Semana Santa, a produção do pescado foi tamanha que os proprietários de traineira distribuíram 900 quilos de sardinha e 800 quilos de cavalinha aos mais pobres, segundo reportagem do Correio da manhã do dia 28 de março de 1940. Por outro lado, foram abandonados pelos pescadores no Entreposto, cerca de 500 quilos de sardinha, que foram remetidas pelo S.O.S. e outras instituições de caridade registradas na Divisão de Caça e Pesca.

Com a criação do Entreposto Federal de Pesca, inaugurava-se um novo momento de racionalização das etapas produtivas do pescado. Igualmente,

evidenciava-se um novo modelo de racionalidade do território que se designou na otimização do abastecimento para uma crescente população urbana.

Aos poucos o entreposto ganhou forma. No dia 20 de maio a comissão de administração das obras de construção do entreposto para a conclusão de obras para construção de câmaras frias do entreposto; dia 29 de maio de 1938, a comissão de administração de obras encomenda a chegada de frigoríficos; 16 de Julho ocorreu a secção de arquitetura e engenharia do Ministério de agricultura para fornecimento de instalação de aparelhos de iluminação na ala do edifício do entreposto federal de Pesca; no dia 29 de agosto Instalação de gás, água e esgoto.

Figura 16 - Inauguração do entreposto



Fonte: Arquivo Nacional, 1941.

A localização do Entreposto Federal de Pesca nas margens da baía de Guanabara favorecia as embarcações dos núcleos pesqueiros do entorno, bem como das cidades litorâneas mais afastadas. Embarcações de diferentes tamanhos e de diferentes organizações produtivas escoavam a sua produção no entreposto federal. Para Silva (2015), a criação dos entrepostos foi uma tentativa de criar normas para a atividade pesqueira e modernizar a sua organização produtiva sob a tutela do Estado desenvolvimentista. Representava a construção da renovação da materialidade do território tendo o Estado como indutor .

O entreposto ficou subordinado diretamente à Indústria da Caça e Pesca da diretoria da Indústria Animal do Ministério da Agricultura. Sua organização era realizada da seguinte forma:

Os trechos do cais interno e internos que serviam à doca do mercado velho ficavam reservados exclusivamente à atracação das embarcações de pesca como parte integrante do Entreposto; Todo pescado que passasse pelo Rio de Janeiro, exceto o pescado destinado às fábricas de conserva, por qualquer meio de transporte, era obrigado a passar pelo entreposto; As autorizações para o pescado destinados às fábricas eram concedidas mediante a assinatura de um termo de compromisso na Diretoria de Caça e Pesca de remessa pela fábrica com a quantidade de pescado por ela consumido; A ausência do termo implicava na imediata cessão da autorização; Não era cobrada nenhuma taxa de embarque do pescado no Entreposto, onde era obrigatoriamente pesado e inspecionado; O pescado julgado impróprio para o consumo era inutilizado ou apropriado pela indústria; As vendas por atacado, assim como os leilões eram realizados obrigatoriamente dentro do Entreposto; Só era permitido a venda a varejo aos pescadores devidamente regularizados no Entreposto; Os leilões eram livres a qualquer interessado; Quando os leilões forem feitos por pessoas designadas pelo pescador, a taxa nunca será superior a 5%. Seu funcionamento era das 5 às 18 horas; O transporte do pescado de bordo era realizado pelos próprios pescadores ou por carregadores por eles designados; A inspeção era realizada pelo Departamento Nacional de Saúde Pública; Como dependência funcionava um frigorífico destinado exclusivamente para o armazenamento do pescado, cujo funcionamento ficou sob a supervisão da Diretoria de Caça e Pesca; O pescado depois de retirado do frigorífico não poderia ser comercializado misturado com as remessas de pescado do dia, não podendo voltar para o frigorífico; Junto ao frigorífico funcionava uma fábrica de gelo destinada aos pescadores e empresas de pesca, sob a fiscalização da diretoria de Caça e Pesca;

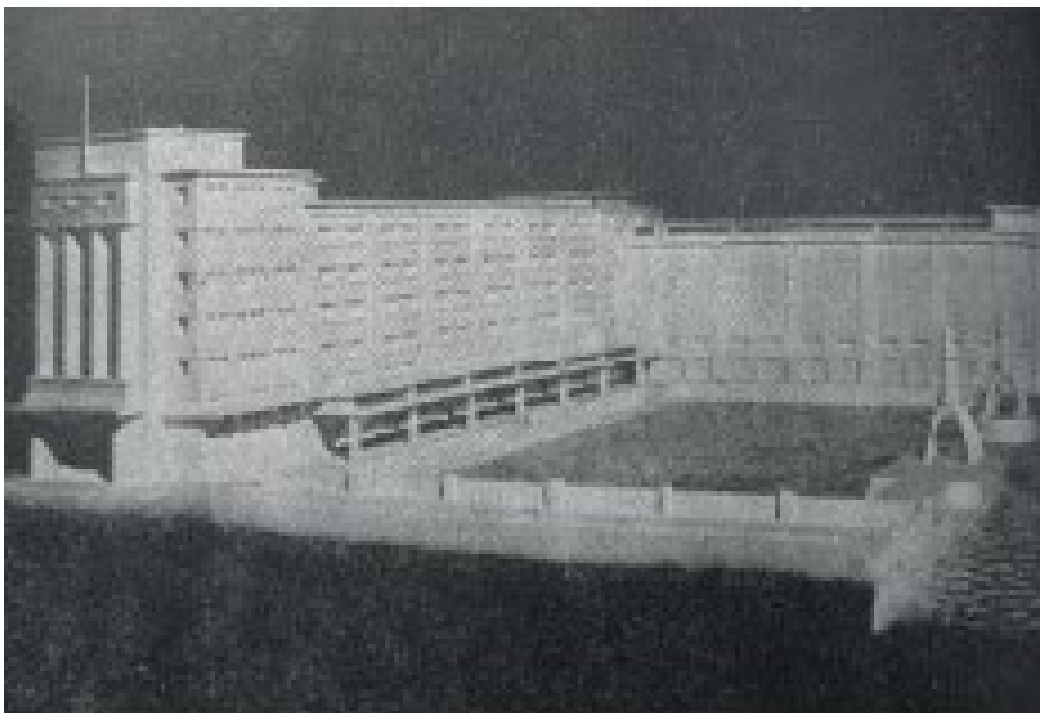
O Entreposto Federal de Pesca foi edificado na Paça XV de Novembro e inaugurado dia 3 de outubro de 1941. No discurso de Getúlio Vargas, a construção do Entreposto Federal de Pesca visava “o amparo aos mais desprotegidos” e “a defesa da economia das classes trabalhadoras” e o acesso a “gêneros de primeira necessidade” que facilitassem o abastecimento e a fiscalização do poder público. A iniciativa de construção do prédio coube ao Ministério da Agricultura na gestão de Fernando Costa que teve como principal marca o incentivo a policultura e a

valorização do ensino e pesquisa agrícola.

Afeito ao caráter rural e neocolonial o ministro da agricultura Fernando Costa elegeu para construção do prédio do Entrepasto um outro tipo de moderno, sintonizado com preocupações faixadistas da art Decó. O projeto foi do arquiteto Humberto Nabuco e cálculo estrutural do engenheiro Leopoldo Schimmelpfeng. O prédio possui 3.500 m² em formato “L” delimitada pelo lado da baía o atracadouro. As duas colunas em U da entrada do prédio de inspiração art Decó inaugurado em 1941 têm 3 metros de altura, cada, aproximadamente. Estão revestidas em granito preto, na base, e pelos baixos-relevos aqui reproduzidos, que magistralmente retratam a atividade da pesca artesanal brasileira, seus petrechos e embarcações, realizada por dezessete homens representando os diferentes tipos étnicos que formam a nação.

O pavimento acomodando dois blocos, no primeiro perpendicular a baía os setores de frigorificação e máquinas de fabricação de gelo. No bloco maior com aproximadamente 2.500 m² de área e seis andares, medindo 110,70 m x 21,50 m, e malha estrutural de 5,80 m x 7,0 m, concentrava no térreo as vendas a varejo e por atacado, e na sobreloja, os serviços de fiscalização sanitária e estatística da Diretoria de Caça e Pesca. No primeiro andar, encontravam-se instalados os serviços de embalagem e o primeiro grupo de câmaras frigoríficas, enquanto no segundo, o Museu de Caça e Pesca, bem como a Policlínica Geral dos Pescadores. O terceiro andar acomodava ainda o restante da Diretoria, mais as seções industriais e de pesquisas e o salão de conferências, enquanto o quarto, o serviço de meteorologia, que passava a ser de responsabilidade da pasta da agricultura. No quinto e último andar, encontrava-se o restaurante, em que os vários aquários para conservação do pescado vivo contribuíam para a ornamentação do ambiente.

Figura 17 - Planta do entreposto federal



Fonte: RIBEIRO, 1944.

Credita-se o incremento que a atividade pesqueira recebeu em grande medida, a criação do entreposto de pescado da praça XV de Novembro. Bernardes e Bernardes (1950) afirma que grande parte da produção do camarão de diversos rincões do estado do Rio de Janeiro afluía para o entreposto. Além destas atribuições, o Entrepasto Federal de Pesca foi criado para concentrar a cadeia de suprimento (compra de diesel, petrechos, motor etc.), assistência social para o pescador (hospital e restaurante) e ciência (serviços meteorológicos). Por esta via, a construção do Entrepasto Federal fomentou a organização dos circuitos espaciais de produção e, ao mesmo tempo, os círculos de cooperação da pesca.

Figura 18 - Chegada do pescado no entreposto



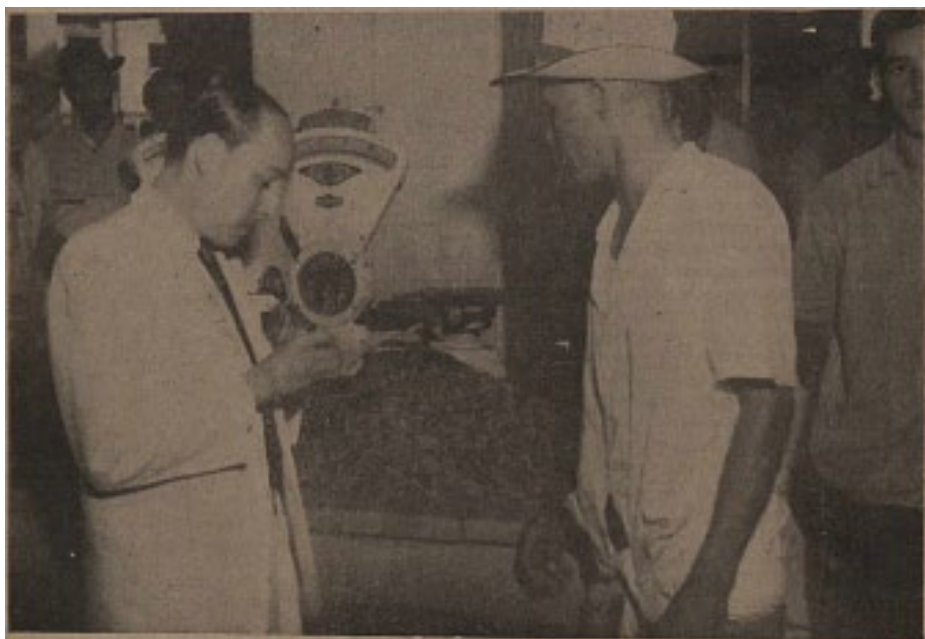
Fonte: REVISTA DO SERVIDOR PÚBLICO, 1949.

Figura 19 - Embarcações chegando no entreposto



Fonte: REVISTA DO SERVIDOR PÚBLICO, 1949.

Figura 20 - Entrevista com leiloeiro



Fonte: REVISTA DO SERVIDOR PÚBLICO, 1949.

Todos esses processos modernização do território redundaram em um maior incremento do setor pesqueiro em âmbito nacional e na cidade do Rio de Janeiro, em particular. As modificações provocadas pela política industrializante que teve como consequência a construção do entreposto modificou a divisão social e territorial da

pesca produzindo segmentações distintas na circulação do pescado e nos circuitos da economia urbana no Centro do Rio de Janeiro.

3.3 A renovação da materialidade do território nacional e a modernização do setor pesqueiro

Segundo Resende (2011) a pesca é uma atividade intimamente relacionada ao processo de colonização portuguesa no Brasil. Sendo a maior parte da ocupação dos portugueses se deu nas zonas litorâneas em direção ao interior, percorrendo caminhos a partir das redes de drenagens.

A pesca de linha de fundo de caíques foi trazida pelos poveiros, portugueses da Póvoa do Varzim- comunidade pesqueira localizada no norte da cidade de Porto para a baía de Guanabara. Esses pescadores vieram trazendo petrechos de pesca e embarcações a remo e a vela. Os pescadores embarcavam nas lanchas até Abrolhos (sul do estado da Bahia) onde passando para os caícos (pequena embarcação) pescavam sozinhos à linha.

A pesca do camarão com Balão era praticada por portugueses e espanhóis no bairro do Caju, no município do Rio de Janeiro. Tal pescaria se realizava através do balão, rede sustentada por dois cabos. Essa modalidade propiciava uma mobilidade muito superior às redes tradicionais e era realizada ao fundo da baía de Guanabara, fato que transformou os agricultores portugueses em pequenos pescadores artesanais.

A pesca da sardinha pelas traineiras foi introduzida no país por pescadores espanhóis.. A partir da chegada da traina- uma grande rede de cerco que se fechando concentra sardinha em grande escala num saco- houve o incremento na pesca da sardinha. O sucesso dessa operação fez com que outros pescadores os imitassem, encomendando suas redes na Espanha. A princípio, a pesca da sardinha era realizada em regime de parcerias⁵.

Na medida em que houve ampliação dos mercados, a organização da pesca

⁵ Em suma, nas parcerias os pescadores trabalham juntos partilhando o dinheiro em três partes: duas para os companheiros de empreitada e uma para a manutenção dos barcos de rede.

na traineira se tornou mais complexa. Dessa maneira, surge a figura do armador. A princípio o armador possuía uma embarcação e atuava diretamente nas pescarias através do regime de companhia. Com o aparecimento das primeiras indústrias de sardinha no Rio de Janeiro, o armador se desvincula do processo de captura. Doravante possuindo mais de uma embarcação, o armador passa a se dedicar a administração dos lucros provenientes da comercialização do pescado, constituindo as primeiras pequenas empresas de captura).

Quando se organizaram essas empresas, os armadores que não mais participavam diretamente do trabalho foram buscar em Santa Catarina a força de trabalho entre os pescadores artesanais de origem açoriana. Até essa época, a quase totalidade da captura do pescado no Brasil era realizada pelos pescadores artesanais, que foram organizadas em colônias de pescadores, entidade corporativa criada pela Marinha de Guerra (1922). (DIEGUES, 1984, p. 55).

A princípio, as pequenas empresas armadoras atuavam na produção, fornecendo o pescado para as indústrias de beneficiamento. Diegues (1995) afirma que a presença de grandes estoques de pescado e a proximidade de um grande mercado consumidor possibilitou a concentração das empresas armadoras na região sul do país. Posteriormente, esse fator também possibilitou a formação da empresa de pesca, em sua maioria também na região sul.

A partir de 1956, com a chegada de Juscelino Kubitschek ao poder que o rumo da economia brasileira passou por uma grande transformação. Com um amplo plano de desenvolvimento denominado Plano de metas (1956-1960) visou-se a construção uma maciça criação industrial integrada, aprofundando a relação do Estado com a economia. Se em momentos anteriores a industrialização era favorecida pelo estrangulamento da economia externa, doravante a onda modernizadora passara a atuar a partir da base capitalista construída no sistema econômico pré-existente, de um lado, e a exigência de complementaridade e interdependência da reprodução ampliada do capitalismo sob o comando do Estados Unidos como hegemonia do sistema mundial no pós Guerra.

Pode-se dizer que o governo Kubitschek se beneficiou da convergência de três movimentos distintos que se combinaram com a tendência do subsistema econômico brasileiro e do sistema internacional, já apresentadas. Em primeiro lugar, o poder público no Brasil já havia apresentado experiências parciais da economia planejada. Desde a década de 1930, o governo já procurara manipular, de modo cada vez mais sistemático e dinâmico, os instrumentos econômicos. Em segundo lugar, a CEPPAL desenvolvia o

debate sobre desenvolvimento dentro, substituição de importações, modernização político-administrativa, programação econômica (setorial, regional e global) numa linguagem aceitável por algumas correntes políticas e econômicas de vários países da América Latina. E em terceiro lugar, o governo dos Estados Unidos, bem como alguns setores empresariais daquele país haviam começado a aceitar a alternativa do planejamento governamental em países dependentes ou coloniais (IANNI, 1999, p. 149).

Para Santos (2003), se em momentos anteriores a preocupação estava em criar estradas que ligavam a produção ao consumo, doravante é imprescindível a ligação de ramais e redes que tiveram como consequência a especialização da produção agrícola e a difusão do consumo. Tratava-se de uma mecanização incompleta do território nacional no qual Santos em trabalho alhures (SANTOS e SILVEIRA, 2009) denominou de formação da região concentrada⁶.

A integração do território através do transporte, controle dos pontos de estrangulamento da produção nacional mediante a criação de indústria de bens de capital e das obras de grande porte conformou um elemento fundamental na economia interdependente estabelecida por JK e foi premissa para organização do capital. Apesar da nova política se orientar a partir da aliança entre a ideologia nacionalista e o setor privado, o processo de integração nacional se manteve em curso nos anos que seguiram. Dessa forma acentuou-se a complexidade das relações sociais de produção e divisão territorial do trabalho. Igualmente aumentou a segmentação social, contradições e desequilíbrios econômicos-sociais.

A centralização do poder do Estado brasileiro, aliado à renovação da materialidade do território nacional com a criação de densos sistemas de engenharia e telecomunicações, aumentou a entrada de capital estrangeiro concomitantemente ao crescimento exponencial da população urbana. As causas essenciais desse contexto são os progressos sanitários, a melhoria relativa dos padrões de vida e a própria urbanização. A rápida expansão do centro passava exigir mais mercados, não apenas fora, mas também dentro do país (SANTOS e SILVEIRA 2009 p. 44). Tal fase durou até o fim dos anos de 1960 quando, a partir do golpe de Estado de 1964, a economia se desenvolve para responder às demandas internacionais ou para as demandas de consumo de uma crescente classe média. A população urbana

⁶ Inclui Minas Gerais, São Paulo, Rio de Janeiro, Espírito Santo, Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul, é a região que concentra a maior população, as maiores indústrias, os principais portos, aeroportos, shopping centers, supermercados, as principais rodovias e ferrovias, as maiores cidades e universidades (SANTOS e SILVEIRA, 2009).

aumenta, assim como a classe média e a sedução dos pobres pelo consumo diversificado, mormente auxiliado por sistemas de crédito que beneficiaram a expansão industrial. Segundo Santos e Silveira (2009).

As primeiras fases do processo de integração foram concentradoras das atividades modernas e dinâmicas, tanto do ponto de vista econômico quanto geograficamente. É na última análise, quando já existe um capitalismo maduro, que vamos testemunhar a possibilidade de uma difusão do capitalismo maduro, que vamos testemunhar a possibilidade de uma difusão da modernização, não só presente quanto aos capitais, quanto à tecnologia e às formas de organização (SANTOS e SILVEIRA, 2009 p. 31).

Em âmbito mundial, foi a partir da Segunda Guerra Mundial que ocorreu a construção das grandes frotas de pesca aliada à exploração de novos setores contribuindo assim para formação industrial capitalista do setor pesqueiro. Acrescenta-se o incremento da tecnologia do tratamento e conservação do pescado a partir do desenvolvimento do processo de frigorificação do pescado que se impôs logo sobre os métodos de conservação mais antigos, tais como a fabricação do óleo e da farinha para fornecimento da alimentação do gado e matéria-prima para as indústrias. Neste período, a pesca foi marcada por importantes inovações tecnológicas. A introdução do gelo, das redes de náilon, do motor de popa e posteriormente o motor de centro, proporcionou aos pescadores artesanais o aumento da captura e armazenamento do pescado. Por outro lado, a não produção das ferramentas de trabalho aumentou ainda mais a dependência do pescador com as cadeias de suprimentos globais.

Segundo Doumenge (1968), em 1955, 43% do produto da pesca eram consumidos frescos, 7% eram congelados, 25 % eram secos salgados ou defumados; 9 % postos em conserva, 13% destinado à fabricação de óleo de farinha. Em 1960, o consumo fresco havia chegado a 40%, enquanto a secagem, salga e defumação (19%) havia regredido a frigorificação aumentava de importância (9%). Em 1964, o consumo fresco cai (30%), a secagem salga e defumação para 10% a conserva (9%) enquanto a frigorificação passava a 12%. Estes fatores influenciaram o aumento exponencial do consumo do pescado no mundo inteiro.

Vis-à-vis a captação de recursos estrangeiros estabelecidas pelo plano de metas, o governo JK criou novas instituições públicas e abertura de novas linhas de crédito e “amparo legal para ampliação de vários setores estratégicos” (GOULARTI FILHO, 2017 p. 388). Segundo Goulartti Filho (2016), para JK, tendo em vista que as

condições materiais estavam concretizadas, eram necessárias a criação de uma “nova mentalidade pesqueira”. A modernização das forças produtivas modificou a orientação do Estado, possibilitando a reprodução ampliada do capital e expansão do meio construído. Embora a penetração do modo de produção capitalista não seja nova na pesca internacional, conforme afirma Diegues (2009), tal modelo capitalista é inserido definitivamente na pesca no Brasil a partir das modernizações iniciadas no governo JK.

A partir da ossatura material do Estado brasileiro, a pesca cada vez mais assume um caráter industrializado. Goulart Filho (2017) afirma que o plano de ampliação do setor pesqueiro se deu em dois setores específicos: a constituição de uma frota pesqueira com maior capacidade de captura e a construção de entreposto com câmaras frigoríficas e fábricas de gelo. Em ambas, o país obtivera êxito segundo a mensagem do presidente.

À frota pesqueira nacional têm-se incorporado novas unidades dotadas de modernos recursos técnicos que condicionam maior volume de captura. Na esfera governamental, assinala-se também uma série de oportunas medidas em relação a instalações terrestres, como a construção de entrepostos em Belém do Pará, Recife, Vitória e Santos, e de órgãos assistenciais dos pescadores como ambulatórios médicos instalados em vários estados (BRASIL, GOULARTTI FILHO apud. 1956, p. 316).

O crescimento do setor pesqueiro no PIB na década 1950 já havia sido de 7,2% ao ano. Além da frota pesqueira artesanal, no território marítimo brasileiro foram incorporadas frotas norueguesas, japonesas e italianas todas financiadas com recursos da Caixa Especial da Pesca. O financiamento proveniente dos recursos Caixa Especial da Pesca proporcionou o incremento de mais frotas e dezesseis novos entrepostos equipados com câmaras frigoríficas e fábricas de gelo, além de dez postos de recepção mantidos pela Divisão da Caça e Pesca ligada ao Ministério da Agricultura. Também havia os entrepostos estaduais, municipais e privados, que, somando-se aos federais, atendiam a costa pesqueira do país. Tais políticas de incentivo a atividade pesqueira proporcionou a criação de um amplo parque industrial, cujo volume de captura passou de 190.286 toneladas em 1955 para 326.432 toneladas em 1960.

Em 1960, já haviam ocorrido novas mudanças técnicas nas atividades pesqueiras no Brasil, uma vez que o setor tinha se engajado no crescimento do produto interno bruto (PIB), cuja média para a década de 1950 havia sido de 7,2% ao

ano (Ipeadata, 1999).

Entre 1950 e 1985 houve a expansão da produção pesqueira, quando foi registrada a maior produção (956.684 t). Apesar do fim do governo JK, da crise política e econômica que assolaram o país nos anos que seguiram, a economia pesqueira continuou em franco crescimento nos anos seguintes. Na década de 1960, já havia mudanças significativas no parque industrial da pesca. Em 1966 a pesca é contemplada pelo Decreto Lei 56.696 de 1966 como indústria de base sendo, por isso, financiado pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico (BNDE) O grande impulso processado nos anos que seguiram ocorreram a partir da criação Superintendência do Desenvolvimento da Pesca (SUDEPE) em 1962 e promulgação do novo código de pesca através do Decreto-lei 221 de 1967.

A SUDEPE surgiu a partir da fusão entre o Conselho Executivo de Desenvolvimento de Pesca, com a Caixa de Crédito da Pesca e a Divisão de Caça e Pesca como autarquia vinculada ao Ministério da Agricultura com atribuições para desenvolver a pesca em todo território nacional. Com a criação da autarquia houve a efetiva transformação da atividade pesqueira numa indústria de base, destinando vultosos investimentos de capitais ou através da aplicação de incentivos fiscais.

A modernização do setor pesqueiro foi evidenciada a partir da implantação de incentivos fiscais a atividade. Segundo Abdalla e Bacha (1999) de 1967 a 1974 foram concedidos R\$ 793 milhões (a preços de agosto de 1994) de incentivos a pesca, mas R\$ 688 milhões captados pela indústria pesqueira entre 1967 e 1972, 70 % foram investidos na indústria e captura de pescado sem, no entanto, nada a ser destinado em pesquisa e levantamento de dados sobre os estoques de pescado. Segundo Giullietti e Assunção (1995) os investimentos e incentivos fiscais da pesca previam (i) a isenção de imposto a produtos da pesca industrializada ou não; (ii) Isenção de Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) sobre embarcações e equipamentos necessários a cadeia de valor do pescado desde que aprovado previamente pelo SUDEPE; (iii) Dedução do Imposto de Renda (IR) em até 25% para inversão em projetos relacionados a pesca aprovados pelo SUDEPE e (iv) isenção do IPI para redes destinadas à pesca comercial.

Em 1968 a SUDEPE assumiu mais diretrizes científicas ligadas à pesca. A partir do decreto lei 63.164 a autarquia ficou responsável pela pesquisa e exploração da plataforma submarina, das águas interiores e do mar territorial brasileiro (GIULLIETTI e ASSUNÇÃO, 1995 p. 97). Em 1969, o decreto lei 65.005 regulamentou

as operações comerciais de embarcações de pesca, empresas pesqueiras e Registro Geral de Pesca.

Com a criação do Fundo de Investimento Setorial para Pesca em 1974 a partir do decreto lei 1.396 (FISSET/PESCA) supervisionado pela SUDEPE houve o maior controle sobre os recursos provenientes de incentivos fiscais. De 1975 a 1982 os incentivos a pesca foram da ordem de R\$ 23,82 milhões, período no qual a SUDEPE priorizou o saneamento financeiro das empresas que receberam os recursos provenientes dos incentivos fiscais, muitas das quais possuíam desvio de finalidade nos projetos da SUDEPE ou não aplicação da contrapartida necessária para o recebimento do projeto.

Dentre as novas atribuições do SUDEPE com a ampliação das suas funções ao rol das entidades de estímulo e proteção das atividades fomentadoras de incentivos, fez com que a atividade pesqueira passasse a desfrutar da participação mais efetiva da produção nacional. Dentre os incentivos fixados para pesca, destacam-se:

_ art 73, até o exercício de 1972 onde ficava estabelecido a isenção de impostos de produtos industrializados, bem como de taxas aduaneiras como a de qualquer outras federais para importação de equipamentos de pesca, aparelhos, instrumentos, e respectivos sobressalentes, ferramentas, dispositivos e petrechos de pesca quando importados por pessoas jurídicas de acordo com projetos que fossem aprovados pela SUDEPE na forma de disposição regulamentares .(SUDEPE 1978)

_ art 77, até o período de 1977, onde ficam isentas de imposto sobre produtos industrializados as redes ou partes das redes destinadas a pesca comercial ou científica. (SUDEPE, 1978)

_ art 78, até o período de 1972, a isenção de qualquer imposto e taxas federais, inclusive o pescado industrializado ou não no país, destinado ao consumo interno e a exportação.

_ art 80, Na forma de legislação federal aplicável, as pessoas jurídicas que exerçam a atividade pesqueira, gozarão até o exercício financeiro de 1972, de isenção do imposto de renda e de quaisquer adicionais que mantiverem suspeita, com relação aos resultados obtidos de empreendimentos econômicos, cujos planos tenham sido aprovados pelo SUDEPE.

_ Art 81, Todas as pessoas jurídicas registradas no país, poderão deduzir no imposto de renda e seus adicionais, até o exercício financeiro de 1972, o máximo de

25% do valor imposto devido a inversão de projetos de atividades pesqueiras que a SUDEPE declare, para fins desse artigo, o interesse para o desenvolvimento da pesca no país.

Além dos referidos artigos, destaca-se também o decreto 70. 886, de 28 de julho de 1972 que regulamentou a isenção do imposto único sobre os lubrificantes líquidos e gasosos incidente sobre o combustível consumidos por embarcações de pesca, cujo produto for destinado todo ou parcialmente ao mercado externo. No ano de 1978 e 1979 o Brasil já contava com 2.000 empresas de pesca atuando no país, das quais 340 indústrias de pescado, o número de embarcações era de 10.000 unidades, dos quais 7.000 eram motorizadas e 950 com a capacidade bruta de 2 toneladas. (relatório Fiset 1978-1979). Em suma, o decreto 1376/ 1974 tinha a prioridade de (i) fortalecer a empresa pesqueira com bom desempenho que se propunha liderar o saneamento de outras empresas; (ii) saneamento financeiro e reforço de capital de giro de empresas que isoladamente apresentassem condições de viabilidade do empreendimento e (iii) projetos destinados ao desenvolvimento da aquicultura.

A liberação dos incentivos tinha a finalidade a modernização do parque industrial do Brasil. Se antes do decreto lei n 221/67 a pesca brasileira, quase em sua totalidade, estava voltada para pesca artesanal e para o consumo interno, doravante o projeto tinha o objetivo de financiar os grandes agentes. Em tese, partir do decreto, o país passou a dispor de empresas e instalações similares a dos países com tradição pesqueira, favorecendo a penetração das relações capitalistas na pesca, seja na produção ou na distribuição do pescado. Contudo, a instalação do parque industrial foi inviabilizada por uma série de erros operacionais e financeiros. Segundo o relatório de avaliações técnicas para incentivos fiscais (1985), muitas empresas que foram contempladas com recursos provenientes da Fiset/ PESCA não tinha experiência no setor. Além disso, muito pouco foi investido na pesquisa e prospecção das espécies marinhas e nas organizações produtivas voltadas à pesca de pequena predação como a pesca artesanal. O período de vigência do decreto lei n 1376/1974, que substituiu o n 221/ 1967, a maior parcela dos recursos foi destinada para o saneamento, fusão e aquisição, venda e compra do controle acionário e reforço de capital para empresas inoperantes, instaladas durante a vigência do decreto lei n 221/1967.

Com isso, entre 1950 e 1985 houve a expansão da produção pesqueira, quando foi registrada a maior produção (956.684 t). Porém, entre 1986 e 1990 houve

um declínio gradativo das capturas. A produção pesqueira diminuiu de 956.560 t para 619. 805 t, evidenciado pela sobrepesca de alguns estoques, tais como: sardinha verdadeira, camarão e dos peixes demersais da região sul. Além disso, na década de 1980 ocorreu à desativação dos incentivos fiscais, fato que contribuiu para o declínio no período. A dificuldade em suprir de matéria-prima o mercado interno, em virtude do esforço exagerado de pesca, sobre os estoques mencionados, a carência de pesquisas científicas para o levantamento das características das espécies e do ambiente contribuiu para a decadência do setor.

O Fiset / Pesca passou por problemas conjunturais, tais como as atividades voltadas ao transporte, sobretudo para captura do pescado que passaram a ocorrer sob custos mais elevados, em virtude do aumento do preço dos combustíveis e lubrificantes, graças crise do petróleo.

Além disso, na década de 1980 ocorreu à desativação dos incentivos fiscais, fato que contribuiu para o declínio da economia pesqueira no período. Depois de 12 anos de aplicação da política de financiamento, os resultados não foram animadores, e os pequenos pescadores que só recebiam migalhas dos polpidos recursos destinados a empresas, muitas vezes fantasmas, continuaram responsáveis por uma produção pesqueira no Brasil. (DIEGUES, 1984, p. 3).

A década de 1980, o parque industrial brasileiro começou com uma estrutura física mais equipada, com doze entrepostos, quinze postos de recepção de pescado, cinco terminais pesqueiros (Fortaleza, Recife, Laguna, Rio Grande, Santos e Rio de Janeiro) e 340 empresas responsáveis por refrigeração, congelamento, salga, enlatados, defumados e produção de farinha-óleo. Os entrepostos eram administrados pela Empresa Brasileira de Armazenamento (Cibrazem), que havia assumido sua gestão desde 1975, função antes destinada à SUDEPE. Com relação à estrutura portuária, nas cidades portuárias em que não havia nenhuma estrutura para embarque e desembarque do pescado, a SUDEPE comprometeu-se em construir um terminal pesqueiro (SUDEPE, 1979).

Com a evolução dos sistemas de transporte e comunicação alguns mercados passam a aumentar o seu raio de alcance se ligando a outros mercados, tornando-se um ponto concentrador de insumos alimentares, participando de sua distribuição em escalas maiores, como no caso do Central de Abastecimento do Rio de Janeiro (CEASA-RJ) que influencia diretamente a política de segurança alimentar de todo o estado, abrindo gêneros alimentares (inclusive o pescado) de lugares distantes.

As mudanças provocadas pela reorientação do Estado brasileiro nos decênios analisados nas linhas acima, possibilitou uma profunda penetração das relações capitalistas dentro das organizações produtivas da pesca. Contudo, os equívocos políticos setoriais pesqueiros em relação as pesquisas sobre a natureza dos cardumes, bem como o desprezo à pequena produção pesqueira levaram a sobrepesca e a crise da atividade pesqueira na década de 1980. Aliado a isto, as mudanças nas formas de organização do Estado na década de 1980, levaram a economia pesqueira para novos rumos institucionais.

É notável que concomitante a criação do parque industrial pesqueiro, novas organizações produtivas se somam a pesca artesanal. Apesar de cada uma possuir leis de produção e ciclos de reprodução próprios, as articulações dos seus elementos influenciam mutuamente as formas organizacionais, técnicas e de trabalho de cada organização. Para além dos pescadores artesanais, o movimento de reprodução ampliada do capital induzida pelo Estado na atividade pesqueira trouxe novos elementos que podem ser percebidos a partir do surgimento dos armadores (circuitos superiores marginais), modernização dos transportadores e empresas de pesca (circuitos superiores). Tais agentes da produção notadamente são expressos na produção social do espaço urbano e na circulação do pescado no Rio de Janeiro e sua organização espacial estabelecida graças à criação do Entrepósito Federal de Pesca.

4 ECONOMIA POLÍTICA DA CIDADE: AS MUDANÇAS URBANÍSTICAS NO CENTRO DA METRÓPOLE DO RIO DE JANEIRO E O FIM DO ENTREPOSTO FEDERAL DE PESCA

4.1 Intervenções urbanísticas e expansão do meio construído: a “febre viária” e as mudanças no espaço urbano carioca

É recorrente o reconhecimento do papel do Estado na promoção da arquitetura econômica e social dos países nos mais diferentes campos do conhecimento. Na década de 1930 do séc XX, as crises econômicas decorrentes da ineficiência das doutrinas econômicas vinculadas ao liberalismo fizeram com que emergissem nos estados nacionais doutrinas econômicas nos quais os Estados direta ou indiretamente foram responsáveis pela economia.

Para Poulantzas (2000), uma das formas mais elementares para manutenção do poder diz respeito à atomização e controle do corpo político a partir da sua parcelarização enquanto indivíduos-sujeitos. O Estado capitalista alicerça o espaço político elementar para o exercício do poder centralizando e burocratizando; atomizando e representando a unidade do corpo pensado como povo-nação.

Dessa forma, o Estado para Poulantzas (2000) é a condensação material das relações de classe e frações de classe, não podendo ser pensado de forma estanque às relações de produção e a divisão social do trabalho, incorporando o exercício do poder através da matriz espaço-tempo.

O Estado capitalista moderno tem a especificidade de açambarcar o tempo e o espaço social, intervir na organização social dessas matrizes, uma vez que ele tende a monopolizar os procedimentos de organização do espaço e do tempo que se constituem, para ele, em rede de dominação e poder. A nação moderna surge assim como um produto do Estado: os elementos constitutivos da nação (unidade econômica, território, tradição) modificam-se pela ação direta do Estado na organização material do espaço e do tempo. (POULANTZAS, 2000, p. 98).

Conforme já vimos no capítulo 1, o Estado possuiu um papel primaz nas intervenções e remodelamentos urbanos na cidade do Rio de Janeiro no alvorecer do séc. XX, tanto na sua aparência (configuração territorial) quanto no seu conteúdo

(separação dos usos e das classes sociais no Espaço). Para Abreu (2011) as contradições trazidas pela Revolução de 1930 no Brasil fez com que classes e camadas sociais aglutinassem seus interesses em torno do governo de Getúlio Vargas. Tais interesses, quase sempre contraditórios e irreconciliáveis, não poderiam governar com exclusividade. Grosso modo, pode-se afirmar que tais classes e camadas sociais que disputaram / compartilharam o poder foram os setores da burguesia industrial e financeira, a pequena classe média, as forças armadas e a burguesia agrária não cafeeira. Daí os primeiros anos do período revolucionário se caracterizarem por uma tentativa de coalizão desses grupos que, não logrando êxito, levou ao golpe de Estado e ao regime ditatorial do Estado Novo.

O afluxo populacional no período de 1930 a 1950 em direção à capital exigiu mudanças nas formas de capital. Segundo Abreu (2011) durante os vinte anos a cidade do Rio de Janeiro passou de 1,4 milhões de pessoas para 2,5 milhões. O incremento populacional se deveu, sobretudo, ao crescimento industrial da cidade, que passou a atrair mão de obra, a partir da década de 1940, com a construção da Rodovia Rio-Bahia.

Diante das questões supracitadas pode-se compreender que as diversas intervenções urbanísticas não são neutras, tampouco estão estanques aos interesses das relações de classe e fração de classe no conjunto da sociedade. A partir da década de 1930 a reconstituição de vários órgãos Estatais em diversos níveis terá o surgimento do Departamento Administrativo de Serviço Público em 1938, no Rio de Janeiro sob a direção de Henrique de Toledo Dodsworth.

Com a instauração do golpe que deu lugar ao Estado Novo, Henrique de Toledo Dodsworth (1937- 1945) se torna o interventor do Distrito Federal no lugar do cônego Olímpio de Melo. Sua administração foi marcada pela reorganização da prefeitura, aperfeiçoamento do sistema de impostos que permitiu o investimento em obras públicas com a retomada da Comissão do Plano da Cidade em 1937.

A primeira versão da Comissão do Plano da Cidade foi elaborada em 1931 para avaliar o documento “Cidade do Rio de Janeiro, Extensão, Remodelação e Embelezamento” conhecido como Plano Agache. Em suma, o plano tinha o objetivo de transformar o Rio de Janeiro em uma cidade monumental exigindo investimentos públicos de grande relevo, com o intuito de realizar o ordenamento e embelezamento que seguiam critérios de estratificação social no espaço.

A partir do Plano Agache, o Centro da cidade se subdividiria em áreas

funcionalmente distintas, a saber: Bairro das Embaixadas, os Jardins do Calabouço, o Centro de Negócios (Castelo), Centro Bancário (Rio Branco, Sete de Setembro, e Candelária), Centro Administrativo (Sacramento) e Centro Monumental (Santo Antônio). Alegando dificuldades na execução do plano, por ocasião, houve a recusa do prefeito Pedro Ernesto de colocar em prática as reformas contidas no documento. O remodelamento urbanístico já se encontrava segmentado no período em tela, ou seja, as classes altas na Zona sul; classes médias na Zona sul e Zona Norte; e a classe pobre nos subúrbios (ABREU, 2011 p. 94).

A recriação da Comissão ocorreu a partir do decreto-lei 6.097 de 1937 com o objetivo de formular um novo plano urbanístico para cidade. Apesar da Comissão prever a restauração do Plano Agache, o plano possuía diferenças substanciais, sobretudo relacionado a ênfase nas questões viárias. Entre 1933 e 1950 o número de edifícios aumentou de 160.000 para 335.000 (SILVA, 2016). Tal processo foi beneficiado sob a gestão de Dodsworth (1937-1950) que permitia a liberação de gabaritos em locais de valorização imobiliária como o Centro e a Zona Sul.

Dentre as principais obras criadas no período destacam-se: a abertura da Presidente Vargas e Brasil; urbanização da explanada do Castelo e duplicação do Plano do Leme; urbanização da Lagoa Rodrigo de Freitas; Largo do São Francisco; duplicou o túnel do Leme (atual túnel novo); construção do Jardim de Alá; o Zoológico municipal; urbanizou várias áreas do Centro da cidade, como o Passeio Público; comprou áreas particulares do Parque da Cidade na Gávea e a ilha Brocoió; começou a obra do estádio do Maracanã e a estrada Grajaú- Jacarépaguá (CPDOC, 2000).

A urbanização e industrialização tiveram um papel preponderante para as intervenções urbanas. Era necessário aproveitar o baixo custo da mão de obra e a aglomeração de trabalhadores nos logradouros mais urbanizados. Contudo, a partir da década de 1930 essa tendência passa por uma grande transformação, pois as inflexões no capitalismo em âmbito mundial a partir de 1929 e crise do setor agrícola do Brasil, abre-se a possibilidade de criação de indústrias até então inexistentes. O significativo crescimento industrial do Rio de Janeiro pode ser apresentado do aumento do número de estabelecimentos industriais na cidade em 1940-1950 que cresceu em 30% , e o pessoal ocupado em 40 % (ABREU, 2011 p. 96). Neste sentido, a cidade do Rio de Janeiro experimentará um rápido crescimento dos subúrbios, expansão das favelas e periferias.

O crescimento urbano do Rio de Janeiro tentacular da cidade, a partir das

primeiras cirúrgias urbanas fez com que ocorresse o aumento da distância nos locais de trabalho e residência. Os deslocamentos cada vez maiores não foram acompanhados da melhoria dos sistemas de transporte coletivo.

No plano do executivo os edifícios construídos no Distrito Federal visavam atender aos ideários modernos em suas diferentes dimensões. Alguns edifícios foram celebrados pela mídia impressa enquanto outro conjunto de prédios foram comemorados nas exposições oficiais que celebravam as atividades governamentais, a saber: a exposição do 30º aniversário do Ministério da Viação e Obras Públicas, Exposição do Ministério da Guerra e a Exposição do Estado Novo.

Dentre os principais edifícios contruídos no Centro da cidade do Rio de Janeiro reportados individualmente na imprensa oficial destacava-se: a sede do Ministério do Trabalho (1936/1938), da Educação e Saúde (1936/1944), Fazenda (1938/1943) e da Guerra (1938/1941). Nos órgãos subordinados aos Ministério estavam a Alfândega (1939/1941), o Instituto Nacional de Tecnologia (1933), a Estação Pedro II (1936/1940) a Fábrica Nacional de Motores. Da alçada do Ministério da Agricultura estava o Entrepasto Federal de Pesca (1938/1941).

Apesar das obras de grande porte no centro do Rio de Janeiro a partir do período do Estado Novo, outra mudança significativa no período se deveu ao crescimento da Zona Sul e relativa estagnação da área Central. A valorização imobiliária da zona Sul entre 1930 e 1950 se deu em virtude de alguns fatores, tais como: a capitalização do status de morar a beira mar e a introdução do concreto armado que permitiu que as empresas imobiliárias precisassem fazer grandes investimentos em infraestrutura. Segundo Abreu (2011) no final da década de 1940, Copacabana já era um subcentro em formação, com o desenvolvimento do seu comércio e mais variados serviços.

Contrastando com as mudanças ocorridas na Zona sul e em decorrência destas, a área central do Rio de Janeiro passou por um processo de relativo esvaziamento econômico a partir de 1940. Abreu (2011) explica que isto se deveu em decorrência da intensa valorização do bairro de Copacabana que atraiu atividades comerciais anteriormente sediadas no Centro.

O Centro do Rio de Janeiro é um bairro da região central do município. Apesar de o Centro possuir a maior quantidade de arranha-céus e edifícios financeiros do município, também abriga prédios e demais conjuntos arquitetônicos de importante valor histórico que testemunharam diversos capítulos da história urbanística da

cidade. Nos seus limites, incluem os sub-bairros da Praça XV, Cruz Vermelha, Bairro de Fátima, Castelo, Cinelândia, Carioca, Ilha das Cobras, Livramento, Saara e Uruguaiana. No coração da cidade entre o mar e os prédios, o Centro foi locus de importantes acontecimentos históricos que apesar de carregar a data de proclamação da República foi berço da coroação de dois imperadores (Pedro I e Pedro II). Igualmente o Centro também foi local de revoltas como a da Chibata nos primeiros anos da República e também lugar do mercado popular, onde trafegou homens e mulheres cujas trajetórias, apesar de não constarem nos documentos que narram os fatos mais marcantes, são corresponsáveis pela produção do espaço urbano. O Centro é, portanto, locus dos usos do tempo conflitantes entre a memória e o imaginário social.

As intervenções urbanísticas que vigoraram na década de 1950 a 1980, com base nas cirurgias urbanas, no denominado “rodoviário” ou “febre viária” fizeram com que o centro perdesse importância em relação a outras áreas do município. Aliada ao rápido crescimento demográfico e às diversas transformações socioeconômicas que passavam o país, as chamadas intervenções urbanas baseadas na “febre viária” induziram a criação de outros subcentros no município, tais como: Copacabana, Tijuca, Méier e Madureira. Todavia, o Centro continuou sendo a área preferencial para localização de serviços ligados à administração pública e com uma considerável concentração de empresas nacionais e estrangeiras. Entre as décadas de 1960 e 1970 o Centro é “rasgado” pela avenida perimetral, cujo o objetivo era desviar o trânsito do centro para Avenida Brasil, em direção ao subúrbio.

A construção de uma via elevada no coração da praça cortando o espaço e obstruindo o caminho do mar, de certa forma representava os cânones da ditadura modernizante, o antigo deveria ser abandonado para que o novo pudesse surgir. O importante era facilitar a circulação dos automóveis, abrir espaço para o progresso e para o futuro. O projeto de Brasil como potência do futuro simbolicamente se inscrevia na praça e no centro da cidade cosmopolita. (CIVALE, 2015, p. 145).

Em 1966 o então governador do Estado da Guanabara Negrão de Lima (1965-1971), anunciou reformas estruturantes no Centro da cidade do Rio de Janeiro. Com o desmonte do morro de Santo Antônio o Departamento de Engenharia Urbanística com o prazo de 45 dias para elaborar prédios que seriam construídos estabelecendo áreas de estacionamento compatíveis.

No dia 6 de agosto de 1966, o diretor da Diretoria de Patrimônio Histórico e

Artístico Nacional mandou um ofício ao Departamento de Engenharia afirmando que “à vista do referido plano interessar à ambientação adequada e a própria proteção da integridade do Convento e Igreja de Santo Antônio e à Igreja Nossa Senhora da Penitência, integrantes do Patrimônio Artístico Nacional” (MESSENIER 1992,p. 27). No mesmo ofício pede a solicitação de um representante da área técnica do DPHAN.

Apesar dos esforços de preservação do Departamento de Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (DPHAN), o projeto de urbanização da explanada do Santo Antônio já estava em curso com o pretexto da construção da Avenida Norte- Sul. Além desta obra inúmeros viadutos e avenidas foram abertas no período em tela.

Em novembro de 1967 o secretário de obras públicas anunciava que seria aberta no mês seguinte diversas concorrências públicas para construção do viaduto. Ligando a praça Paraguai com a Rua da Passagem: a Rua Voluntários da Pátria com a Praia do Flamengo e Botafogo. A Rua Uranos com a Leopoldina Regos, em Ramos. Os dois lados da linha térrea no Méier. A avenida Meriti com a Avenida Brasil. Seriam abertas também concorrência para abertura do túnel dois irmãos ligando o Leblon a Barra da Tijuca. Entre as obras anunciadas uma preocupou em particular o DPHAN. O departamento de engenharia concluirá os estudos para construção da Avenida Perimetral até a Praça Maúa. (MESSENIER, 1992, p. 31).

A construção da Perimetral sobre o centro da cidade descaracterizou uma parte substancial do patrimônio edificado. Uma das grandes concentrações que não resistiram aos projetos de cirurgia urbana foi o mercado municipal, desativado ainda na década de 1950. Além da Avenida Perimetral em 1967, a secretaria de Vias públicas anunciava diversas concorrências para construção de avenidas e viadutos. No entanto, para construção destas obras necessitaria da demolição ou descaracterização de prédios históricos. Em 1972, para passagem da Avenida Perimetral foi demolido o antigo prédio Loyd a revelia da IPHAN (antiga DPHAN)

Sem sombra de dúvidas, um dos momentos mais sensíveis do conflito entre o modelo de organização urbana baseada na “ febre viária” com as instituições que primavam pela preservação dos monumentos históricos se deu a partir da demolição do palácio Moroe. O Instituto de Arquitetura do Brasil (IAB) na figura do seu diretor João Carlos Serran enviou uma correspondência ao diretor do IPHAN apoiando a inserção no livro do Tombo do Obelisco que Balizou o começo da avenida Rio Branco, os Edifícios do Tribunal de Justiça, a Biblioteca Nacional, a Escola de Belas Artes, o Joquey Clube, Clube Naval, o Teatro Municipal e a Assembléia Legislativa. Tal

proposta teve o aval do Clube de Engenharia.

Messentier (1992) conta que no período existiam duas grandes perspectivas de preservação do patrimônio histórico: o primeiro priorizava a preservação o tombamento dos prédios enquanto conjunto no bairro da Cinelândia, determinando o valor de cada um sem si, e a segunda que primava somente pela preservação do Museu Nacional de Belas Artes, Teatro Municipal e Biblioteca Nacional. A segunda perspectiva era a defendida pelo IPHAN que excluía o Tribunal de Justiça e a Assembléia Legislativa. O Palácio Moroe foi demolido dando lugar ao empreendimento previsto. Em favor da demolição estavam a mídia impressa na figura do Jornal “ O Globo” que em seus editoriais se referia ao Palácio como “ monstrengo”⁷.

Em contraposição ao Jornal “ O Globo”, forças opostas lograriam o tombamento do palácio pelo Patrimônio Histórico da União. Segundo Messentier (1992), a Tribuna Oficial noticiava

O trabalho desenvolvido por alguns pouquíssimos senadores entre os quais o Senador Paulo Torres, presidente do congresso, tentando conseguir o tombamento do prédio pelo patrimônio histórico da união não surtiu efeito. (MESSENTIER, 1992, p. 36).

Da mesma forma, o Intituto Histórico Geográfico Brasileiro solicitou o tombamento do palácio, tendo como resposta do IPHAN que o palácio “ como um monumento isolado não tem valor excepcional histórico, artistico e paisagistico” que motive seu tombamento. No momento da fusão do Estado da Guanabara com o Estado do Rio de Janeiro o palácio foi devolvido para União. Em 1975 o Conselho de Turismo faz um apelo ao presidente Geisel (1974-1979) para que o palácio voltasse para união e se transformasse em um centro de Turismo no Rio de Janeiro, levando em conta a sua excepcional localização. Sem êxito, o demolição do Palácio Monroe foi realidade em 1976.

Apesar da derrota na tentativa de tombamento do palácio Monroe, um novo quadro de forças se somam ao anterior. Além da esfera pública, entidades da sociedade civil reivindicaram a preservação do palácio Monroe, tais como o Intituto Histórico Geográfico Brasileiro, o Clube de Engenharia, o Instituto de Arquitetura do

⁷“O Palácio Monroe, no Rio de Janeiro, não passa de um monumento ao equívoco. Chamar de palácio esse amontoado de cópias arquitetônicas em dobro não chega a ser exagero, porque tem um compromisso anterior com a pilheria. O fato de ter se desenvolvido ali acontecimentos de relevo na vida do país de modo algum redime o Moroe de sua qualificação de monstrengo”.

Brasil e a Confederação Nacional de Turismo. Além disso, a imprensa ampliou o espaço para outros pontos de vistas, para além daqueles que devendiam a política urbana da “ febre viária”.

Tais conflitos foram ampliados com a construção do prédio Cândido Mendes no mesmo ano da demolição do palácio Monroe. Tratava-se de um grande espigão erguido nas margens da praça XV que, somado a outros edifícios, clarificou o problemático uso do meio construído no período conhecido como “ febre viária”. Dentre as vozes que se oporam a contrução do edifício destacaram-se o Conselho Estadual de Cultura que criou um amplo documento depondo contra a construção do prédio.

A medida em que as obras foram iniciadas, novos protestos ocorriam. Segundo Messentier (1992), o arquiteto João Ricardo Serran, diretor do Instituto de Arquitetura do Brasil afirmou que a construção era parte do “assalto histórico dos sítios históricos de nossas cidades que, dentro da ansia de tornar o país moderno a qualquer custo, vem cobrando pesado ônus à paisagem urbana brasileira.”(MESSENTIER, 1992 p. 41). Na ocasião o arquiteto também aponta a fragilidade do IPHAN diante do desenfreado processo de demolições.

Se somaram aos protestos a construção dos edifícios o Conselho Regional de Engenharia e o Clube de Engenharia. Malgrado as concepções urbanística da “ febre viária” terem logrado êxito nos dois casos aludidos e nas décadas anteriores, a pressão da sociedade civil e da esfera pública aumentava para preservação do meio construído no Centro do Rio de Janeiro sem , no entanto, sem apresentarem projetos em defesa dos edifícios urbanos com valor histórico e cultural.

4.2 Preservação patrimonial e renovação conservadora: a construção do Rio metrópole e o espaço herdado como dinamizador cultural

Lefebvre (1999) revela as disputas de sentidos acerca do espaço urbano na atualidade é um fator que confere diferentes valores no espaço urbano. O autor demonstra que os códigos comportamentais das sociedades afetadas pela generalização do consumo, transformam as formas urbanas e a reprodução das relações sociais em valor de troca. A rua e o monumento são reposicionados e

disputados permanentemente por grupos e classes sociais distintas. Dentre aqueles espaços de representação assinalados por Lefebvre (1999) o interdito aparece como fundamento do espaço social, no qual existe o “não dito” nas comunicações entre os membros da sociedade, que redundam no afastamento entre corpos e consciências e na dificuldade das trocas na atualidade” (CARDOSO, 2007 p.6), produzindo diferentes alegorias em torno desse lugar.

A partir do final dos anos de 1970 um novo paradigma urbano emerge como forma de adequar a cidade ao meio *técnico-científico informacional*. Os modelos de administração rígidos baseados no planejamento Estatal cedem ao gerenciamento flexível e criativo com ampla contribuição da iniciativa privada. A cidade passa a ter um papel primaz na atração de investimentos, estes cada vez mais globalizados, sem a necessidade de mediação direta com o Estado nacional. O diretor de promoção de desenvolvimento econômico de Barcelona clarifica as mudanças de governança, diz ele que “enquanto a planificação urbana é um jogo contra a natureza, o planejamento estratégico é um jogo contra adversários” (ROGER I MARTÍ apud ARANTES, 2000 p. 35).

Durante as décadas que se seguem experiências supostamente exitosas não faltaram (Boston, Baltimore, Nova York, Bilbao, Barcelona etc) para compreensão do novo paradigma urbano, doravante pautado no gerenciamento estratégico, “cujo o papel do planejador deixa de ser o desenhista e daqui em diante se confunde com o do promotor cultural e imobiliário, explorando o máximo das possibilidades paisagísticas. Rentabilidade, patrimônio natural e cultural dão as mãos na cidade que é pensada como máquina de crescer.” (HALL, 2016).

Com a expansão demográfica nas cidades, foi possível perceber algumas mudanças no rumo da intervenção urbanística e de preservação de bens culturais nos centros urbanos, a saber: a inviabilidade de preservação de bens individuais diante do processo de metropolização das cidades no decorrer do séc. XX, fato que provocava mudanças agressivas e descaracterizava o patrimônio histórico com a renovação do meio edificado e da infraestrutura urbana para construção de vias. Por outro lado, tal período foi marcado pela valorização das formas urbanas populares, frente àquelas formas consideradas eruditas e elitistas.

Tais mudanças nas formas de intervenção resultaram na importação de modelos de “conservação integradas” advindos da Europa, cujo propósito era “compatibilizar a preservação com o desenvolvimento e as necessidades de melhor

habitar para população (MESSENIER, 1992 p. 3). Segundo o autor

A proposta só poderia ter viabilidade através de diferentes setores, instância e níveis de administração de um planejamento urbano e regional, da definição do uso do solo com base no poder local, da administração municipal, dos órgãos associativos de entidades profissionais e de assessoramento técnico dos órgãos responsáveis por política de planejamento urbano e de transportes, de habitação popular de preservação do patrimônio cultural e natural (MESSENIER, 1992, p. 3).

No entanto, os conflitos resultantes das formas de intervenção urbana se dão em virtude das restrições que o tombamento incide na especulação imobiliária no qual os municípios são frequentemente reféns. Portanto, os objetivos de conservação integrada em relação ao poder local municipal se trata de um objetivo a ser perseguido.

Na década de 1980, o município do Rio de Janeiro possuía 5.090.790 habitantes, em 1991, 5.480.788, tendo um acréscimo de 37,40%, enquanto o total da Região Metropolitana possuía 8.772.355, em 1980, e 9.814.584 em 1991, com acréscimo de 100%. Seguindo o caminho inverso, o nível de ocupação no Centro da cidade do Rio de Janeiro diminuiu em virtude da política urbana das décadas anteriores que desestimulava a ocupação residencial do centro em detrimento da criação de novas frentes de expansão imobiliária em outros espaços intraurbanos.

Figura 21 - Avenida Perimetral sobre o mercado municipal



Fonte: REVISTA MANCHETE, 1967.

Em 1975 a cidade-estado da Guanabara desapareceu, sendo reincorporada ao estado do Rio de Janeiro em consonância com o esvaziamento de algumas funções administrativas em âmbito federal que permaneciam instaladas na antiga capital. Como resposta, um novo ajuste espacial baseado no Plano Urbanístico Básico (PUB-Rio) em 1977 foi criado (decreto nº1269 de 1977). Pela primeira vez um plano urbanístico para o município possuía uma visão ambientalista, ressaltando aspectos materiais e históricos. Outro ponto abordado pelo PUB-Rio é a valorização dos planos locais com a criação das áreas de planejamento (AP's), mais voltadas para particularidade de cada bairro ou conjunto de bairros.

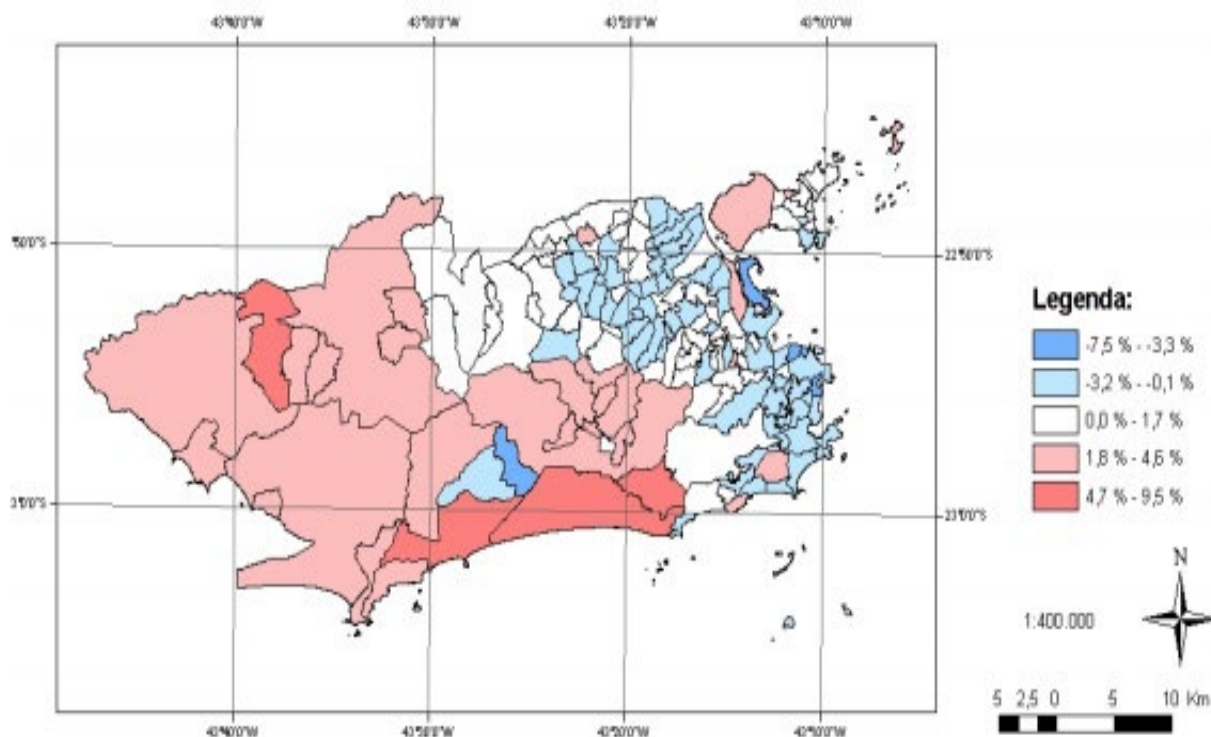
A partir da pressão da sociedade civil contando com artistas, mídia impressa e também de políticos cada vez mais engajados a pauta da preservação que, em 1978, ocorre de fato ações efetivas nas formas de urbanização. Para Messentier (1992) o marco inicial da luta pela preservação do meio construído se deu no ato do prefeito Marcos Tamoyo (1975-1979) que proibiu a unificação de lotes de maneira a evitar que as novas edificações, mesmo com estilo arquitetônico moderno, ocupassem lotes maiores alterando a característica atual de pequenos prédios aos morros do Pinto, Santa Tereza e da Conceição (MESSENTIER, 1992 p. 51) proibindo qualquer obra que descaracterizasse a feição natural das encostas.

Em seguida a política de preservação se estendeu à Cinelândia. A prefeitura enviou um ofício ao Secretário Municipal solicitando o reexame da legislação sobre a Praça Floriano Peixoto, tendo em vista que

A região em causa, repleta de edifícios tradicionais e tombados como a Biblioteca Nacional, o Museu de Belas Artes, o Teatro Municipal, o Palácio Pedro Ernesto, o prédio do Antigo Supremo Tribunal Federal etc...já foi objeto de legislação na atual administração através do decreto nº 761, de 21 de dezembro de 1976 (MESSENTIER, 1992, p. 53).

A medida em que os esforços da sociedade civil se intensificava, novos conjuntos arquitetônicos de diferentes ruas da área Central se intensificava. Carioca, Avenida Paraguai, Avenida da República eram alvos dos processos de preservação do conjunto arquitetônico.

Figura 22 - Densidade demográfica no município do Rio de Janeiro (1980-1991)



Fonte: INSTITUTO PEREIRA PASSOS, 2016.

Observando a Figura 23, percebe-se que as regiões em azul, onde se encontram os bairros mais antigos e as primeiras áreas de ocupações da cidade, ocorreram uma maior tendência ao decréscimo populacional. Em contraste, em tons vermelho, majoritariamente na zona oeste e sul, são áreas com maior índice de ocupação no período em tela. Tais processos derivam dos investimentos públicos em capital fixo na atração do setor imobiliário que seletivamente privilegiaram certas zonas e o tráfego de automóveis.

A crise política, aliada à crise econômica e à crise fiscal fez com que a metrópole do Rio de Janeiro entrasse em profunda recessão, perdendo importância em relação às outras metrópoles no cenário nacional. Como resultado mais visível dos problemas, ocorreu o crescimento acelerado das favelas e a ocupação dos espaços públicos por ambulantes nas áreas centrais e em outras centralidades da metrópole. Embora os ambulantes estivessem presentes desde a fundação da cidade, emprestando uma fisionomia particular à paisagem cultural do Rio de Janeiro, o aumento expressivo das ocupações de rua se deu concomitantemente ao agravamento da crise econômica, fato ocasionado pelos desinvestimentos em setores essenciais e aos desestímulos ao aporte de capitais na cidade, aumentando

significativamente o quadro de desemprego e subemprego.

A intensificação das desigualdades veio acompanhada da redução do mercado formal de trabalho; recuos nas políticas públicas e privatização de serviços essenciais; desmantelamento de formas de organização social ascendente; aumento do tráfico de drogas e aumento das assimetrias sociais. Contudo, apesar do aprofundamento da crise econômica na década de 1980, a ampliação do espaço político e do processo de democratização proporcionou a emergência de questões sociais e críticas ao caráter centralizado do planejamento.

Ribeiro (2013) destaca a intensificação, a partir da década de 1980, dos conflitos entre os camelôs e o poder público nas principais centralidades urbanas da capital (Copacabana e Centro), em diversos segmentos institucionais da ordem urbana. Tais segmentos manifestaram-se nas diversas associações classistas e nos aparelhos coercitivos, tais como: lojistas, associações de bairros, fiscais da Secretaria Municipal da Fazenda e Polícia Militar. Neste sentido, surgiram formulações de confinamento espacial e controle da atividade comercial a partir dos Centros Populares de Comércio envolvendo problemas candentes da metrópole fluminense como o desemprego, subemprego e mendicância.

O aumento do desemprego, o crescimento exponencial dos conflitos entre o poder público e o comércio ambulante no Rio de Janeiro se transformaram, portanto, em um entrave para os planejadores urbanos. No centro do Rio de Janeiro os carros e os peixeiros eram os principais obstáculos para as reformas em curso, sobretudo com o advento do projeto “Corredor Cultural”. Tal projeto, instituído pela Lei nº 506 de 1984 e revisto pela Lei 1.139 de 1987, possuía duas subzonas denominadas de: preservação ambiental e renovação urbana. Baseado na Carta de Veneza, o objetivo era garantir a preservação de prédios públicos e a ambiência da área central, incentivando a criação de atividades culturais e de lazer através da criação de bares e restaurantes e um projeto de mercado que nunca saiu do papel, mas segundo os urbanistas que o idealizaram, seria uma “metáfora do mercado antigo”..

A crescente preocupação com a preservação da memória urbana, as deseconomias verificadas no Centro da cidade e os prejuízos socioeconômicos de sua decadência, associados à verificação das experiências bem-sucedidas de renovação urbana empreendidas em várias partes do mundo, alteraram o *modus operandi* do governo com relação a essa porção da cidade.

Apesar do quadro de desocupação residencial, o Centro do Rio de Janeiro

mantinha a sua rotina mediante a grande circulação de trabalhadores que garantia a sua importância nos horários comerciais. Contudo, fora do horário comercial, o centro passava por um forte processo de rarefação demográfica. Diante de um quadro anterior de demolições de prédios com imenso valor histórico, destacam-se o Mercado Municipal para construção da Perimetral e o Palácio Moroe em 1976. Um grupo de intelectuais, artistas e políticos começaram um movimento a favor da preservação do Centro Histórico do Rio de Janeiro. Dessa forma, em consonância expansão imobiliária em direção à Zona Oeste do município do Rio de Janeiro e da transformação da área central em lugar de passagem, no final de 1979 e alvorecer da década de 1980, um novo movimento surge como resposta, descobrindo no valor do patrimônio histórico um importante vetor de preservação dos marcos referenciais e identitários da cidade.

Sob a gestão do prefeito Israel Kablin nasceu o projeto Corredor Cultural. Por questões práticas e técnicas mais antigas, o projeto começou muito mais ligado ao planejamento urbano do que ao patrimônio. O fato de não dispor de instrumentos de tombamento e tutela, fez com que a prefeitura se utilizasse de instrumentos de zoneamento e do uso de ocupação do solo fazendo com que o projeto estivesse atrelado à dinâmica urbana. Um dos grandes idealizadores do projeto afirmou o fato do projeto ter sido consolidado na gestão de Israel Kablin não foi por acaso pois se tratava de

um homem do mundo, empresário cultivado, com um conhecimento geral e abrangente, de pensamento liberal, que trouxe para a cidade uma visão arejada e mais dinâmica, que valorizava o patrimônio histórico como um parceiro do desenvolvimento da cidade, diferente de outros governantes, que talvez não possuíssem o mesmo tipo de formação ou de visão. Assim, o fato de esse projeto ter sido iniciado no curto período da gestão Klabin não foi por acaso, foi porque o prefeito tinha interesse nesse assunto. Não só tinha interesse no patrimônio histórico, como criou também um órgão, a Fundação Rio, para promover a cultura da cidade, na mesma ocasião. (PINHEIRO, 2002, p. 144).

Desde o seu início o Corredor Cultural foi criado sob duas perspectivas diferentes: de um lado a Câmara Técnica do Corredor Cultural formada por artistas e intelectuais tarimbados ligados à promoção da cultura, dentre estas personas, destacavam-se: Rubens Fonseca, Artur da Távola, Sérgio Cabral, Aloísio Magalhães, Lélia Coelho, Nélida Pinôn, entre outros; de outro, os técnicos formados basicamente por arquitetos e planejadores. Segundo Pinheiro (2002) a confluência destes dois

olhares distintos foram essenciais para a execução do projeto. Igualmente, o autor afirma que grande parte do sucesso do Projeto se deu graças à presença dos notáveis intelectuais e artistas que “fora do mundo oficial [...] eram muito respeitados pela mídia”.

A execução do projeto exigiu tanto dos técnicos quanto dos notáveis um grande esforço para traçar o que deveria ser preservado no Centro do Rio de Janeiro. Segundo Pinheiro (2002), no Rio de Janeiro, diferente de outras cidades, não existia a ideia de Centro histórico, tendo em vista que a cidade passou por inúmeras intervenções ao longo dos séculos. Para o autor, foi necessário a criação de objetivos bem delimitados que, ao passo que preservasse o patrimônio arquitetônico, percebesse também as lutas de associações e comunidades pela preservação e contra a descaracterização de seus bairros.

Do ponto de vista dos critérios para preservação dos conjuntos arquitetônicos foi a preservação de casarios que datavam do séc. XIX, à exceção da região junto ao mosteiro de São Bento e do morro da Conceição, ambas preservadas posteriormente. Concomitante a isso, a estratégia utilizada pelos gestores do projeto foi dialogar com as associações que possuíam interesse na preservação dos sítios urbanos. A exemplo, foi fundamental o diálogo com os árabes e Judeus do SAARA (Sociedade Amigos das Adjacências da Rua da Alfândega), bem como do SARCA (Sociedade Amigos da Rua Carioca).

Para realização do diálogo mais aberto entre os planejadores, governantes e associações foram criados os escritórios técnicos. Tais escritórios, extintos em 1999 e 2000, tinham o objetivo de aproximação do poder público com as associações que visavam a preservação dos sítios urbanos e ambientais. Segundo Pinheiro (2002) os escritórios funcionavam com a aproximação dos técnicos com as populações mediando neste sentido as normas de usos do território com as práticas do cotidiano.

Outra estratégia utilizada foi a previsão de incentivo fiscal para os proprietários de imóveis que aderissem à conservação prevista em lei. Com a renúncia fiscal houve um aumento significativo no número de licenciamento de obras, a medida em que o prédio era considerado apto pelos técnicos para serem conservados. Além do Imposto Predial Territorial Urbano (IPTU), outras taxas e impostos foram isentados como o Imposto Sobre Serviço (ISS) e desoneração das empresas que realizavam obras nos prédios.

No Corredor Cultural, eram 1.600, já uma quantidade bastante grande para aquela ocasião e aquele território específico da cidade. As isenções foram um instrumento fundamental para o sucesso do projeto Corredor Cultural, e ainda funcionam como um dos vetores mais importantes para a questão da proteção do patrimônio na cidade. Havia-se percebido, desde o início, que não seria suficiente preservar os imóveis se não houvesse um interesse efetivo em sua conservação e recuperação. (PINHEIRO, 2002, p. 149-150)

Outra entrada importante do projeto foi a utilização da divulgação do projeto por diferentes meios. Além dos trabalhos burocráticos dos técnicos foram criadas diferentes publicações, dentre os quais destacam-se:

o Guia Histórico do Centro da Cidade; as coleções de cartões-postais que mostravam o patrimônio sob o ponto de vista da paisagem, das ruas, da arquitetura e até da pintura das fachadas; o manual Como recuperar, reformar ou construir seu imóvel no Corredor Cultural, que mostrava para o leigo como proceder para executar obras nos imóveis situados na área do Corredor Cultural com todos os passos, inclusive os administrativos. Foram editados vários Cadernos de Recortes, com todo o material que saía na imprensa sobre o Centro da cidade, com a finalidade de registrar seu lento processo de transformação e valorizá-lo. Editou-se, também, um manual contra incêndios e o livro A cor no Corredor Cultural, resultante de uma pesquisa histórica sobre a pintura dos imóveis, até então absolutamente desconhecida. A equipe técnica não tinha formação na área do patrimônio e, assim, precisou adquiri-la, ao longo do trabalho, trabalhando. Na realidade, todo o projeto foi o resultado de um longo processo de aprendizado paralelo, na medida em que avançava, articulando uma série de elementos que ajudaram a construir uma imagem mais sólida do trabalho. Esse processo possibilitou também aos técnicos a oportunidade de desenvolver trabalhos de cunho mais intelectual, fugindo da rotina monótona, normalmente enfrentada numa repartição meramente burocrática. (PINHEIRO, 2002, p.150)

Em relação ao tombamento, amplamente utilizado como instrumento de salvaguarda de prédios individuais, o Corredor Cultural se diferenciou pela preservação de conjuntos arquitetônicos. Para tal alcunha, segundo Pinheiro (2002), foi utilizado o conceito de valor ambiental, preservando os edifícios que continham alto grau de continuidade no espaço urbano.

O projeto do Corredor Cultural possui uma área de abrangência de cerca de um milhão de metros quadrados, com 1600 imóveis. Tal projeto andava na contramão das formas de intervenção urbana ocorridas no decorrer do séc. XX. Contudo, seu sucesso se deu em grande parte pelo fato de que a área em questão não detinha grande interesse no setor imobiliário, mas consistia em uma área de permanentes intervenções públicas, muito mais por questões ideológicas ligadas ao progresso e a modernidade do que por pressões do setor imobiliário. Para Pinheiro (2002).

A única pressão forte partiu do próprio governo, que alargou ruas, demoliu quarteirões, quase bairros inteiros, morros e prédios importantes (como o Mercado da Praça XV e o Palácio Monroe). O contexto da destruição parece ter sido mais ideológico, simbólico da modernidade e do progresso contra o passado e o atraso, do que econômico. Imposição de idéias e pensamentos sobre o que deveria ser uma cidade e sua representação simbólica, muito mais do que o interesse do capital imobiliário. (PINHEIRO, 2002, p.151)

O Corredor Cultural possuía duas subzonas: denominadas de preservação ambiental e renovação urbana. Baseado na Carta de Veneza⁸, o objetivo era garantir a preservação de prédios públicos e a ambiência da área central, incentivando a criação de atividades culturais e de lazer através da criação de bares e restaurantes e um projeto de mercado que, segundo os urbanistas que idealizaram, seria uma “metáfora do mercado antigo”.

Figura 23 - Área de abrangência do corredor cultural



Fonte: MULTIRIO, 2015.

⁸ Documento criado no II Congresso Internacional de arquitetos e técnicos dos Monumentos Históricos ICOMOS- Conselho Internacional de Monumentos e Sítios Históricos em maio de 1964. Dentre as ideias que fundamentam o documento estão a preservação das obras monumentais de cada povo que permanecem como testemunho vivo das tradições seculares.

Para execução do projeto foi necessária a construção de dispositivos jurídicos que até então o município não dispunha. O projeto de lei foi criado sem que houvesse alterações de grande relevância foi aprovado pela câmara em 1984, sob a gestão do prefeito Marcelo Alencar dispendo sobre o Corredor Cultural, havendo não somente a proteção dos conjuntos arquitetônicos mantendo também dos usos nas áreas de abrangência do Corredor Cultural. Como bem recorda Pinheiro (2002)

A legislação original, entretanto, ainda está mantida e prevê a proteção das casas de espetáculos existentes. Alguns usos, ao contrário, foram vedados. Por exemplo, o de garagem. É proibido na região abrangida pelo Corredor Cultural construir garagens nos sobrados preservados ou fazer edificações novas com número predominante de pavimentos de garagem. Como se vê, o projeto foi muito detalhado e diferente, portanto, das leis genéricas que são votadas no Legislativo. Chegou-se a definir inclusive a instalação de letreiros nas fachadas, que até então praticamente as cobriam por inteiro. Essa questão também foi prevista na legislação de proteção. Apesar da simplicidade e economicidade do texto, foi elaborada uma lei praticamente auto-aplicável, sem necessidade de muita regulamentação posterior. (PINHEIRO, 2002, p.148)

Do ponto de vista dos critérios para preservação dos conjuntos arquitetônicos foi à preservação de casarios que datavam do séc. XIX à exceção da região junto ao mosteiro de São Bento e do morro da Conceição, ambas preservadas posteriormente. Concomitante a isso, a estratégia utilizada pelos gestores do projeto foi dialogar com as associações que possuíam interesse na preservação dos sítios urbanos. A exemplo, foi fundamental o diálogo com os árabes e Judeus do SAARA (Sociedade Amigos das Adjacências da Rua da Alfândega), bem como do SARCA (Sociedade Amigos da Rua Carioca).

O projeto do Corredor Cultural possui uma área de abrangência de cerca de um milhão de metros quadrados, com 1600 imóveis. Tal projeto andava na contramão das formas de intervenção urbana ocorridas no decorrer do séc. XX. Contudo, seu sucesso se deu em grande parte pelo fato de que a área em questão não detinha grande interesse no setor imobiliário, mas consistia em uma área de permanentes intervenções públicas, muito mais por questões ideológicas ligadas ao progresso e à modernidade do que por pressões do setor imobiliário. Para Pinheiro (2002).

A única pressão forte partiu do próprio governo, que alargou ruas, demoliu quarteirões, quase bairros inteiros, morros e prédios importantes (como o Mercado da Praça XV e o Palácio Monroe). O contexto da destruição parece ter sido mais ideológico, simbólico da modernidade e do progresso contra o passado e o atraso, do que econômico. Imposição de idéias e pensamentos

sobre o que deveria ser uma cidade e sua representação simbólica, muito mais do que o interesse do capital imobiliário. (PINHEIRO, 2002, p. 151).

O projeto Corredor Cultural foi um importante marco na preservação do patrimônio arquitetônico no Rio de Janeiro. A sua iniciativa ganhou tamanha repercussão que se transformou em uma marca sendo exportada para várias cidades brasileiras. Com o sucesso da empreitada, outras intervenções foram realizadas no final da década de 1980, transformando-se em um “arquipélago irradiador cultural”. Entre os prédios de finalidade cultural e ou histórica, houve um grande número de restaurações com recursos públicos e privados. A “onda preservadora” atingiu museus, teatros e um grande número de igrejas e prédios históricos importantes.

Os esforços em âmbito federal, estadual e municipal transformaram o centro do Rio em uma área de relevante interesse cultural em escala nacional e internacional. Contudo, o conjunto de bens preservados representa uma ação de bens, cuja preservação representa a seleção de elementos que corroboram para rememorar os poderes da colonização da América. O convento do Carmo, a Igreja da Ordem Terceira, Paço Real (Paço Imperial), Terreiro de Nossa Senhora do Carmo e o Arco do Teles são exemplos de conjuntos arquitetônicos preservados que denotam a presença de uma ordem religiosa e do poder conquistador europeu.

Enquanto isso, os mercados de pesca sempre foram elementos constituintes da vida de relações existentes no Centro da cidade, constituindo hábitos de sociabilidade que reforçam os laços com o lugar e as percepções de um espaço único na cidade. Além de fonte de abastecimento alimentar, os mercados representavam um vasto sistema cultural, cuja amplitude e intensidade formavam as redes sociais que irradiavam nas trocas materiais e simbólicas na cidade. Pergunta-se de passagem: porque o esforço de preservação do patrimônio histórico ou cultural materializado no Projeto Corredor Cultural não contemplou o Entrepasto Federal de Pesca na praça XV de Novembro?

4.3 O interdito como fundamento: o entreposto como entrave ao remodelamento urbano e o mercado insurgente de pescado

Os espaços geográficos se expressam enquanto meios que evidenciam as

marcas do tempo histórico a partir das variáveis chaves que orientam a vida coletiva em um dado período, mas também são capazes de direcionar a reprodução das relações sociais nos lugares. Sem embargo, os processos geradores da urbanização das cidades mudam de acordo com os novos arranjos técnicos e organizacionais. Os nexos estruturantes da urbanização variam em conformidade com as mudanças políticas, econômicas e culturais do período. Neste sentido, que os lugares são produto, meio e condição de realização ao longo de um processo histórico contínuo. Se em cada processo histórico produz um espaço, o espaço revela, em cada momento histórico, uma cidade.

Para Ribeiro (2005), a classificação de uma gama de atividades distintas no chamado “setor terciário” pode dificultar a problematização do comércio que ocorre nos países periféricos. Baseado em modelos de classificação internacional, mormente apoiado nas realidades dos países centrais, tal classificação – baseada na “teoria dos três setores” da economia proposta por Colin Clark e Allan Fisher em 1938 – induz a uma compreensão limitadora da realidade nas cidades dos países periféricos. Tratando especificamente do comércio em Campinas-SP, o autor denominou os diferentes circuitos da economia urbana como comércio de eixo, de rua e na rua para indicar a maneira pela qual a referida cidade se organizou e reorganizou em relação à tensão entre: o centro histórico imantado de relações comunicacionais, cuja densidade presente do comércio de tipo de rua e na rua evidencia práticas comerciais históricas e populares; e uma área de expansão de atividades comerciais modernas pautadas, sobretudo, nas densidades técnicas e informacionais do atual período, situadas nos eixos rodoviários de circulação.

Em 1956, a publicação do Relatório da Missão Portuguesa de Pesca no Brasil detectou problemas estruturais no Entreposto Federal. No documento constava que o Entreposto possuía insuficiência da sua área molhada de cais, atracação e apetrechamento de carga, de embarcações, abastecimento de gelo, o que o tornava obsoleto sob quase totalidade dos aspectos. O entreposto que surgia como solução uma década antes se tornou obsoleto graças ao vertiginoso aumento da população urbana do município, fato que fez com que a sua estrutura não suprisse a totalidade das demandas.

Os primeiros estudos para manutenção da estrutura física do entreposto datam de 1967, quando iniciou do Programa de Pesquisa do Desenvolvimento da pesca no Rio de Janeiro, no qual o entreposto se encontrava na seguinte situação:

[...] doca estreita para permitir desembarque de pescado de modo apropriado; parte sul da doca assoreado; cais estreito; falta de espaço no salão de venda; fábrica de gelo para 2.800 barras de 25 kg; depósito para 300 barras de gelo; câmara para 600 toneladas de peixe. (PROGRAMA DE PESQUISA E DESENVOLVIMENTO PESQUEIRO, 1967, p. 11).

Necessário destacar que o Programa de Desenvolvimento da Pesca promovido a partir de 1967, tinha como principal objetivo a modernização da atividade pesqueira para fins industriais em detrimento a pesca artesanal. Desta maneira, o entreposto na Praça XV não comportaria o intenso tráfego de caminhões, tampouco as grandes embarcações industriais. Visto que as pretensões do programa provocaram enormes prejuízos ao setor pesqueiro, novas diretrizes marcaram os programas seguintes, doravante levando em conta a pesca artesanal, como consta o I Plano de Desenvolvimento da Pesca da Nova República (1985) .

O baixo desempenho da pesca, com a taxa de crescimento inferior ao da população brasileira, em que pese ser um fator de estagnação do setor como um todo, é reflexo de uma política pesqueira direcionada à pesca industrial, com a criação de incentivos fiscais, visando a modernização e industrialização do setor pesqueiro em detrimento ao segmento artesanal, equivocadamente marginalizado nas ações governamentais. Tal fato gerou no período precedente (1970- 1979) um maior índice de crescimento da pesca industrial (8,05% a.a.) em relação a pesca artesanal (2, 75 % a.a.), não superando porém a produção originada da pesca artesanal. (PLANO DE DESENVOLVIMENTO DA PESCA NA NOVA REPUBLICA, 1985 p. 4)

Apesar da reorientação das prioridades no setor pesqueiro no Brasil, os relatórios produzidos em períodos distintos, concordavam em relação a situação da estrutura de escoamento da produção da pesca no Brasil. Segundo o relatório de 1985, no Brasil existiam 400 mil pescadores artesanais, dos quais dependiam 2 milhões de pessoas, além dos empregos indiretos gerados na produção e comercialização dos insumos básicos e na comercialização do pescado produzido, mas que apesar disso

O processo de comercialização do pescado apresenta-se bastante deficiente para corresponder às necessidades de abastecimento interno em virtude da precária infraestrutura física e institucional existente poucos entrepostos de pesca, postos de revenda, frigoríficos, fábricas de gelo e outras infraestruturas inadequadas e sem condições de funcionamento (PROGRAMA DE DESENVOLVIMENTO DA PESCA NA NOVA REPÚBLICA, 1985, p. 12).

Diante do quadro de sucateamento das condições físicas do Entrepasto, o projeto de lei de autoria do vereador Túlio Simões do Partido Democrático Social (PDS) na década de 1980 autorizava a transferência do mesmo para Avenida Brasil. As despesas de custeio seriam feitas por conta do convênio entre o executivo municipal, Ministério de Agricultura e Ministério da Fazenda, mediante o termo de ajuste firmado pela SUDEPE e pelo Instituto Resseguro Brasil. Em reportagem ao Jornal “Última Hora”, o vereador baseou-se ainda no Programa de pesquisa de desenvolvimento pesqueiro do Brasil que dizia que do total do pescado capturado no Rio de Janeiro 40% eram levados para praça XV para comercialização; que o movimento de pescado por caminhões supera a das embarcações e ausência de um estacionamento próprio e restrito horário de funcionamento, fato que provoca “tipos de comercialização paralelas no entorno do entreposto”.

Em reportagem do Jornal do Brasil, os “mercados clandestinos ou paralelos” são denunciados como principais fontes de congestionamento no centro em virtude do grande número de caminhões e direcionando a culpa para conivência da SUDEPE.

O SUDEPE até hoje não conseguiu acabar com os pregoeiros, mas continua oferecendo credenciais a posse e representação de dois barcos. A CIBRAZEM que cede as suas câmaras frigoríficas, não se arrisca a tocar nesses intermediários_ agindo corretamente dentro da lei da oferta e da procura [...]. (JORNAL DO BRASIL, 1980, p. 7).

Sob a alegação da obsolescência, da dificuldade de escoamento da produção e da formação do “mercado clandestino” que “poluía” a praça tendo em vista que mais da metade do pescado que afluía para o entreposto chegava por caminhões e apenas um terço chegava através dos barcos, as pressões se voltavam para o interdito do entreposto. É notável o papel da mídia impressa que, em nome da preservação histórica do centro da cidade, estigmatizava os trabalhadores da pesca. Em outra reportagem que data de 1987, com um discurso de teor mais higienista, sobre o “comércio clandestino” de pescado encravado na praça XV, percebe-se que as principais motivações que levaram à retirada do mercado do Centro esteve mais atrelada à imagem do “centro histórico” e menos ao abastecimento de pescado no município e muito menos com os trabalhadores do entreposto.

Camarões descascados e não ensacados com o selo obrigatório da fiscalização sanitária- mexilhões muitas vezes catados por mendigos e vagabundos na praia do Flamengo ou nas lajes da ponte Rio -Niterói e até

carnes de siri, caranguejo e outros frutos do mar são encontrados em grande quantidade. Não há fiscalização e as mínimas normas de higiene não são observadas, como o uso de gelo picado sobre produtos (JORNAL DO BRASIL, 1987, p. 5).

Segundo a reportagem, as causas do “comércio paralelo” na praça estão relacionadas às precárias condições de funcionamento do Entrepasto Federal que não comporta mais a quantidade de pescado que aflui em direção ao município. Igualmente a culpa também recai nos pregoeiros, cuja ambição “atrai” os ambulantes para a praça XV.

O maior responsável pela feira clandestina é o entreposto de pesca da CIBRAZEN na praça XV que não tem condições de absorver todo o pescado proveniente do Sul da Bahia, Espírito Santo, São Paulo, o Santa Catarina, Rio Grande do Sul e todo litoral do estado do Rio de Janeiro. Das 140 mil toneladas de peixe descarregadas anualmente na praça Xv só metade é comercializada dentro do entreposto, o restante é repassado pelos pregoeiros que vendem o produto dentro e fora do entreposto- aos ambulantes que transformam a praça Xv em um verdadeiro caos (JORNAL DO BRASIL, 1987, p. 5).

Embora a comercialização do pescado na área central do Rio de Janeiro apresente uma configuração territorial distinta daquela analisada por Ribeiro (2005), pode-se compreender a presença do Entrepasto Federal de Pesca como fator de concentração e aglomeração da comercialização da produção do pescado geograficamente dispersa. Igualmente, o entreposto se afigurava como unificador de várias etapas da produção fazendo com que diversas atividades e ocupações ligadas à pesca (carregamento, armazenamento e comercialização) se concentrassem no centro da cidade, conferindo diferentes usos ao território. Apesar das dificuldades de escoamento no entreposto, era o prédio que concentrava a maior parte do pescado que chegava na cidade do Rio de Janeiro, além de toda assistência dada aos pescadores artesanais (combustível, conserto e rancho).

Figura 24 - Mercado insurgente na praça XV de Novembro



Fonte: JORNAL O FLUMINENSE, 1985.

Para os atores sociais envolvidos na renovação urbana no centro do Rio de Janeiro, os carros e os peixeiros eram os principais entraves para a renovação urbanística na praça XV. O carro representando a concepção urbanística modernista que priorizava o rodoviarismo como modelo de circulação na cidade e o peixe como sinônimo do “atraso”, retorno ao tempo em que o centro era visto como lugar insalubre, reduto de vagabundos. Ao passo em que ressaltava a importância do resgate arquitetônico e cultural do centro histórico, a mídia destacava a “sujeira e abandono” enfatizando o cheiro de peixe estragado e os detritos deixados pelo mercado. No artigo “Praça XV entre os lixos e bens tombados” (Jornal do Brasil de 4 de novembro de 1990) diz que o local convivia

entre carroças de catadores de papel e mendigos com sucata. As passarelas de acesso as barcas vivem cheias de camelôs vendendo comida. As extensas calçadas de pedra portuguesa imundas com os restos do mercado de peixe

ou cheias de carros estacionados.(JORNAL DO BRASIL, 1980, p. 29).

No trecho a seguir podemos perceber com mais nitidez a relação do fim do entreposto e, conseqüentemente, do “mercado clandestino”, com os investimentos realizados pela prefeitura para enobrecimento da praça XV de Novembro. Nota-se também o teor elitista e classista que compreende a incompatibilidade da presença popular com a preservação dos monumentos.

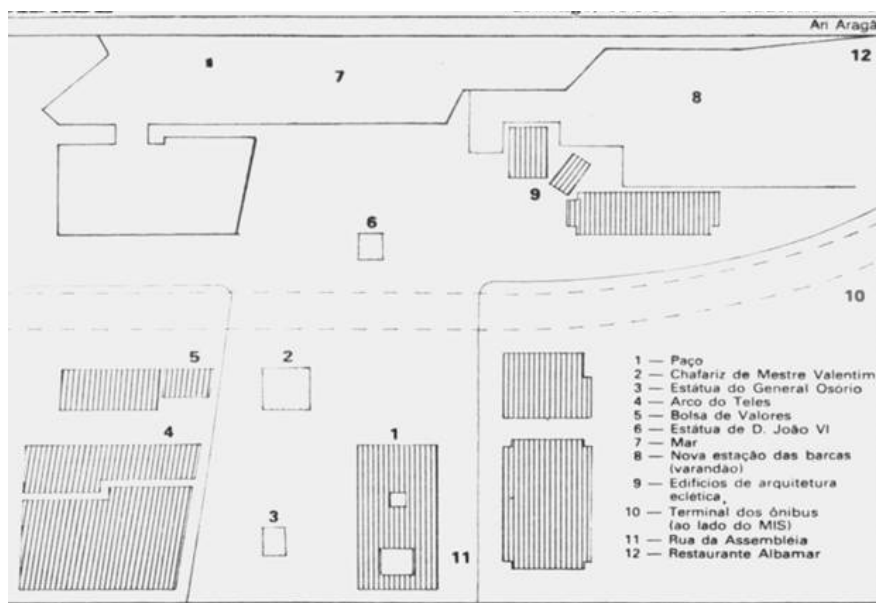
Quem passa a noite na praça XV não vê que a prefeitura vem gastando enormes quantidades de dinheiro na recuperação e preservação de monumentos históricos como o antigo cais da praça, datado do séc. 18. Isso porque centenas de caminhões, caminhonetes e kombis atrapalham a visão dos pedestres (JORNAL DO BRASIL, 1987, p. 5).

Os projetos de ajustes espaciais da área entral, especificamente da praça XV na década de 1980, buscaram remanejar a chegada do pescado para o bairro do Caju. Em reportagem do Jornal do Brasil do dia 23 de setembro de 1984 intitulada “ Reforma vai tirar peixe de trânsito da praça XV”, as mudanças ocorreriam sob a supervisão do arquiteto Glauco Campelo. Na entrevista o arquiteto afirma que “os projetos darão vida a praça XV” que constantemente a renovação urbanística pretendia.

[...] ser não somente uma área de lazer, mas sobretudo cultural: o edifício do paço, em fase de restauração [...] vai ser aberto a público especialmente jovens estudantes que poderão ter melhor conhecimento de fatos históricos como o dia do Fico (9 de janeiro de 1922), quando D. Pedro I proclamou ali que preferia fiicar no Brasil a ir para Portugal (JORNAL DO BRASIL, 1984).

Na mesma reportagem aludida acima, o acessor especial do governo Brizola (1983-1987) o arquiteto Jaime Lerner afirmou que ocorreria o remanejamento do entreposto de pesca para o bairro do Caju, onde em dias normais eram comercializados 80 toneladas de pescado e que, segundo Campelo, o pescado na praça XV chegava via caminhões e não pelas embarcações.

Figura 25 - Planta da praça XV sem o entreposto



Fonte: JORNAL DO BRASIL, 1984.

É notório que a memória preconizada como dinamizador cultural da cidade, ao serem apropriadas pelos discursos propagados por parte da mídia escrita, forneceu subsídios para volta de paradigmas urbanos baseados no higienismo de outros períodos, cuja presença popular, suas ações e atividades, fossem recusadas nas áreas centrais em nome dos usos seletivos do território.

A quantidade formidável de pescado no Entreposto atraía supermercados, grandes peixarias, cooperativas de compras e feirantes. No entanto, quando o volume de pescado excedia a capacidade do entreposto, o comércio era realizado pelo lado de fora, na vizinhança e arredores do entreposto, evidenciando a importância dessas práticas de comércio de pescado enquanto mercado socialmente necessário (RIBEIRO, 2013).

Devido à expansão do mercado na Praça XV, a comercialização do pescado se dava em três áreas distintas. A primeira localizava-se no interior do entreposto, onde entravam os vendedores e compradores eram credenciados pela CIBRAZEM. A segunda área, localizada nos portões do entreposto, ficavam os vendedores que não conseguiam entrar, mas possuíam as credenciais e os certificados de inspeção sanitária dos veterinários do entreposto. Por último, contígua a segunda área e se estendendo pela Rua Alfred Agache, o pescado era limpo e comercializado por ambulantes em barracas de madeira.

A quantidade de pessoas e caminhões (em média 50 caminhões, contando

compradores e vendedores) que chegavam à Rua Alfred Agache, frequentemente provocava engarrafamentos no Centro do Rio. Destacando que o mercado insurgente de pesca era responsável por uma parte significativa do abastecimento do pescado na cidade e outras localidades. Muitos dos comerciantes varejistas que não conseguiam comprar o pescado no interior do entreposto, compravam dos comerciantes do lado de fora. No mercado insurgente as transações eram realizadas a céu aberto, sem fiscalização, através do leilão realizado por caminhoneiros autônomos (atravessadores) e os barraqueiros na rua. As transações eram realizadas principalmente a retalho, isto é, no varejo. Após as barracas de comercialização do pescado, pequenas barracas com mesas vendiam peixe frito na hora, mercado de alimentação e refeições e bebidas no tradicional samba do peixe, garantindo também a quebra de rotina, notabilizando-se, para além das trocas mercantis, pelas possibilidades de encontros fortuitos, trocas e intercâmbios culturais entre diferentes classes, lugares e gerações na cidade.

Contudo, apesar de aparentemente caótico, o mercado insurgente era gerido pelos pregoeiros. Enquanto no interior dos salões as negociações eram realizadas por pessoas e firmas credenciadas, na rua as bancas fazem o varejo, oferecendo o pescado a preços mais baratos.

O comércio do pescado foi um elemento constituinte da vida de relações existentes no Centro da cidade, constituindo hábitos de sociabilidade que reforçam os laços com o lugar e as percepções de um espaço único na cidade. Além de fonte de abastecimento alimentar, os mercados representavam um vasto sistema cultural, cuja amplitude e intensidade formavam as redes sociais que irradiavam as trocas materiais e simbólicas na cidade. Portanto, dadas as especificidades do comércio de pescado no centro do município do Rio de Janeiro, entende-se que a nomeação realizada pela mídia corporativa com o apoio da elite local, em “mercados paralelos” ou “mercados clandestinos”, reduzem a complexidade das trocas socialmente necessárias e, por isso, são pouco promissoras para o entendimento do comércio de pescado na Praça XV. Compreende-se, outrossim, o comércio do pescado enquanto “mercado insurgente”, pois apesar do confronto com a mídia impressa e o poder público, sua realização era abrigo para os mais pobres, possibilitando a reprodução da vida, como afirma a barraqueira Iolanda da Silva de Oliveira que comercializava no local há sete anos no momento da sua entrevista ao *Jornal do Brasil*:

Já estamos aqui há muito tempo, faz parte da vida na cidade. Se o mercado sair, vou demorar um tempão para conseguir outro ponto em outro lugar (JORNAL DO BRASIL, 1980).

A cultura popular estigmatizada- não hegemônica, não cosmopolita, não moderna e não erudita- possui vínculos discursivos estreitos nas concepções elitistas que inviabilizaram e estigmatizaram as práticas populares. Em larga medida, as práticas culturais são estigmatizadas e deslegitimadas por discursos e juízos estéticos que desautorizam sua circulação pela cidade. Tais práticas são permeadas pela reputação de transgressão social, alvo de fortes repressões. Ao atribuir um caráter pejorativo ao comércio na rua (RIBEIRO, 2005) nota-se que os estigmas sociais dos trabalhadores dos circuitos inferiores eram fabricados por consensos gerados na mídia escrita, sempre atualizando a psicoesfera em consonância com os projetos modernizantes dos agentes hegemônicos na produção e uso da cidade. Tais elaborações imagéticas conduzem a imagens-sínteses das atividades do circuito inferior despidas da reflexão sobre os nexos estruturantes que dão conteúdo à concretude da vida metropolitana nas periferias do capitalismo (RIBEIRO, 2013).

Tratando especificamente do Entreposto Federal de Pesca na Praça XV o documento que acrescenta um fato até então não colocado pelos outros dois relatórios. Realizado pelo Grupo de Trabalho criado pela portaria “E” n° 10, de 7 de julho de 1970 da Secretaria de Agricultura do Estado da Guanabara que afirmava que o maior problema do entreposto não era o seu tamanho e sim o fato de estar cravado no centro da cidade, fato que impedia o pleno funcionamento, necessitando, portanto, de um segundo entreposto.

4.4 Da totalidade ao lugar: o fim do Entreposto Federal e da centralidade econômica popular na memória dos trabalhadores do mar

A partir do olhar para o trivial que a sociedade propõe questionamentos mais complexos acerca da vida metropolitana. Acrescentaríamos neste âmbito, que são nos lugares onde as confabulações produzidas pelos agentes hegemônicos não conseguem se infiltrar que são produzidas as análises mais fecundas. Entretanto, devemos compreender o trivial a partir de sua relação com o mundo, ou seja, a partir

do confronto entre diferentes escalas, não olvidando que o efeito da globalização hegemônica se produz e é produzido nos locais. Neste sentido, a produção de todo um léxico acerca dos diferentes processos de modernização e sua produção de discursos sobre os processos de dominação “de cima para baixo” compõem um importante quadro de nomeações acerca da globalização. As verticalidades plasmadas no discursos são frequentemente produtoras de imagens sínteses que reificam as práticas sociais cotidianas que não se encontram naquelas referências não agenciadas na produção hegemônica. Contudo, as práticas refratárias não representadas, ou enxergadas a partir de um olhar reificante e estigmatizador no escopo das cidades e metrópoles podem potencialmente compor a possibilidades para uma outra forma de centralidade.

O exercício de memória é uma atividade que produz sentido e instaura a integridade do passado. Um dos papéis do discurso da História é trazer a tona o significado dos acontecimentos vividos e representar a gênese organizadora que escapa. Contudo, apesar de salutar, trazer a tona a memória esquecida, não ressucita a História.

A celeridade da vida metropolitana possui mecanismos fugidios que distorcem a compreensão do fazer histórico do homem comum em seus trajetos cotidianos. Contudo, um olhar mais atento sobre a grande cidade e a metrópole nos revela a copresença entre sujeitos, empresas e instituições com distintos regimes de manifestações temporais e espaciais, traço ofuscado pela imponência das novíssimas formas geográficas e conteúdos cosmopolitas.

A recusa do múltiplo, do diverso, do apenas tentativo, do incerto e da tenacidade dos subalternizados, marginalizados e excluídos pela ordem (ordenamento) dominante (RIBEIRO, 2013) impõe uma série de dificuldades na tentativa de compreensão da apropriação urbana dos sujeitos que vivem em situações limites na cidade. Para composição da ação dos sujeitos, a socióloga Ribeiro (2013) propõe o conceito de centralidade popular. Em suma, trata-se de uma série de procedimentos analíticos que objetivam captar a experiências individuais e coletivas dos sujeitos corporificados em seu espaço vivido. Manifestadas nas micro conjunturas urbanas, nas frestas e desvios da cidade corporativa, a ação dos sujeitos absorve e refaz , as macro tendências dominantes e constrói a sistematicidade popular.

Uma sistematicidade demarcada pelo mapeamento de nichos de

oportunidades sociais, cujo o reconhecimento conduz a uma interpretação do espaço urbano orientada para a observação do mercado socialmente necessário, da arte de resolver a vida e do aprendizado nas ruas. Com essas três expressões, são estabelecidas relações entre a ação dos sujeitos corporificados, a história da presença popular na grande cidade do capitalismo periférico e os saberes que permitem a sobrevivência em contextos antagônicos (RIBEIRO, 2013, p. 65).

Para Spivak (2010) a forma textual constitui um importante veículo no qual a teoria deve seguir alguns protocolos ao abordar o texto por ela produzido. A autora qualifica o texto como um exercício de mediação entre o sujeito, a obra e o leitor, tornando-se um processo de escrita marcado pela contradição e, por isso, um árduo trabalho. Trata-se de tentar falar o texto de outrem em um constante processo de aproximações e, sobretudo, negociações. Adverte-se com isso, sobre os perigos de produzir um discurso do Outro, tal como ensina CERTEAU (2010)

O exorcista ou o médico trabalham para determinar esse outro, para colocá-los numa topografia de nomes próprios e, deste modo, para normalizar de novo a articulação de um ato enunciador com um sistema social de enunciados (CERTEAU, 2010, p. 125).

Para Duarte (1999) o avivamento da memória dos pescadores é fundamental na constituição da sua reprodução social. Ancorada em representações do passado, a identidade é forjada pela memória social que funciona como um “mito comum” no qual os sujeitos recorrem para conferir sentidos às suas práticas sociais. Uma “idade de ouro” (DUARTE, 1999 p. 37) cujo reconhecimento governamental, associações de interesses e redes coletivas informais de ajuda mútua nas localidades de pesca refletem uma época pela qual o segmento da pesca era relevante frente a outros segmentos. Igualmente, as condições de produção e as pescarias fartas de outros tempos remetem à vida de relações existentes na cidade que se quebraram com as retiradas dos pontos de comércio do pescado.

Para além das funções que um lugar possa fornecer, a reconstrução da memória dos trabalhadores do mar do entreposto conforma as condições de uma figuração que conota espacializações de pertencimento. Ao descongelar o espaço interdito do entreposto, abre-se frestas que possibilitam o desvendamento do anonimato temporalizado no espaço. O sentimento de desejo de um modo de ser subsistem nas reconstruções das memórias, tornando o lugar um espaço não formatável. Ao insistirmos em confrontar a compreensão da produção histórica e social

do centro cidade do Rio de Janeiro, buscamos com a história do tempo presente, contribuir para revelar a lembrança como categoria da memória que os sujeitos que hoje estão com 60 a 90 anos possam relatar a natureza da práticas populares baseada no ditame do moderno que escolhe que objetos e narrativas desejam contar. Assim, diante da política da memória que marca os atores políticos e intelectuais que defendem o modelo de patrimônio cultural firmado na arquitetura monumental, eurocêntrica e econômica dominante, estão no confronto dessa leitura do centro, as memórias de pescadores e comerciantes que expressam emoções, de itinerários e dilemas dos atores que sofrem com essa política que acaba por produzir também esquecimentos.

Figura 26 - Pescadores chegando no entreposto



Fonte: JORNAL DO BRASIL, 1987.

De posse desses argumentos, nas linhas a seguir procuraremos as necessárias conexões entre a memória dos pescadores e a produção social do espaço urbano do Rio de Janeiro a partir do cotidiano dos trabalhadores do mar.

Em entrevistas com pescadores artesanais das baías de Guanabara e Sepetiba, tendo como foco a questão do desmantelamento do entreposto de pesca da praça XV, presos nas lembranças e nos detalhes de suas trajetórias de sair dos municípios de São Gonçalo, de Niterói e ou dos bairros longínquos da cidade do Rio

de Janeiro em direção à venda no entreposto, a compreensão da espacialidade da cidade e de seus corpos pela experiência metropolitana, são contadas, articulando-se aos relatos de conflitos e de cooperação com os comerciantes atravessadores, muitos desses comprando pescado direto do pescador nos pontos de embarque locais. Essa memória, diferente das memórias marcadas pela produção textual, documental, oficial ou midiática é a memória dos subalternizados, dos humildes, dos sujeitos corporificados cujas marcas de trabalho e do cansaço demarcam como resistência e rugosidades, como resistência de um tempo e um espaço que foram e estão sendo demarcados pela política do esquecimento e pela política da reinvenção da tradição.

Eu trabalhava na pesca e vendia o pescado para o comerciante da Pedra de Guaratiba que levava para vender na praça XV. O preço lá era bom. Eu não tinha condição de levar meu pescado direto, porque quando ia no centro da cidade ia de transporte de bonde, agente apanhava o bonde e ia para Campo Grande, de Campo Grande ia para a Cidade, pegava o trem e ia para a cidade. Era soltar na Praça XV, eu via os mercadores e pescadores de várias partes da cidade e de outras cidades. Eu ia comprar o que tinha que comprar, aí apanhava o trem e ia embora para Campo Grande. Era um sacrifício ir para a cidade, tirava o dia só para ir para a cidade. Era o dia inteiro. E a viagem, daqui até Campo Grande agente gastava quase duas horas de viagem, era de bonde, o bonde daqui até lá levava duas horas, uma hora e pouca, quando não caía no caminho (Depoimento seu Vavá, Pedra de Guaratiba, 2015. Fonte: Nutemc-FFP-UERJ, 2016).

Seu Manoel Fernandes, nascido em 1929, é um velho pescador português que, como muitos, migraram para o Brasil em meados do séc. XX. No relato, Seu Manoel relembra da venda do camarão no mercado no bairro do Caju e no mercado Martin na Ilha do Governador. Antes de ser pescador artesanal, Seu Manoel trabalhou na salga do bacalhau em Portugal. Morador da Gafanha da Encarnação, o velho pescador realizava o trabalho em Aveiro. Em 1953, a partir de uma rede de solidariedade, o velho pescador veio para o Brasil, de início para morar no Caju. O bairro do Caju era um importante núcleo de pesca que abrigava grande parte dos pescadores. Perguntado como era realizada a comercialização, Seu Manoel responde: “vendíamos no Caju, todo dia de manhã, com 12 ou às vezes com 1 quilo acabava. Para vender nas feiras e até para São Paulo”. Quando a pescaria era farta Seu Manoel vendia para além das imediações e comercializava no mercado de São Pedro em Niterói ou no Entreposto Federal de pesca. Em outro trecho, seu Manoel rememora as experiências de comercialização com os “cachaças”, personas que compravam o camarão com os pescadores e, munidos de cestas de palha e carrinhos de mão, revendiam de porta

em porta na Ilha do Governador.

O Martín da peixaria tinha um pessoal que vendia na rua. Esse negócio é muito engraçado, esse negócio de vender na rua [...] Dei azar, perdi os camarões, 30 quilos que vendi aos cachaças. Foram para zona e venderam fiado. (Depoimento Seu Manoel, Ilha do Governador, 2015. Fonte: NUTEMC-FFP, 2015).

O Sindicato dos Armadores de Pesca do Rio de Janeiro (SAPERJ) percebe na construção do Entrepasto Federal de Pesca, ainda na Segunda Guerra, um modelo substitutivo do velho mercado municipal para base de comercialização do pescado. Sua interdição no dia 27 de maio de 1991 promulgada em coautoria entre o presidente Fernando Collor de Mello, o governador Leonel Brizola e o prefeito Marcelo Alencar, tinha como justificativa a epidemia de Cólera que o estado do Rio de Janeiro passava no período em tela. Contudo, para a SAPERJ a verdadeira motivação para retirada do entreposto foi por ocasião da realização do Rio-92, cuja cidade seria “maquiada para receber os Chefes de Estado que participaram da Conferência Mundial sobre o Meio Ambiente”. Para o Sindicato dos Armadores, com a ausência do entreposto, fez com o setor pesqueiro do Rio de Janeiro passou por um grande desmantelamento. Segundo a SAPERJ “tínhamos aqui o maior parque industrial da América Latina, formado por indústrias localizadas nos municípios de Niterói e São Gonçalo, enlatando cerca de 500 milhões de latas/ano de sardinha e atum.(SAPERJ)⁹”.

A ausência de um entreposto e de um atracadouro para as embarcações, as mudanças nos usos do território e sucateamento, a fuga das empresas de enlatados na baía de Guanabara, bem como a perda de espaço e mão de obra para empresas offshore. Segundo a SAPERJ “tinhamos 150 barcos associados nos bons tempos e hoje tempos menos da metade: 70 barcos”.

⁹ Disponível em: <<https://saperj.com.br/saperj/>>. Acesso em: 04 jan. 2023.

Figura 27 - Traineiras e embarcações industriais no entreposto



Fonte: IBGE, 1972.

A impotência do Entreposto Federal é percebida pelo pescador e presidente da Colônia Z8 Gilberto Alves. Para Gilberto Alves, além de um atracadouro o entreposto representava um amplo complexo de armazenamento e a abastecimento de embarcações de variados tamanhos e empresas.

A construção do Entreposto da praça XV foi feita por Getúlio Vargas, na época do Getúlio Vargas. Então foi ele que construiu o entreposto de pesca, para poder fazer a evacuação da produção do pescador que pescava, né. A pesca aqui era uma coisa muito grande. A pesca era tocada toda do Rio de Janeiro. Aqui nós tínhamos a fundação Cristo Redentor, a fundação Leão XIII, todo mundo que trabalhava em cima deste entreposto. (Depoimento Gilberto. Ponta D´Areia, 2021. Fonte: Próprio autor)

Tanto o Abrigo Cristo Redentor quanto a Fundação Leão XIII eram autarquias vinculadas ao Ministério de Educação e Trabalho consolidada pelo Ministro Gustavo Capanema (1934-1945), Na título de exemplo, na gestão do Ministro, a educação profissional ganha proeminência concomitante ao papel da assistência social no combate à pobreza e tutela dos desamparados. Neste sentido, a política do governo Vargas de subvenção á instituições filantrópicas voltadas para assistência social ganha relevo. Não por coincidência a proposta inicial da Fundação Abrigo Cristo Redentor se expande se tornando um “complexo assistencial”.

Foi nessa época que o abrigo Cristo Redentor fundou as seguintes escolas: 1) Instituto Profissional Getúlio Vargas, localizado em Manguinhos; 2) Escola de Lavradores e Vaqueiros Getúlio Vargas, localizado em Santa Cruz; 3) Aprendizado agrícola Sacra-Família, localizado em Vassouras; 4) Instituto Natalina Janot, localizado no Jacarezinho; 5) Escola de Pesca Darci Vargas, localizado na Ilha da Maranbaia. (MORAES, 2014, p. 160)

Em 1941 a Escola de Pesca Darcy Vargas contava com dez pavilhões, ambulatórios, igrejas, fábrica de gelo, fábrica de conservas, estaleiros e oficinas preparadas para construção naval, fábricas de redes, lavanderias, padarias, hospital maternidade, áreas especializadas em ensino da pesca, quarenta casas para pescadores, doze casas de funcionários, e quinze residências para funcionários da seção industrial.

Figura 28 - Construção de Barcos na Escola de Pesca Darci Vargas



Fonte: CAMINHA, 2019.

Caminha (2019) afirma que além de um departamento industrial responsável pelo escoamento da produção do pescado capturado, existia uma seção responsável pela criação Construção Naval onde os alunos aprendiam a construir barcos e instrumentos de navegação.

Somente em 1944 foram construídos ali cinco baleeiras, três canoas de pesca, uma canoa a motor, duas lanchas e uma catraia (ACR, 1938-1945,

relatório 1944, p.34). Os alunos também se dedicavam ao reparo de toda a frota de pesca nos estaleiros da escola, que em 1944 totalizava dez embarcações: as traineiras Presidente Vargas e Ministro Capanema, que faziam o serviço de transporte entre a ilha e o Rio de Janeiro; as traineiras Almirante Guilhem, Hildebrando Góes, D. Santa e Amaral Peixoto; o barco Romero Estelita; as caçoeiras Carneiro de Mendonça, São Francisco de Assis e a lancha Alzirinha (CAMINHA, 2019, p. 226).

Contudo, na década de 1970 a escola de pesca Darci Vargas foi desmantelada e a ilha de Marambaia volta a ser sediada pelo Ministério da Marinha. Para Gilberto, a Escola Darci Vargas tinha um papel fundamental na formação dos Mestres pescadores.

E nós ainda tínhamos, antes de 1964, a escola Darci Vargas. Escola de pescador na ilha da Marambaia. Muitos mestres de barcos de pesca era formado la, sabia navegar pelas estrelas, no sextante. Sabia de tudo, pescador era preparado. Ai em 64 a Marinha tomou conta, tomou conta da Marambaia, acabou com a escola de pesca. Entende (Depoimento Gilberto, Ponta D´Areia, 2021, Fonte: Próprio Autor).

Para Gilberto o entreposto na praça XV era o alicerce para os diferentes setores da pesca no Rio de Janeiro, possibilitando que as diferentes embarcações a abastecerem e se munirem para encarar as pescarias. Perguntado sobre as organizações produtivas que estavam ali Gilberto responde

Ali não era só o artesanal. O artesanal e o empresarial, as empresas de pesca. Isso que eu to te falando, a fundação Cristo Redentor tinha vários navios de pesca, trabalhava ali. A fundação Leão XIII também tinha seus barcos e trabalhava ali. Nessa geração de emprego eles tinha, nós tinha nossos descarregador, nós tinha fábrica de gelo ali, nós tinha toda uma estrutura ali né. A gente descarregava, abastecia de gelo e óleo, tinha ali mesmo. Esse barco pescava daqui, pescava lá no Rio Grande do Sul, Santa Catarina, Uruguai, arrastamos na costa do Uruguai, como tinha outros que ia pescar nos Abrólios, na Bahia. Cada um tinha uma modalidade de pesca. Tinha uns que pescava de (inaudível) mais novo, de pescaria de fundo, tinha as Traineiras que trabalhava na Costa, para servir a industria da Sardinha né. (Depoimento Gilberto, Ponta Dáreira, 2021, Fonte: Próprio autor)

Seu Ivo foi outro personagem importante para nos ajudar a compreender a vida de relações dentro do entreposto. De família de Cercadeiros¹⁰ e pescadores da pedra de Guaratiba, Seu Ivo possui raízes no local que remontam a trezentos anos. De família numerosa, 16 filhos sendo 11 homens e 3 mulheres, com 9 anos foi iniciado

¹⁰ Técnicas de pesca utilizada em áreas abrigadas, que consiste na construção de cercados pelos quais os peixes entram e, em virtude das mudanças da maré, ficam presos.

nas artes da pesca. Quando começou a acumular renda em virtude das fartas pescarias, sua família comprou um caminhão baú com mil tabuleiros para levar o pescado para o mercado, eliminando o primeiro atravessador.

Aí foi onde meu pai começou a ter alguma uma coisinha, começamos a ter alguma coisinha, chegamos a ter uma estrutura rasoavel, nós tínhamos um caminhão baú, 1000 tabuleiros para levar peixe para o mercado, saímos da mão do atravessador, entre aspas né, porque não é bem assim. Nós passamos a levar a nossa produção para o mercado. (Depoimento Ivo, Pedra de Guaratiba, 2021, Fonte: Próprio autor)

Quando mais velho Seu Ivo e seu irmão Altair ganharam uma concessão no Box do entreposto se tornando também comerciante. Perguntado quanto a concessão no mercado Seu Ivo responde:

São cartas marcadas, são cartas marcadas. Nós conseguimos as concessão [...] Valente, Valente o nome dele, nós chamavamos de Valente, ele tinha ao que parece, duas ou três concessões dentro da praça XV e quis se desfazer de uma. Na realidade não se desfaz, ele passa para pessoa, mas me parece que o nome dele continua lá. Que é ele que tem o compromisso com o governo [...] Ai o que ele fez? Nos passou essa concessão, achando que seria bom pra gente. Fomo ver que se correr o bicho pega e se parar o bicho engole...Infelizmente é como funciona. Mas é ... pelo que eu tô vendo, tenho andado, tenho visto por ai, ouvido, é geral, é geral. É na pesca, na agricultura, o pequeno produtor tem esse entrave na vida dele, passa a ser comum, normal. Por isso que você vê que nunca passa de pequeno, pode de pequeno ficar menor ainda, ou desistir, agora subir não sobe. Não tem como. É um martelo enorme sobre a cabeça da gente (Depoimento Ivo, Pedra de Guaratiba, Fonte: próprio autor).

As cartas marcadas que Seu Ivo se refere são os Leiloeiros ou Pregoeiros que exerciam o controle das pescarias, No início quando foi contruído o Pregoeiro trabalhava para o pescador, tendo como forma de pagamento um quinhão das pescarias. Com o passar do tempo, os Pregoeiros passaram a ficar com uma porcentagem significativa das pescarias, Tal como Gilberto relata

Como nasceu o pregoeiro? Os donos de barco chegavam, as vezes de uma pescaria rápida, eles deixavam aquela porção da caixa de peixe para o cara vender. Então ele pagava um cara, uma pessoa para vender aquele peixe e essa pessoa ganhava a parte do barco, da divisão do quinhão da população da tripulação, essa pessoa que vendia que ficava lá vendendo o quinhão. Ele viu que era coisa lucrativa, aí juntou os vendedores de cada barco e fizeram uma associação de pregoeiros e esse pregoeiro começou a trabalhar com o pescador. Aí em vez dele cobrar a parte que ele tinha direito, ele começou a exigir uma porcentagem. Ele começou a tocar 10% em cima do negócio (Depoimento Gilberto, Fonte: Próprio autor, 2021).

A Associação de Pregoeiros de Pescados e Afins do Rio de Janeiro (APPAERJ) foi fundada no ano de 1986 com sede no prédio do Entrepasto Federal de Pesca e com o seu fim, possui um escritório no pavilhão 21 do CEASA- RJ. Com este segmento, a fundação do entreposto para retirada do poder dos banqueiros do antigo mercado se esvazia de sentido, tendo em vista que voltam a se utilizar das mesmas práticas aviltantes sobre os pescadores.

Perguntado quem eram os principais compradores, Gilberto responde

Rapaz no entreposto tinham vários compradores né. É peixarias, restaurante também naquela época. Por exemplo eu por um acaso, vendi muito camarão no Caju...eu vendia para confeitaria Colombo. A confeitaria Colombo comprava muito camarão. Como comprava ali comprava na praça Xv também. Então era assim que se fazia o trabalho (Depoimento Gilberto, Ponta Dáeira, 2021, Fonte: Próprio autor).

Quanto aos compradores, Seu Ivo é mais sucinto e nos trás a seguinte resposta, sobretudo acerca das negociações no interior do entreposto e os principais compradores no interior do entreposto.

Tinham vários compradores, trabalhamos muito com “ Freeway”, “ Casa da Banha”, “SENDAS”... eram nossos maiores compradores...o sistema ali era o seguinte, alias ainda é, a gente chega com a produção para vender, é uma produção que é perecível, quando você chega, você ainda pode segurar o preço que você quer, mais o tempo vai passando, você é obrigado a abaixar o preço. Sendo que os compradores, mercados, o que eles fazem? Eles mandam separar quantos tabuleiros querem, são todos eles com 20 kg, ai perguntam o preço, Você separa, uma suposição, 50 tabuleiros, você fala, uma suposição, 1000 reais o quilo, só que esses 1000 reais, ele, de fato não vai para o mercado a 1000 reais, não chega lá no mercado a 1000 reais, porque esse comprador, ele bota na nota, a gente é obrigado a fazer isso, se não você não vende, o sistema funciona assim, esse é o sistema: Você põe na nota mil reais e cinquenta centavos ou o dobro, põe na nota que ele vai apresentar lá no mercado, agora ele paga a gente mil reais o quilo. Por isso que você vai na peixaria, no mercado, o preço está bem alto. Tem gente que diz assim “ a o peixe é caro”, mas nem sempre a culpa é do pescador. Hoje quebrou muito o mercado nesse sistema porque, está se vendendo muito peixe por aqui. Inclusive tem gente que vai no mercado comprar para trazer pra cá, quando aqui está baixa a produção e é assim que funciona. E nós, desses mil reais o quilo ainda desconta: balançada, tem o “pinga” que é a pessoa que pega o peixe ali e vai levando para os caminhões, que também são pessoas credenciadas, não é qualquer um que pode fazer isso e o que eles ganham é o “ Pinga”, cada caixa ele tira dois três peixes, vai tirando...esse é o pagamento dele, é o custo do trabalho dele (Depoimento Ivo, Pedra de Guaratiba, Fonte: próprio autor, 2020).

Em outra reportagem que data do dia 18 de abril de 1986 intitulada “ Pregão do peixe movimentou Cuz 8 milhões”, o armador João Carlos Figueredo, diretor financeiro

da cooperativa do Caju, avalia que a dificuldade de comercialização reside no fato de grande parte dos lucros da pescaria ficar na mão dos atravessadores que comanda a frota dos caminhões indispensáveis a comercialização”.

Com isso, embora na tabela o preço da sardinha no atacado esteja a Crz\$ 5, o atravessador impõe como regra de mercado o preço de Crz\$ 2. Além disso, a Cibrazem insiste em cobrar Crz\$ 0,67 por quilo de peixe negociado em suas instalações e estende seus domínios as vias públicas, exigindo dos pescadores o pagamento mesmo quando os negócios são realizados sob o viaduto da perimetral (JORNAL DO BRASIL, 1987).

No entanto, na mesma reportagem, Luis Carlos de Barros Vianna, coordenador da CIBRAZEM o entreposto já não atendia a demanda, sobretudo as grandes redes supermercadistas. A comercialização do pescado era feita por 63 pregoeiros que funcionam, segundo Vianna, como preposto dos pescadores e não como atravessadores.

Figura 29 - Movimentação no interior do Entreposto



Fonte: JORNAL DO BRASIL, 1987.

As dificuldades de comercialização passavam do transporte do pescado até o mercado, até as profundas crises de hiperinflação que atingiam o preço dos combustíveis e do pescado de maneira geral na década de 1980, fazendo com que muitas vezes Seu Ivo e Altair utilizassem de táticas menos convencionais para comercialização do pescado.

Ha muita transação por fora, nós mesmo já fizemos. Por ocasião do carnaval, a baía (de Guanabara) é um consumidor enorme de Tainha. Só que no período de Carnaval a Tainha na baía quase não tem e aqui na nossa baía tinha muita. Então esses caminhões frigoríficos, eles vinham com a produção que tinham lá, chegavam aqui ficavam aqui, caminhão com quinze, vinte toneladas, ai chegavam aqui para poder voltar abastecido de Tainha. Nós chegamos a abastecer caminhões, mas como que fizemos? Tinha um conhecido nosso que tinha um frigorífico enorme em Realengo, ele pegou e cedeu espaço para gente. O caminhão ficava lá, nós saíamos daqui era só ligar direto pra lá com preço tudo direitinho e só passava a caixa de tabuleiro para o tabuleiro dele e pronto. Agora uma coisa que eu gostaria de deixar aqui bem claro, gostaria de frisar, o sistema de pagamento, isso aí quebrou muito a gente também. Aquilo foi época de inflação que oscilava em torno de vinte cinco, trinta, trinta e dois, trinta e três por cento ao mês e o pagamento dessa produção nossa, não só nossa, mas de várias pessoas, ele era de trinta dias, quarenta até sessenta dias que o mercado pagava. Então você vê a defasagem que era quando a gente botava a mão no dinheiro e a gente não podia mudar essa história porque é uma máfia ali dentro. É uma máfia. Melhorou um pouco segundo os colegas que vão ao mercado, mas ainda continua (Depoimento Ivo, Pedra de Guaratiba, Fonte: próprio autor, 2020).

As memórias dos pescadores e demais trabalhadores do mar se evidenciam no entreposto a partir da comercialização do pescado. O entreposto encravado no centro da cidade, não funcionava somente para comercialização do pescado, seu caráter multifuncional era importante para todas as etapas do processo produtivo. Seu Siri, pescador de Niterói descreve a relevância do entreposto para os pescadores da Guanabara e as conseqüências de sua retirada.

A retirada deixou muito pescador a ver navios, foi uma irresponsabilidade muito grande. E aquele prédio ali foi feito para o pescador. Porque ali tinha toda uma estrutura, tinha a parte médica, tinha maternidade (Depoimento seu Siri, Ponta D'Areia, 2021. Fonte: Próprio autor, 2021).

Seu Ivo é cirúrgico quando perguntado sobre as causas da retirada do Entreposto Federal, responde:

Eu comparo a saída do mercado com a saída de qualquer pessoa pobre. Ali é a cidade, ali é a cidade do Rio de Janeiro. Desembarcam os navios ali, desembarcam as barcas vindas de Niterói e outros lugares. É o cartão de visitas do Rio de Janeiro. Hoje é o Boulevard do Rio de Janeiro se você pesquisar [...] Ali foi construído o cartão de visita no Rio de Janeiro (Depoimento seu Ivo, Pedra de Guaratiba, Nutemc-FFP, 2018).

O comerciante Francesco Tomaso presidente da Associação dos Pregoreiros de Pescados e Afins do Estado do Rio de Janeiro (APAERJ), em 2013, reunião sobre o projeto de construção da nova sede da APAERJ, dirige ao então presidente da CEASA-RJ, Leonardo Brandão e diretores do entreposto presentes, que essa

iniciativa de construção da sede que antes ficava na Praça XV, Junto ao entreposto “traz uma solução para um problema que se arrasta há mais de 20 anos” desabafa o comerciante de peixes. “Desde 1991, quando fomos obrigados a deixar a Praça XV, que esperamos um local definitivo para funcionamento do centro de comercialização de pescado”¹¹.

Os diferentes agentes apresentados no texto evidencia a importancia do entreposto federal de pesca para os circuitos espaciais do pescado. Os equipamentos coletivos contidos no prédio auxiliavam os pescadores e demais fornecedores, além de atender os interesses dos compradores, sejam eles restaurantes, mercados, feirantes ou peixarias.

¹¹ Disponível em: <http://www.ceasa.rj.gov.br/ceasa_portal/view/Noticia.asp?idNoticia=863>. Acesso em: 30 abr. 2021.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O tema apresentado é fruto de um percurso de pesquisa que começou no final da década de 2000, ainda na graduação, por ocasião do ingresso no núcleo de pesquisa e extensão do Núcleo Urbano, Território e Mudanças Contemporâneas da Universidade do Estado do Rio de Janeiro (NUTEMC- UERJ-FFP) coordenado pela professora Dra. Catia Antonia da Silva. A partir desse importante encontro, foi possível o contato com os pescadores artesanais e sua luta pela permanência na metrópole diante de um quadro de modernização do território marítimo das baías de Guanabara e Sepetiba, no estado do Rio de Janeiro.

Através dos diálogos travados nos incontáveis trabalhos de campo, o conhecimento dos problemas enfrentados pelos pescadores artesanais possibilitou a realização de outras leituras sobre a vida metropolitana, sobretudo na compreensão dos diversos impactos da modernização sobre a vida dos mais vulneráveis. Diante disso, foi através dos diálogos logrados com tais sujeitos e suas leituras de mundo que foi possível enxergar e ouvir a vida metropolitana a partir de outros horizontes de sentido, assumindo assim um lugar de compromisso ético e científico com os nossos interlocutores privilegiados e, por extensão, permitiu uma guinada no entendimento do papel ativo da Geografia na compreensão do fazer histórico dos de baixo.

Tendo em vista que os saberes e trajetórias dos pescadores artesanais expressam seu *ethos* a partir dos laços com a sua comunidade e o seu entorno, não se trata apenas de mais uma categoria profissional e sim de um quadro existencial complexo que envolve uma imensa gama de conhecimentos transmitidos pelas experiências geracionais através da oralidade, pelos mitos, rituais, práticas e costumes que variam de lugar para lugar e, por vezes, são incompreensíveis para os mais argutos dos analistas. Dessa forma, a árdua tarefa de caracterizar um modo de vida tão diverso exige um esforço de categorização que não dá conta de compreender a rica geograficidade e historicidade social das inúmeras pescas artesanais presentes nos litorais e rios brasileiros.

Se no território usado, sinônimo de espaço banal, segundo Santos (2002) coexistem diversos atores com diferentes temporalidades, é no o tempo histórico onde os diversos acontecimentos se sucedem. Neste sentido, foi a partir do diálogo da Geografia com a História Social que propomos aqui compreender as mudanças

nos circuitos espaciais da pesca a partir do redesenho do Estado brasileiro e das políticas públicas para o setor no decorrer dos idos de 1941, por ocasião da inauguração do Entrepasto Federal de Pesca ao ano de 1991, quando o mesmo foi desativado. Dessa forma, as escolhas aqui estabelecidas trouxeram luz aos processos mais gerais sobre as mudanças e permanências das políticas públicas para pesca a partir da construção do Entrepasto Federal de Pesca do Rio de Janeiro estabelecendo nexos entre a Economia Política da Urbanização e a Economia Política da Cidade. Longe de definir uma conclusão, acredito que o esforço do presente trabalho trata de contribuir para novas iniciativas que visam aprofundar os estudos sobre a relação entre Mercado, Território e Estado no bojo das duas disciplinas aludidas.

Frisa-se também que apesar das questões que foram apresentadas no presente trabalho estarem situadas em uma cena de experiência pretérita, as interrogações sobre um passado “não tão distante” é movida por indagações contemporâneas, pois os projetos de criação dos terminais pesqueiros no município do Rio de Janeiro não saíram do papel no momento em que se escreve estas linhas. Por essa via que o diálogo interdisciplinar ensejou, senão respostas exatas para as inquirições expostas, novas perguntas que atualizam o debate ora apresentado. Tal como afirma Bloch (2001) é errôneo afirmar que a História é a ciência do passado, pois é realizada a partir das interrogações do presente.

O papel ativo do Estado na organização da economia no período em tela possibilitou a criação de um parque industrial produtivo e fomentou a expansão nacional das organizações produtivas da pesca. Através de um conjunto de inovações institucionais bem como a criação de objetos destinados ao controle, inspeção e armazenamento do pescado, na década de 1940 à 1991 a economia da pesca sob o comando do Estado se expandiu. Neste sentido, entendemos que o Entrepasto Federal de Pesca fez parte de um conjunto de inovações que inaugurou um novo momento nos circuitos espaciais da pesca, em conformidade com as mudanças no abastecimento de pescado e os ideários que permearam a vida coletiva dos pescadores e demais trabalhadores da pesca no contexto urbano-metropolitano do Rio de Janeiro.

As orientações do Estado brasileiro a partir do governo Vargas provocaram mudanças profundas na Economia política do Território e no meio construído do Rio de Janeiro. O Caráter concentrador, seletivo e desigual das mudanças, provocaram a

reorganização produtiva da pesca nas cidades brasileiras. Dada a gradativa mudança no polo dinâmico da economia, a atividade pesqueira se tornou um elemento indispensável para o abastecimento alimentar dos trabalhadores da nascente sociedade urbana industrial brasileira. As mudanças políticas, novas táticas econômicas e inovações institucionais no período em tela, estabeleceram novas normas, diretrizes, pesquisas científicas e orientações sob a tutela do poder executivo.

A partir de 1930, os novos arranjos institucionais buscaram na criação de normas e equipamentos públicos dedicados a pesca, a fixação dos preços do pescado no entreposto e a criação da caixa especial deu um impulso modernizador a economia política da pesca, por exemplo, criando uma importante cadeia de suprimento para indústria de enlatamento estabelecida nas margens da Guanabara ou reduzindo o imposto para importação de petrechos dedicados à pesca. Doravante, a pesca deixa de ser concebida como uma atividade tradicional e passa definitivamente a fazer parte da agenda política econômica nacional.

Um dos pilares da nova política foi a industrialização da economia pesqueira visando tanto o suprimento do mercado interno quanto a transformação da pesca marítima em um setor exportador. Para tanto era necessário, de um lado o controle, armazenamento, inspeção do pescado a partir da criação dos entrepostos federais de pesca e, de outro, a criação de uma mão de obra disciplinada aos novos desígnios nacionais com a criação das escolas de pesca. As políticas de fomento e organização do setor pesqueiro materializadas na caixa especial da pesca e caixa de expansão da pesca proporcionaram o aumento expressivo da produção da pesca a partir da formação de novas organizações produtivas da pesca, a saber: a pesca de armadores e a pesca industrial.

Contudo, a política de intervenção na economia da pesca no governo Vargas enfrentou os interesses dos banqueiros do mercado municipal que detinham o monopólio do comércio no Rio de Janeiro. A relação entre os pequenos pescadores e os banqueiros extrapolavam os limites do comércio, tendo em vista que, de um lado, emprestavam dinheiro em troca do pescado a preços módicos e, de outro, provocavam a carestia do pescado no comércio do município. Aliado a isto, a falta de um entreposto público transformava o transporte do pescado em um processo custoso para os pescadores da baía de Guanabara.

Compreende-se no período analisado o Estado como principal indutor do desenvolvimento econômico da pesca e suas contradições. Os impactos das

diferentes modernizações do território no setor foram responsáveis pelas mudanças nas organizações produtivas da pesca, impactando na criação e renovação dos canais de abastecimento do pescado, na ampliação dos circuitos espaciais da pesca em âmbito nacional, na desigualdade dos níveis de organização, capital e trabalho entre os agentes e na formação de subsistemas responsáveis não somente pela organização econômica, mas também pela difusão de dois circuitos responsáveis pela organização do espaço geográfico da cidade Rio de Janeiro.

Com a ascensão de Vargas, a pesca passou a ser percebida como uma importante atividade econômica e o pescado como fonte de proteína para uma nascente população urbana-industrial. À luz das inovações institucionais realizadas na era Vargas, novos ingredientes se somaram ao projeto de modernização da pesca. Se for verdade que a criação de Colônias de pescadores ainda na velha república criou mecanismos de congregação e controle dos pescadores de forma tutelar a partir da Marinha de Guerra (RESENDE, 2013), o Entrepasto Federal de Pesca contrariou os interesses privatistas e monopolistas do comércio do pescado, ao passo que aprofundou o controle estatal sobre os recursos e os territórios. Tratando-se da pesca, a ascensão de Vargas ao poder é continuidade, aprofundamento e redimensionamento de políticas públicas pensadas ainda na República Velha.

Igualmente a isso, as mudanças no pólo dinâmico da economia favoreceram a concentração de recursos nas principais cidades. Não à toa foi a cidade do Rio de Janeiro a primeira a receber um entreposto de pesca. Sendo até então a capital do país, a instalação do prédio do Entrepasto Federal de Pesca na praça XV de Novembro fazia parte de um amplo conjunto de reformas urbanísticas que visavam incorporar o Centro da cidade ao ideário de modernidade, disciplina e funcionalidade, inaugurada na exposição do Estado Novo. Em suma, tratou-se de um conjunto de transformações que visavam posicionar o Rio de Janeiro- da capital de uma sociedade fundamentada na agricultura mercantil- em uma capital moderna, digna de um país cuja economia passara a estar subordinada a indústria, cristalizada nas cidade. Neste sentido, tornou-se necessário a realização de mudanças estruturais no sistema de abastecimento do pescado até então dominado pelos banqueiros do mercado municipal que monopolizavam o abastecimento e subordinavam os pescadores aos seus designes açambarcadores.

Dessa forma, foram criados equipamentos públicos destinados ao armazenamento do pescado e assistência aos pescadores. Os esforços estavam

voltados para controle da circulação do pescado, construção de frotas industriais, importação de bens de capital bem como para capacitação profissional dos trabalhadores do mar, a partir da construção das escolas de pesca.

O caráter planejador do Estado que perdurou até a década de 1980 induziu a mudanças profundas na materialidade do território e na economia política da pesca. É diante desse contexto que a História Social do território se confunde com os capítulos da história urbana do Rio de Janeiro. O sistema de abastecimento caótico do pescado nos mercados da Candelária e, posteriormente, no mercado Municipal subordinavam os pescadores artesanais espalhados pelo reconcavo da Guanabara e de Sepetiba a uma lógica personalista de compadrinamento, cujo o excedente da produção pesqueira se concentrava na mão dos trustes e monopólios.

Assim como em outras esferas produtivas, era o ideário industrialista, sob a égide de uma cidadania tutelada, que são lançadas as novas organizações produtivas da pesca. Contudo, é a partir da década de 1960 com a criação da Superintendência de Desenvolvimento da Pesca que ocorreu uma expansão desmedida da economia da pesca. Em face da renovação da materialidade do território que a economia da pesca ganhou um incremento nunca antes visto. Todavia, o caráter concentrador e monopolista com que o Estado estabeleceu suas prioridades estratégicas fez com que a pequena pesca fosse relegada ao segundo plano.

A partir dos entrepostos, novos suportes a economia pesqueira foram criados em âmbito nacional. Tendo como marco inicial o Entreposto Federal de Pesca no município do Rio de Janeiro, o papel do Estado ampliou significativamente no controle da circulação do pescado. Dessa forma, a construção do Entreposto Federal de Pesca no Rio de Janeiro em 1941, tinha o objetivo de modificar o regime de concessão do pescado e alterar as relações de dependência dos pescadores com os banqueiros do velho mercado municipal. As mudanças nas formas de controle dos canais de distribuição do pescado permaneceram até o ano de 1991, ano de desativação do Entreposto. Trata-se, portanto, da formação e segmentação de diferentes circuitos da economia da pesca. Portanto, é perceptível que a implementação do Entreposto Federal de Pesca não foi uma política pública isolada de processos político-normativos mais amplos de modernização do setor pesqueiro e de abastecimento alimentar na cidade do Rio de Janeiro em particular, mas também de densidades normativas que atingiram todo território nacional a partir da década de 1940 e que seguiu até a década de 1980. Neste sentido, os circuitos espaciais da pesca em

âmbito nacional estão entrelaçadas aos circuitos da economia urbana no Rio de Janeiro e a transformação do meio construído.

A localização do Rio de Janeiro para receber o primeiro entreposto não foi realizada de maneira fortuita. Desde o período colonial, o Rio de Janeiro despontou como um importante eixo logístico nacional, tanto no comércio interno como externo. Ao passo em que ocorria as metamorfoses dos circuitos espaciais da atividade pesqueira em âmbito nacional a cidade do Rio de Janeiro passava por modificações urbanísticas profundas. As intervenções urbanísticas baseadas na “febre viária” transformaram a área Central em lugar de passagem, perdendo relativa importância para outros subcentros.

A partir da década de 1970, os novos ajustes espaciais foram baseados na renovação e preservação de conjuntos arquitetônicos. Nas disputas entre as instituições que buscavam a permanência de políticas que priorizassem a circulação de automóveis e as que buscavam valorizar a área Central a partir da preservação do Centro Histórico que, no decorrer dos anos de 1980, foi criado o Projeto Corredor Cultural. A mudança da mídia local e a sensibilização de setores da sociedade civil, inclusive de artistas e intelectuais, provocou mudanças nas formas de intervenção da área Central no Rio de Janeiro.

Os eventos incidem sobre o espaço urbano se tornando a justificativa para a destruição criativa da cidade baseada no planejamento estratégico. As novas imagens sínteses do espaço urbano são construídas para ocultar deliberadamente a distinção das classes sociais e têm um papel fundamental na constituição de ordenamentos simbólicos que visavam a criação de consensos pré formatados. Na década de 1980 muitas foram as justificativas para retirada do entreposto (odor de peixe no Centro do Rio de Janeiro, epidemia de cólera, “ reavitalização” do centro etc.). Contudo, o entreposto de pescado na praça XV de novembro foi desativado em 1991, em virtude do fato do Rio de Janeiro ter sediado o Eco 92, evento que reunia ambientalistas e chefes de Estado de vários países do mundo em torno da agenda ambiental.

A narrativa que surge do modelo urbanístico de preservação se estabelece como discurso hegemônico sobre as grandes cidades no período. Em grande medida, o plano de fundo que envolveram tais práticas não passam de adequação às reestruturações do capitalismo e seus rebatimentos na cidade. A cultura enquanto “termo isca” açambarca todo um discurso performativo para criação de quadros de inteligibilidade. Numerosos são os termos utilizados para designar as transformações

na cidade (requalificação, revitalização, refuncionalização e até mesmo renascença) que possuem como mote readequar as cidades aos novos modelos de acumulação criativo/destrutivo do capitalismo tardio. Todavia, enquanto tais termos foram amplamente utilizados para ressaltar os aspectos positivos das intervenções, outros foram evitados, tais como a gentrificação e a higienização.

A partir dos novos ajustes espaciais, na concepção dos urbanístas, a circulação de automóveis e o odor de peixe e o mercado insurgente de pescado ao lado do entreposto se transformaram em um entrave na preservação da paisagem da área Central. Até que no ano de 1991, finalmente o entreposto foi desativado.

Apesar do fato do entreposto ter possuído defasagens estruturais e não comportar parte do pescado que chegava, extrapolando os salões do prédio, acreditamos que noções como “mercado clandestino” ou “mercado paralelo” para se referenciar às práticas do comércio de pescado nas aglomerações do entorno do antigo Entreposto Federal de Pesca, na Praça XV de Novembro, na área central do Rio de Janeiro, é uma forma de estigmatizar os usos populares da cidade e ocultar não apenas os vínculos entre território, mercado e lugar, mas também a unidade orgânica e dialética entre os circuitos da economia urbana do pescado na metrópole fluminense. Trata-se, portanto, de imagens-síntese (RIBEIRO, 2012) cuja produção responde à difusão de um consenso necessário às modernizações a serviço de usos hegemônicos da cidade.

Igualmente, propomos também compreender o comércio do pescado do circuito inferior da economia praticado nas aglomerações do entorno do Entreposto Federal enquanto mercado insurgente. Ou seja, mercados de contrafinalidade, contra-hegemônicos, portadores de outras racionalidades, territorialmente situadas, ora conflitivas, ora em cooperação, frente à irracionalidade dos projetos hegemônicos “de cima para baixo” da ordem urbana tocada por agentes e interesses que desestabilizam a vida de boa parte dos sujeitos sociais dos mercados centrais e populares na metrópole fluminense.

Esse mercado insurgente de contraordem urbana é expressivo do circuito inferior da economia urbana (SANTOS, 1978) e do mercado socialmente necessário (RIBEIRO, 2005). Como abrigo, recurso e possibilidade, o mercado insurgente de pesca no Centro do Rio de Janeiro desafiava a ordem urbana, redimensionando o papel do pescado na reprodução social das classes populares e da cidade como um todo. Por essa via, é possível tencionar os atos de memória coletiva na cidade para

além do binômio formal-informal e das nomeações que buscam classificar as práticas econômicas dos mais pobres nos contextos urbanos em “clandestinas” ou “paralelas”. Compreende-se, portanto, que o desvendamento de outros usos do território – possíveis, invisibilizados ou inviabilizados – a partir do mercado insurgente da pesca, incorpora os sentidos e atos de memória coletiva popular, evidenciando o papel fundamental dos pobres na vitalidade da sociodiversidade e na produção da cidade.

A desativação do Entrepasto Federal de Pesca e a ausência de outro Terminal pesqueiro Público contribuiu decisivamente para o desmantelamento das políticas de abastecimento do pescado na metrópole fluminense. A condição de desmonte das políticas públicas para o setor pesqueiro, que perdura até os dias atuais, coloca os pescadores, sobretudo os pequenos, em situação de vulnerabilidade frente aos atravessadores que açambarcam uma parcela considerável da receita das pescarias. É bem verdade que o controle do preço do pescado por parte dos Pregoeiros pouco mudava a condição de subordinação do pescador ao intermediário. Contudo, existia uma salvaguarda do armazenamento e comercialização do pescado, fato que contribuía para diminuição dos atravessadores.

As mudanças de ordem política e econômica no período estudado demonstram transformações na formação socioespacial e no meio construído que exigiram modificações nas chaves interpretativas. Ao longo do tempo, o Entrepasto Federal de Pesca, criado para fornecer uma estrutura de armazenamento, inspeção e comercialização do pescado, bem como diminuir a dependência dos pescadores com os banqueiros do mercado municipal, se torna obsoleto e o redimensionamento do paradigma urbanístico o transformou em entrave as novas ações planejadoras. Com o seu fim, ocorre a dispersão do circuito produtivo do pescado para mercados atacadistas de diferentes tamanhos e o controle dos recursos passam a ser exercidos pelos intermediários/ atravessadores. Com o fim do entreposto, o fornecimento do pescado que chegava via caminhão (cerca de metade de todo montante) foi transferido para o CEASA-RJ, localizada no bairro de Irajá, grande parte das embarcações de grande porte foram para o cais 88 e no mercado de São Pedro localizado na colônia Z8, ambas localizadas no município de Niterói. Outra parte foi deslocada para pequenos mercados espalhados pela baía de Guanabara e pela baía de Sepetiba

É sabido que a política de modernização orientada pelo Estado brasileiro criou mercados e ampliou a Economia política da urbanização. Contudo, embebido no

caráter seletivo, monopolista e concentrador, a modernização da sociedade e do território provocou mudanças qualitativas nos circuitos da economia urbana da pesca na cidade do Rio de Janeiro. O Entreposto Federal da Pesca que foi símbolo da política industrialista do governo Vargas, em um curto período de tempo se transformou em rugosidade, signo de uma cidade que deveria ser esquecida nos planos urbanísticos da década de 1980.

Em todo processo de implantação das políticas setoriais da pesca, em nenhum momento a pequena pesca foi contemplada. No recorte temporal analisado o caráter industrialista e modernizador do setor pesqueiro fez com que ora a pequena pesca aparecesse nos discursos e mesmo nos relatórios como um setor residual que, com a modernização, tenderia a desaparecer, ora como empecilho a modernização. Tal invisibilidade da pequena pesca e a incompreensão de sua importância nas políticas setoriais foram cruciais para a política industrialista pesqueira se tornassem insatisfatória.

Importante ressaltar que a desativação do entreposto se ateve às atividades. O prédio nos dias atuais, o prédio abriga o superior tribunal de justiça do Rio de Janeiro. Das lembranças do burburinho e da feira, sobrou somente as esculturas em granito retratando os pescadores artesanais feitas pelo artista Armando Socrates Schnoor. A falta de um entreposto fez com que os pequenos pescadores ficassem a mercê dos ditames dos intermediários tal como era nos tempos do antigo mercado municipal.

REFERÊNCIAS

ABREU, M. Construindo uma geografia do passado: Rio de Janeiro, cidade portuária, século XVII. GEOUSP Espaço e Tempo [S. l.], v. 4, n. 1. 2000. p. 13-25.

ABREU, M. Estudo geográfico da cidade no Brasil: evolução e avaliação (contribuição à História do pensamento Geográfico) In: Revista brasileira de Geografia, Rio de Janeiro, IBGE, v. 12, n. 1, Jan-Mar, 1994.p. 21-122.

_____. A evolução urbana do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2013.

ARANTES, O. Uma estratégia fatal: a cultura nas novas gestões urbanas In: ARANTES, O et. Al.(org)A cidade do pensamento único: desmanchando consensos. Petrópolis: Vozes. Pp.11-69, 2000.

ARROYO, M. Território, mercado e estado: Uma convergência histórica. In GEOgraphia, v 6 n 12. pp. 49-66, 2004.

_____. A economia invisível dos pequenos In: CATAIA, Márcio; DANTAS, Aldo; ARROYO, Mônica (org.). Dos circuitos da economia urbana aos circuitos espaciais de produção: um diálogo com a teoria de Milton Santos. Natal: Sebo Vermelho, p. 53-63, 2017.

AZEVEDO, P. Na clandestinidade: o mercado informal de carne bovina. In: International Conference on Agri-Food Chain/Networks Economics and Management, I, pp. 1-12, 2001.

BARRETO, J. Mercados Minas: Africanos ocidentais na praça de mercado do Rio de Janeiro. 2012 290 f. Tese (doutorado História Social) - Universidade de São Paulo, São Paulo, 2012.

BERNARDES, L.; BERNARDES, N. A pesca no litoral do Rio de Janeiro In: Revista brasileira de Geografia, Rio de Janeiro, IBGE, v. 12, n. 1, Jan-Mar, 1950.

BECKER, B. O mercado carioca e seu sistema de abastecimento. Revista Brasileira de Geografia. Rio de Janeiro. Volume 28, número 2, 1-87, Abril-Junho, 1956.

BLOCH, M. A apologia da História ou o ofício do historiador. Rio de Janeiro: Zahar, 2001.

BRAUDEL, Fernand. Civilização Material, economia e capitalismo (séc XV-XVIII): o jogo das trocas. São Paulo: Martins Fontes, 2009.

BRAUDEL, F. A dinâmica do capitalismo. Lisboa: Teorema, 2000.

CACCIAMALI, M. C. Informalidade, flexibilidade e desemprego - necessidade de regras e de políticas públicas para o mercado de trabalho e o exercício da cidadania. GEOUSP, v. 2001. p. 77-90.

_____. (Pré-) Conceito sobre o setor informal, reflexões parciais embora instigantes. *Econômica*, XI, pp.145-168, 2007.

CANDAU, J. *Memória e Identidade*. São Paulo: Contexto: 2018.

CARNEIRO, P. Questões teóricas e tendências da Geografia Histórica. In *GEOgraphia*, 20(42),2018. p. 25-37 In: *Revista Geographia*, XXIII, pp. 25-37, 2018.

CAMINHA, M. *Abrigo do Cristo Redentor: estado e assistência social no primeiro Governo Vargas (1936-1945)*. 2012. 167f. Dissertação (Mestrado em História das Ciências e da saúde) - Fundação Oswaldo Cruz/Fiocruz, Rio de Janeiro, 2012.

CAMPOS, Andreilino. *Do quilombo à favela: a produção do “espaço criminalizado” no Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2010.

CARVALHO, B. *A cidade porosa: dois séculos de História Cultural no Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Objetiva, 2019.

CATAIA, M. *Uso do território e federação: novos agentes e novos lugares. Diálogos Possíveis e Participação Política*. *Revista Electrónica de Geografia y Ciencias Sociales*, Barcelona, v. 14, ago. 2010. p. 331.

CERTEAU, M. *A escrita da História*. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 1982.

CIVALE, L. *Sobre Luzes e Sombras: A revitalização da Praça XV de Novembro no centro histórico da cidade do Rio de Janeiro e o papel da paisagem urbana como patrimônio cultural (1982-2012)*. *Caderno de Geografia Universidade Federal de Viçosa*, v.25, n.44, 2015. p. 134-148.

COARACY, N. *O Rio de Janeiro do séc XVII*. Rio de Janeiro: Olympio, 1944.

CORREA, R. L. *Espaço: um conceito chave na Geografia* in: CASTRO, I. E.; GOMES, P.C.; CORREA, R.L. *Geografia: Conceitos e temas*. Rio de Janeiro: Ed Bertrand Brasil, 2012 p.15-48.

_____. *O Espaço Urbano*. São Paulo Ed: Ática, 1985.

FERREZ, G.. *A praça 15 de Novembro :Antigo Largo do Carmo*. Rio de Janeiro: RIOTUR, 1978.

FRIDMAN. F. *Donos do Rio e em nome do rei: uma História fundiária da cidade do Rio de Janeiro*: GARAMOND, 2017.

DIEGUES, A. C. *Pescadores, Camponeses e trabalhadores do mar*. São Paulo: Atica, 1984.

_____. *A pesca construindo sociedades*. São Paulo: Nupaub-USP, 2009.

DOUMENGE, François. *Geografia do mar*. Lisboa: DIFEL, 1968.

DUARTE, L. Fernando Dias. As redes de Suor: a reprodução social dos trabalhadores da pesca em Jurujuba. Niterói: EDUFFF, 1999.

EUZEBIO, R. C. Artes de pesca artesanal e o fenômeno técnico na baía de Sepetiba: o lugar do saber-fazer dos pescadores e a modernização do lugar. 2018. 138 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Faculdade de Formação de Professores, Universidade do Estado do Rio de Janeiro, São Gonçalo, 2018.

FICO, C. Cidade Capital: abastecimento e manifestações sociais no Rio de Janeiro (1890-1945). 1989. 240 f. Dissertação (mestrado em História) - Universidade Federal Fluminense, Niterói, 1989.

FOUCAULT, M. Vigiar e punir: o nascimento das prisões. Rio de Janeiro: Vozes, 1999.

FURTADO, C. Desenvolvimento e subdesenvolvimento. In: Cinquenta anos de pensamento da CEPAL ol 1 in Bielshowsky, Ricardo (ORG) Rio de Janeiro. Record, 2000.

GIULIETTI, N.; ASSUMPÇÃO, R. Indústria Pesqueira no Brasil. Agricultura em São Paulo, v. 42, n. 2, 1995. p. 95-127.

GOULARTTI TIFILHO, A. REGULAÇÃO E INSTITUCIONALIZAÇÃO DAS ATIVIDADES PESQUEIRAS NO BRASIL. ESTUDIOS HISTÓRICOS – CDHRPyB-Año VIII - - n 16 –1688 – 5317. Uruguay, Julio, 2016.

HALBWACHS, M. A memória coletiva. São Paulo: Centauro, 2006.

IANNI, Otavio. Estado e planejamento no Brasil. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2009.

POLANYI, K. A nossa obsoleta mentalidade mercantil. *Revista Trimestral de Histórias e Ideias*, Lisboa, v. 1, n. 1, 1978. p.1-17.

KOSELLECK, R. Estratos de tempo: estudos sobre História. Rio de Janeiro: Contraponto, 2014.

LEFEBVRE, H. A revolução urbana. Belo Horizonte: UFMG, 1999.

LYNCH, K. A imagem da cidade. São Paulo, Minchpress, 1960.

LINHARES, M; SILVA, F. História política do abastecimento: uma problemática em questão (1918-1974). Brasília: BINAGRI, 1979.

LE GOFF, J. História e Memória. Campinas: UNICAMP, 1990.

MARX, KI. A ideologia alemã. São Paulo: Martins Fontes, 2009.

MENEZES, U. Cidade como um bem cultural: áreas envoltórias dilemas e equívocos na preservação do patrimônio ambiental urbano. São Paulo: IPHAN, 2007.

MESENTIER, L.M. de. A Renovação Preservadora: um estudo sobre a gênese de um modo de urbanização no Centro do Rio de Janeiro, entre 1967 e 1987. Rio de Janeiro. UFRJ/IPPUR, 1992. Tese (Mestrado em Planejamento Urbano e Regional).

MILLS, C. W.. Sobre o artesanato intelectual e outros ensaios. Rio de Janeiro: ZAHAR, 2009.

MONTENEGRO, M. R. A teoria dos circuitos da economia urbana de Milton Santos: de seu surgimento à sua atualização. Revista Geográfica Venezolana, LIIIp. 147-164, 2012.

MORAES, A. C. R. Contribuições para gestão da zona costeira do Brasil: elementos para uma geografia do litoral brasileiro. São Paulo: EDUSP, 1999.

_____. Território e História no Brasil. São Paulo: Anablume, 2002.

_____. Os circuitos espaciais da produção e os círculos de cooperação no espaço. In: DANTAS, A.; ARROYO, M; CATAIA, M (Org.) Dos circuitos da economia urbana aos circuitos espaciais de produção: um diálogo com a teoria de Milton Santos. 1º. ed. Natal-RN. Sebo Vermelho, 2017.

MUMFORD, L. A História da cidade: suas origens transformações e perspectivas. São Paulo Ed: Martins Fontes, 1998.

MORAES, D. Marambaia: história, memória e direito a titulação de um território quilombola no Rio de Janeiro. Niterói: Universidade Federal Fluminense Doutorado (História) pp1-270, 2014.

MUSSOLINI, G. Aspectos da Cultura e da Vida Social no Litoral Brasileiro. Revista De Antropologia, 1(2), 1953,81-98.

NOGUEIRA, F. A. O Entreposto Federal de Pesca In: Revista do Servidor Público. Fevereiro de 1949. Pp 112-116.

OLIVEIRA, F.de. A economia brasileira: crítica da economia dualista. Petrópolis: Vozes, 1981.

_____. O Estado e o Urbano no Brasil. In: Cidades e conflitos: o urbano na produção do Brasil contemporâneo. BARROS, J. (et al) (ORGS) In: Rio de Janeiro: Fase, 2013.

OLIVEIRA, F. L. Condicionantes territoriais para estimativas populacionais para unidades submunicipais. Rio de Janeiro: IPP/Prefeitura do município do Rio de Janeiro, 2016.

PESSANHA, E. G.. Os companheiros: trabalho e sociabilidade na pesca em Itaipu. Niterói: 2003.

PINTO. M. A. O mercado de caça e pescado na tríplice fronteira Basil-Colômbia-Peru. Manaus: EDUA, 2017.

PINHEIRO, A.I. Aprendendo com o patrimônio. In: Cidade: História e Desafios. Oliveira, Lúcia Lippi (org.) Rio de Janeiro: Editora FGV, 2002.

_____. Aprendendo com o patrimônio. In: Cidade: História e Desafios. Oliveira, Lúcia Lippi (org.) Rio de Janeiro: Editora FGV, 2002.

POLANIY, K. A nossa obsoleta mentalidade mercantil. *Revista Trimestral de Histórias e Ideias*, Lisboa, v. 1, n. 1 s p,1978.

_____. A grande transformação: as grandes origens de nossa época. Rio de Janeiro. Campos, 2000.

POULANTZAS, N. O Estado, o poder, o socialismo. São Paulo: Paz e Terra, 2000.

PRADO JUNIOR, Caio. A formação do Brasil contemporâneo. São Paulo: Companhia das Letras, 2011.

RAFFESTIN, C. Por uma geografia do poder. São Paulo: Ática, 1993.

REIS, M.V. A obra Getuliana através da revista do Serviço Público. In: Revista pós. V 22 N 17. São Paulo, 2015. p. 58-77.

RESENDE, Alberto Toledo. O papel do Estado no controle territorial e sua relação com a estruturação atividade pesqueira brasileira na Primeira República. 2011. 173 f. Dissertação (Mestrado em História Social do Território) - Universidade do Estado do Rio de Janeiro, São Gonçalo, 2011.

_____. Terminais pesqueiros públicos: normas e implementação da política de Estado e suas relações territoriais no governo do PT (2003 a 2016). 2020. 190 f. Tese (Doutorado em História Social) - Faculdade de Formação de Professores, Universidade do Estado do Rio de Janeiro, São Gonçalo, 2020.

RIBEIRO, A. C. T. Território usado e humanismo concreto: o mercado socialmente necessário, In: RIBEIRO, A. C. T. Por uma sociologia do presente: ação, técnica e espaço. Vol 2. Rio de Janeiro, Letracapital: 2013 pp. 293- 310.

_____. Oriente negado: cultura, mercado e lugar. In: RIBEIRO, A. C. T. Por uma sociologia do presente: ação, técnica e espaço. Vol 3. Rio de Janeiro, Letracapital: 2013. p. 17-27.

Ana Clara T.; SILVA, C. A. Impulsos Globais e espaço urbano: sobre o novo economicismo . In: RIBEIRO, A. C. T. Por uma sociologia do presente: ação, técnica e espaço. Vol 5. Rio de Janeiro, Letracapital: 2013 pp. 139-170.

RIBEIRO.D. O povo brasileiro: a formação e o sentido do Brasil. São Paulo: Companhia das Letras, 2006.

RIBEIRO, L. H. L. Os dois circuitos da economia urbana em Campinas-SP: Comércio luminoso de eixo e comércio aglomerado na Rua. In Revista Geonordeste. Universidade Federal do Sergipe, 2012.

RICOEUR, P. A Memória, a História o Esquecimento. Campinas: UNICAMP, 2009.

RIO, J. A alma encantadora das ruas. Rio de Janeiro. Ed: coleção biblioteca carioca, 1995.

SANTOS, M. O espaço dividido: os dois circuitos da economia urbana nos países subdesenvolvidos. São Paulo: 1978.

_____. Sociedade e espaço: a formação social como teoria e como método In: SANTOS, M. Espaço e sociedade. Petrópolis: Vozes, 1982.

_____. A urbanização brasileira. São Paulo: EDUSP, 2009.

_____. Tempo, Espaço e Técnica: globalização e o meio técnico-científico-informacional. São Paulo: Hucitec, 1994.

_____. Economia espacial: críticas e alternativas. São Paulo: EDUSP, 2003.

_____. A Natureza do Espaço. São Paulo: EDUSP, 2012.

SARTRE, J. P. Questão de método. São Paulo: DIFEL, 1967.

SILVA, C. A modernização distópica do território brasileiro. Ri de Janeiro: Consequência, 2019.

SILVA, S. C. da. O circuito inferior de produção na metrópole de São Paulo: elementos para o debate do território usado. Caminhos de Geografia (UFU), XIII, p. 282-292, 2012.

SILVA, C. A. Qualificação profissional na Construção do Brasil urbano moderno: Secularização e sociedade, modernização e espaço. Rio de Janeiro: Universidade Federal do Rio de Janeiro. Doutorado (Geografia). 1- 300, 2002.

_____. História Social da pesca e da modernização no Rio de Janeiro: a árdua tarefa de periodizar eventos. Rev Tamoios, São Gonçalo ano 11 n 1 jan/jun 2015. P. 2-19.

_____. Políticas públicas e território: passado e presente na efetivação de direitos dos pescadores artesanais no Brasil. Rio de Janeiro: Consequência, 2015.

_____. Elementos epistemológicos e metodológicos para uma geografia das existências. In: SILVA, Catia (ORG). Pesca Artesanal e produção do espaço: desafios para reflexão geográfica. Rio de Janeiro: Consequência, 2013. p. 7-173.

_____. Economia da pesca artesanal no Rio de Janeiro: desafios de método. In: SILVA, Catia (ORG). Pesca Artesanal e produção do espaço: desafios para reflexão geográfica. Rio de Janeiro: Consequência, 2013. p. 27-38.

SILVA, C. A.; EUZEBIO, R. C.. Entre mundos na compreensão da geografia das existências da pesca e diálogos com a episteme Geográfica. In (ANAIS XIX Encontro nacional de Geógrafos: pensar e fazer a geografia do séc XXI. 01 a 07 de julho de

2018. Universidade Federal da Paraíba. João Pessoa, 2018.

SILVA, M. O.; VERSIANI, M. H. A História da capitalidade do Rio de Janeiro. Caderno do Desenvolvimento Fluminense. Rio de Janeiro, n 10, 2016. p. 66-78.

SILVEIRA, M. L. Escala Geográfica: da ação ao império? Revista Terra Livre, Goiânia, ano 20, v.2,n.25, Jul- dez. 2004. P. 87-96.

_____. Economia política e ordem espacial: os circuitos da economia urbana In SILVA, Catia Antonia (org) Território e ação social: os sentidos da apropriação urbana. Rio de Janeiro: Lamparina. 2011. p.35-51.

_____. Urbanização latino-americana e os circuitos da economia urbana, In: Dos circuitos da economia urbana aos circuitos espaciais de produção Cataia, M.; Arroyo, M. Natal: Sebo Vermelho, 2017. p. 63-82.

SOEIRO BRITO. R. Pescadores e agricultores portugueses no Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: Junta Ultramarina de pesquisa, 1960.

SOUZA, V. Mercado central: modernidades e residências cotidianas no Rio de Janeiro das primeiras décadas da república. Jundiaí. Ed Paco, 2017.

SOUZA JUNIOR, L. Os circuitos da economia urbana na metrópole fluminense: uma análise sobre os mercados de pescado no município de Niterói. São Gonçalo. p. 1-115. Universidade do Estado do Rio de Janeiro. Mestrado (Geografia).

SOUZA JUNIOR, L. ECONOMIA POLÍTICA DO TERRITÓRIO. In: Mares: Revista De Geografia E Etnociências, 2(2), 2021. p. 31-39.

TIRIBA, Lia; ICAZA, Ana. Economia Popular. In HESPANHA et al (org) . Dicionário Internacional da Outra economia. Rio de Janeiro: Almedina: p. 150-155, 2009.

THOMPSON, Costumes em comum: Costumes em comum: estudos sobre a cultura popular tradicional. São Paulo: Companhia das Letras, 1998.

TOZI, F. Rigidez normativa e flexibilidade tropical: investigando os objetos técnicos no período da globalização. Tese (doutorado). Faculdade de Filosofia, letras e Ciências Humana.pp. 1-263. São Paulo: USP, 2012.

WALLESTEIN, E. Capitalismo histórico e civilização capitalista. São Paulo: Contraponto 1982.

WEBER, M. Conceito e categoria da cidade. In: O fenômeno urbano. VELHO, O (Org). Rio de Janeiro, 1967.

ZAOUAL, H. Nova economia das iniciativas locais: uma introdução ao pensamento pós-global. Rio de Janeiro: DP&A,2006.

CRONISTAS VIAJANTES E MEMORIALISTAS

EDMUNDO, L. O Rio de Janeiro do meu tempo. Brasília. Senado Federal, 2013.

LAMEGO, A. O Homem e a Guanabara. Rio de Janeiro, Biblioteca do IBGE, 1947.

MACEDO, J. Memórias da rua do ouvidor. Brasília. Ed UNB, 1988. Coleção temas brasileiros.

RIO, J. A alma encantadora das ruas. Rio de Janeiro. Ed: coleção biblioteca carioca, 1995.

GORBERG, S; FRIDMAN, S. Os mercados no do de Janeiro. Rio de Janeiro. Ed. GORBERG, 2003.

DOCUMENTOS

BRASIL, Decreto nº 23.348, de 14 de Novembro de 1933.

BRASIL, Decreto nº 60.401, de 11 de Março de 1967. BRASIL. Relatório do Programa de Pesquisa e desenvolvimento pesqueiro do Brasil. Ministério da Agricultura/ Superintendência de Desenvolvimento da Pesca no Brasil. Brasília, 1967.

BRASIL. Relatório do Programa de Desenvolvimento da Pesca no Brasil na nova República. Ministério da Agricultura/ Superintendência do Desenvolvimento da pesca no Brasil. Brasília, 1985.

ESTADO DA GUANABARA. Portaria E n 10 de 7 de julho de 1970. Secretaria de Agricultura. Brasil, 1970.

FAO. Pesca e Aquicultura. 2009. Disponível em < www.fao.org>. Acesso em: (14 de Jul 2015).

FIPERJ. Relatório final: 2014. Disponível em <[FIPERJ.rj.GOV. br](http://FIPERJ.rj.GOV.br)>. Acesso em: (8 de jan 2015).

IBGE. Região Metropolitana do Rio de Janeiro. 2010. Disponível em <www.ibge.gov.br>. Acesso em: (20 de jan 2015).

INEA. Estudo técnico para a implantação da reserva Marinha de Itaipu. 2013. Disponível em < downloade.rj.gov.br>. Acesso em: (14 de jun 2013).

INFOPECA. Os mercados de pesca do Rio de Janeiro. FONTE: INFOPECA, 2010. Disponível em < INFOPECA.org>. Acesso em: (10 de maio 2014).

LEMOS, J. Relatório da Missão Portuguesa de Pesca no Brasil. Lisboa: Estudo da pesca no Brasil, 1956.

ENTREVISTAS

ALVES, G. Entrevista concedida a Luis Junior. Ponta D´Areia 2021. 2 mar. 2021.

IVO. Entrevista concedida a Luis Junior. Pedra de Guaratiba. 14 jun. 2020.

MANOEL. Entrevista concedida ao Núcleo Urbano Território e Mudanças Contemporâneas. 8 set. 2015.

SIRI. Entrevista concedida a Luis Junior. Ponta D´Areia. 2 mar. 2021.

VAVÁ. Entrevista concedida ao Núcleo Urbano Território e Mudanças Contemporâneas. 25 jan. 2015.

JORNAIS

Os entrepostos Federais e os serviços da pesca: como se manifesta em, defesa dos pescadores, o comandante Frederico Villar. *CORREIO da Manhã*. Rio de Janeiro. 10 fev. 1934.

Os entrepostos Federais e os serviços da pesca: como se manifesta em defesa dos pescadores, o comandante Frederico Villar. *CORREIO da Manhã*. Rio de Janeiro. 10 fev. 1934.

Transferência do entreposto tem repercussão; *JORNAL ULTIMA HORA*. Rio de Janeiro. 30 set. 1983.

Boicote à carne incentiva o mercado paralelo de peixe sob viaduto da praça XV. *JORNAL DO BRASIL*. Rio de Janeiro. 17 fev. 1980.

Feira ilegal de peixes afeta a praça XV. *JORNAL do BRASIL*. Rio de Janeiro. 17 ago. 1987.

Os entrepostos Federais e os serviços da pesca: como se manifesta em defesa dos pescadores, o comandante Frederico Villar. *CORREIO da Manhã*. Rio de Janeiro. 10 fev. 1934.