

UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO GRANDE DO SUL
INSTITUTO DE FILOSOFIA E CIÊNCIAS HUMANAS
DEPARTAMENTO DE SOCIOLOGIA

A paisagem urbana e o pescador

Transformações espaciais e sócio-econômicas em Porto Alegre: o caso
da Vila dos Pescadores.

TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO

FERNANDO ROSA DA ROSA
Porto Alegre, junho de 2009.

SUMÁRIO

LISTA DE FIGURAS

1. Introdução.....	04
2. Espaço Urbano e Relações Sociais: referências conceituais e metodológicas.....	07
3. A Vila dos Pescadores: da origem aos dias atuais.....	14
3.1. A comunidade dos pescadores da Ilha da Pintada – Fase I: 1941-1958.....	14
3.2. A Vila dos Pescadores do bairro Assunção – fase II: 1958-2009.....	30
4. Considerações Finais.....	44
5. Referências Bibliográficas.....	48

LISTA DE FIGURAS

Figura 1: A Ilha da Pintada.....	16
Figura 2: Rua dos Andradas.....	19
Figura 3: A Vila dos Pescadores.....	22
Figura 4: Caíque de Pesca.....	25
Figura 5: Travessia de Balsa.....	27
Figura 6: Família Rosa.....	29
Figura 7: Vila dos Pescadores: a ocupação a partir do fim da década de 50.....	33
Figura 8: A Travessia Régis Bittencourt.....	38
Figura 9: Condomínio Residencial Poente do Guaíba.....	40
Figura 10: Cairo Corrêa Rosa.....	43

1. INTRODUÇÃO

O presente trabalho enfoca um conjunto de transformações espaciais e sócio-econômicas ocorridas em Porto Alegre, e que deram origem à área da cidade hoje conhecida como “Vila dos Pescadores”. Trata-se de uma estreita faixa de terra, à margem do lago Guaíba, localizada no bairro Vila Assunção, na zona sul da cidade. Atualmente, é habitada por uma comunidade integrada, predominantemente, por famílias que vivem da pesca artesanal.

Espremida entre uma zona residencial de classe alta e o lago, essa área constitui, por si só, uma situação impar na paisagem urbana de Porto Alegre. Porém, o objeto da investigação é a própria comunidade de pescadores artesanais, em sua trajetória do local de origem – a Ilha da Pintada (situada no arquipélago do Delta do Jacuí) até a localização atual, processo em que vai ocorrendo uma descaracterização do grupo, devido a mudanças sócio-econômicas e urbanas.

No esforço de compreender esse processo, recorreu-se (entre outros) a autores que se integram o campo da chamada “teoria do espaço” capitalista (item 2). Neles, encontramos elementos que sustentam a hipótese de que, sob a lógica capitalista, a produção do espaço condiciona a reprodução de atividades de subsistência, culturalmente enraizadas e que, sob diversos aspectos, definem um grupo de conjunto de pessoas como uma comunidade.

Para tanto, foi realizada uma reconstrução histórica da Vila dos Pescadores de forma a obter uma visão da trajetória dos moradores que vieram do arquipélago do delta do Jacui (principalmente da Ilha da Pintada), após a enchente de 1941, trazendo consigo a tradição da pesca artesanal. Foi possível visualizar de que forma essa comunidade apropriou-se do novo espaço e como, a partir da segunda metade do século XX, o desenvolvimento urbano e econômico da cidade (e do país) foi modificando sua realidade, em um contexto de transformação das relações sócio-espaciais.

Durante a investigação, ficou evidente que, para fins de análise, a trajetória da Vila dos Pescadores pode ser considerada em dois períodos distintos, recortados e definidos a partir de fatos históricos que, de um modo geral, repercutiram por toda a cidade de Porto Alegre e, pontualmente, afetaram diretamente a realidade dos moradores da Vila dos Pescadores. O primeiro, que vai do início dos anos 40 até final dos anos 50, abrange a origem e os eventos que determinaram o deslocamento dessa comunidade, com as conseqüentes mudanças em seu modo de vida; o segundo, que compreende o final dos anos 50 até a década de 80, assinala a etapa de implantação e consolidação do novo espaço residencial e de trabalho - a Vila dos Pescadores - e as possíveis transformações das práticas sociais e econômicas tradicionais de seus moradores.

A pesquisa baseou-se em material bibliográfico, documentos técnicos e coleta de dados em sites. Constatou-se que não existem estudos acerca dos fatos em questão, e isso colocou, desde o início, a necessidade de a realização de uma pesquisa direta, no local e junto a integrantes da comunidade da Vila dos Pescadores. Foram feitas entrevistas com indivíduos remanescentes do grupo inicial (fundadores) que puderam fornecer informações a respeito da gênese, do desenvolvimento e situação atual desta comunidade, que não estão disponíveis em outras fontes.

Em todas as entrevistas buscou-se abordar a história de vida dos informantes, onde as narrativas contam um pouco de suas experiências individuais, como também revelam o cotidiano da Vila dos Pescadores, desde os primórdios até a atualidade.

Esse trabalho tem um caráter de análise interdisciplinar, com base principalmente nas idéias de M. Santos sobre a relação dinâmica que, na produção do espaço, se estabelece entre as formas físicas e as práticas sociais, gerando diferentes paisagens. Para o autor “uma paisagem representa diferentes momentos do desenvolvimento de uma sociedade. A paisagem é o resultado de uma acumulação de tempos. Para cada lugar, cada porção do espaço, essa acumulação é diferente (...)”. (Santos, 1978, p. 38). Entende-se aqui a Vila dos Pescadores como um recorte na paisagem urbana de Porto Alegre, o qual resguarda uma série de características singulares e que, após diversas transformações, configura-se nos dias de hoje como

o resultado de do processo (mais amplo) de estruturação e reestruturação do espaço urbano, em Porto Alegre. .

Inicialmente (item 2) são abordadas as discussões acerca dos temas dessa pesquisa, a saber, espaço urbano, produção social do espaço, relações sociais e atividade econômica informal, e apresenta-se os autores e conceitos adotados na análise do objeto de pesquisa. Em seguida (item 3) realiza-se a descrição da Vila dos Pescadores a partir de sua gênese até os momentos atuais, com ênfase na descrição apresentada pelos próprios pescadores e em documentos que trazem luz aos questionamentos propostos nesse trabalho, discutidos ao final (item 4).

O interesse pelo tema surgiu, principalmente, da proximidade que o autor mantém com a cultura da pesca tradicional e com a própria Vila dos Pescadores, em função de laços familiares e experiência de vida, uma vez que é morador do local e pertencente a uma das famílias fundadoras da comunidade. Considera-se que um estudo ampliado, envolvendo a análise aprofundada dos diversos fatores e agentes envolvidos no processo de reestruturação e modificação do espaço urbano na Vila Assunção pode ampliar o entendimento desta complexa realidade. Porém, este é um estudo que exigiria mais tempo, e pode, por esta razão, ser retomado em outro projeto de pesquisa.

2. Espaço urbano e relações sociais - referências conceituais e metodológicas

Estudos sobre o espaço urbano são realizados, em sua maioria, com enfoque ora nos aspectos formais (urbanísticos e arquitetônicos) da cidade, ora nos fatores econômicos, sociais e culturais, havendo quase sempre a mutilação de alguns aspectos importantes para a compreensão do fenômeno urbano. Estudar esses mesmos fenômenos urbanos e os processos sócio-espaciais subjacentes à realidade de um grupo, comunidade, cidade ou país se mostra tarefa complexa.

Essa complexidade coloca a necessidade de uma abordagem multidisciplinar de análise, na qual se recorre a elementos conceituais e metodológicos oriundos de diferentes disciplinas, os quais devem ser apenas justapostos, mas integrados em uma síntese coerente.

Neste trabalho, parte-se da proposição de Milton Santos, de que o espaço urbano é um fenômeno essencialmente social, que tem uma gênese histórica e está submetido a contínuas transformações, ao longo do tempo. Segundo esse autor, não faz sentido, para a análise sociológica, tratar apenas da configuração físico-espacial, ainda que compreendida como resultados de um conjunto de práticas e relações sociais. É preciso considerar que o espaço assim constituído integra (e não apenas contém) a trama das complexidades que se apresentam aos indivíduos e grupos, mediante as quais estabelecem suas articulações e relações, em todos os campos das atividades humanas (Santos,1982.).

A cidade – uma forma espacial que se caracteriza pela combinação de uma grande diversidade elementos físicos (artefatos) - é resultante dos movimentos e dinâmicas sociais e, simultaneamente, inclui as relações criadas e estabelecidas entre eles e por eles.

O espaço deve ser considerado como um conjunto de relações realizadas através de funções e de formas que se apresentam como testemunho de uma história escrita por processos do passado e do

presente. Isto é, o espaço se define como um conjunto de formas representativas de relações sociais do passado e do presente e por uma estrutura representada por relações sociais que estão acontecendo diante dos nossos olhos e que se manifestam através de processos e funções. O espaço é, então, um verdadeiro campo de forças cuja aceleração é desigual. Daí porque a evolução espacial não se faz de forma idêntica em todos os lugares. (Santos, 2002a. p.153)

Santos (1982) faz uma distinção entre “espaço”, conceito que se refere ao fenômeno total, e “paisagem”, que o autor emprega para referir-se a características únicas e/ou diferenciadas que se pode perceber em determinados recortes espaciais. As diferentes paisagens não necessariamente possuem o mesmo ritmo de mudanças, transformações ou reconfigurações. Nesse sentido, a paisagem é transtemporal, pois junta objetos passados e presentes em uma construção transversal. Essa noção é extremamente útil para a observação e a análise do espaço urbano, uma vez que a cidade é, em si, uma variante de paisagem, bem como contém, dentro dela, uma grande variedade de outras paisagens.

Há outros autores em cuja obra vamos encontrar um notável esforço para dotar a “ciência do espaço” de um sólido referencial teórico.

Para Lefebvre (1972), o espaço não se resume a um reflexo das relações sociais de produção e a urbanização, deve ser entendida enquanto expressão das relações sociais ao mesmo tempo em que incidiria sobre elas.

Pelo fato de Lefebvre colocar num mesmo plano o espaço social e as relações sociais de produção, muitos interpretaram isto como uma tentativa de atribuir um papel transformador ao espaço. Todavia, Lefebvre (1974) não confere ao espaço um papel transformador, mas condicionador, regulador, como fica claro na seguinte passagem:

As práticas espaciais regulam a vida - não a criam. O espaço não tem poder em 'si mesmo', nem o espaço enquanto tal determina as contradições espaciais. Estas são contradições da sociedade -

contradições entre uma coisa e outra no interior da sociedade como, por exemplo, entre as forças e as relações de produção - que simplesmente emergem no espaço, ao nível do espaço, e assim engendram as contradições do espaço (Lefebvre, 1974).

Segundo Lefebvre (1974), a reprodução ampliada e as novas condições materiais do capitalismo estariam intimamente relacionadas aos processos pelos quais o sistema capitalista como um todo consegue ampliar sua existência através da manutenção e disseminação sócio-espacial de suas estruturas. Seria no espaço socialmente produzido - o espaço urbano do capitalismo que abrange até mesmo o campo – que se reproduziriam as relações dominantes de produção, através de um espaço social concretizado, criado, ocupado e fragmentado conforme as necessidades da produção e do capitalismo (Lefebvre, 1976).

Harvey (1982) aponta para a constante construção e dissolução de estruturas móveis e fixas, de espaços socialmente construídos, e confere-lhes uma espacialidade complexa e contraditória - uma dimensão espacial em perpétua transformação num processo dialético e contraditório, onde, apesar de necessários, novos espaços tornam-se obstáculos para espaços futuros.

O espaço urbano passa a integrar a paisagem geográfica do capital enquanto parte necessária de um espaço social complexo e pleno de contradições que simultaneamente estimula e obstaculiza o desenvolvimento e reprodução das relações sociais de produção a nível geral, num movimento de construção de novos espaços e destruição / apropriação de espaços pretéritos (Harvey, 1982).

A idéia de que a produção do espaço e os processos históricos e sociais não se desenrolam alheios entre si, mas num jogo de interação, oposição, contradição, vai aparecer, também, em autores como Soja (1993), para quem a estruturação do território poderia ser definida dialeticamente como um elemento substantivo das relações gerais de produção, simultaneamente sociais e espaciais, necessária para o próprio processo de produção no arranjo dos territórios e na distribuição desigual e hierarquizada das classes sociais e das atividades produtivas no espaço que levam

a uma diferenciação social e espacial que contribui para um desenvolvimento desigual e combinado em diferentes escalas, a nível espacial e de relações de dominação. Neste sentido, a urbanização seria uma forma de estruturação do território, onde o peso dos lugares varia historicamente em função dos condicionantes e processos sociais, econômicos, políticos, e por vezes culturais que tomam corpo. E a rede urbana seria a expressão cristalizada de diferentes estruturações do espaço em diferentes tempos históricos (Soja, 1993).

Para Giddens (1989), o espaço não deve ser entendido apenas como algo a ser preenchido por populações organizadas social, econômica e politicamente. Giddens define a urbanização enquanto o processo social de maior significância na estruturação do território.

As transformações sócio-espaciais na distribuição das atividades produtivas e da população, materializadas espacialmente enquanto formas de desenvolvimento urbano, em diferentes níveis e escalas, seriam resultantes tanto da lógica da ação do Estado, de distintos capitais (empresas), entre eles o industrial, agro-industrial e em particular o imobiliário, quanto das estratégias de localização e distribuição da força de trabalho (Limonad, 1999).

A ação destas lógicas isoladas ou combinadas conforme a conjuntura e as especificidades de cada lugar, tende a gerar um novo padrão de liberação da força de trabalho, que foge ao esquema clássico de proletarização total, característico das etapas anteriores do capitalismo (Santos, 1993).

Os pequenos proprietários e trabalhadores “liberados” das relações tradicionais de produção ao invés de se dirigir, conforme o processo clássico, para as cidades e se assalariar em atividades urbanas, tendem a se ocupar em atividades rurais e urbanas e tornar-se uma força de trabalho sazonal dedicada tanto a atividades urbanas quanto primárias. Contribuem, assim, para alterar o padrão de assentamento nas pequenas, médias e grandes aglomerações urbanas seja ao manter suas pequenas propriedades seja ao tender a se localizar nas periferias urbanas ou em pequenos aglomerados. (Santos, 1993).

Em sentido geral, o espaço social se constitui como uma recriação realizada sobre o seu primado, o espaço anterior. Como criação e recriação, é objeto de contínua transformação, à medida que incorpora novas propriedades e condições advindas da ação social (Heidrich, 2006)

Sucessivamente a humanidade tem criado novas configurações que se acrescem ao espaço e alteram a condição de vida social e tais recriações implicam no aparecimento de mudanças na sua própria relação o espaço. Esta dinâmica pode ser entendida pela constituição de vínculos territoriais. Os vínculos territoriais se fazem por aquilo que se consegue realizar externamente, por onde cada um pode se relacionar com o outro (Heidrich, 2006).

Com este raciocínio as modificações no espaço social urbano, no momento em que se estabelecem novos vínculos, como as geografias que criam novas centralidades, espaços de consumo e habitação fechados, a nova espacialidade tende a anular prerrogativas da temporalidade anterior, como relações de vizinhança e até formalidades sociais que codificaram a vida coletiva (Heidrich, 2006).

Tudo permanece em relação porque se trata de espaço, mas nem tudo está organicamente interligado por que a forma geográfica não garante a solidariedade e a integração local. Desta forma, considera-se a situação atual da integração sócio-econômica como um novo espaço social que, portanto, vem alterar as condições de vínculo da sociedade com o espaço existente até então. Observa-se, por exemplo, que na escala local, da cidade e do “bairro”, os processos atuais resultam na perda da atual coesão comunitária. Evidenciam-se rupturas da solidariedade territorial construída para o mundo moderno: as relações originadas pela convivência dos grupos no mesmo território são anuladas pelo uso tecnologias e disciplinas novas (Heidrich, 2006).

Frente às novas condições espaciais da produção os diversos capitais buscam maximizar suas respectivas mobilidades e tornar-se quase que independentes do espaço, enquanto os trabalhadores procuram maximizar sua mobilidade espacial através de diferentes estratégias no âmbito das relações de trabalho e de sobrevivência no cotidiano (Limonad, 1999).

Essas mobilidades traduzem-se em duas esferas de (re) produção voltadas para a satisfação das necessidades respectivamente do capital e da força de trabalho, ambos com diversas frações com distintas lógicas e movimentos, que se concretizam espacialmente na produção de distintos espaços de trabalho e vida, que atravessam a esfera de reprodução social no cotidiano. A urbanização, assim, hoje, poderia ser compreendida como a concatenação e concretização espacial destes movimentos, de reprodução e distribuição das atividades produtivas e da população, em disputa pelo espaço, que sob o capitalismo traduzem-se nas estratégias do capital e do trabalho para garantir suas respectivas reproduções. As diferenças de intensidade e de articulação entre estes processos variam historicamente e conformam a estruturação da produção e do território (Limonad, 1999).

O entrelaçamento e encontro espacial dessas diferentes lógicas e dos movimentos das esferas de reprodução em confronto pelo espaço propicia o surgimento, em diferentes escalas, de pontos (lugares) no território, o que vai ao encontro da proposição de Santos de que “cada lugar é ponto de encontro de lógicas que trabalham em diferentes escalas, reveladoras de níveis diversos, e às vezes contrastantes ...” (Santos, 1994). Os lugares poderiam ser considerados uma manifestação espacial da apropriação do espaço e da natureza pelo homem, que é inseparável da transformação da sociedade no tempo e no espaço; enfim, poderiam ser entendidos como pontos de concentração de condições gerais.

Esse império da cultura e da técnica sobre o espaço torna este espaço e o próprio homem artificiais, cada vez mais distantes do meio natural. Ao que Santos (apud Lima, 1988b, p. 13) menciona:

Em eras bem remotas, os instrumentos de trabalho eram um prolongamento do homem, mas á medida que o tempo passa, vão transformando-se em prolongamento da terra, próteses ou acréscimos à própria natureza, duráveis ou não. Os instrumentos de trabalho imóveis tendem a predominar sobre os móveis e a serem a condição de uso destes. Estradas, edifícios, pontes, portos, depósitos

etc. São acréscimos á natureza sem os quais a produção é impossível.
A cidade é o melhor exemplo dessas adições ao natural.

Que a produção do espaço urbano segue os ditames do capital é uma idéia recorrente em todos os autores antes referidos. Porém, para os propósitos de nossa pesquisa (que focaliza um grupo social ligado a atividades informais), torna-se necessário estender essa reflexão ao espaço econômico.

O capital se reproduz no espaço artificial e a partir daí gera industrialização, urbanização, metropolização, segregação e exclusão sócio-espacial. A cidade é excludente, com cenários totalmente diferentes a classes antagônicas. Sobrevive na cidade quem pode pagar pelas amenidades que o capital oferece, e assim, desfrutá-las (Santos, 2009).

Neste sentido, entende-se que os movimentos e a dinâmica das atividades tipicamente capitalistas, ao mesmo tempo em que criam uma configuração para atividades formais, também propiciam espaços econômicos que podem ser explorados por pequenos produtores e por trabalhadores por conta própria. Segundo Prandi (1978), o espaço informal transforma-se ao longo do tempo, subordinado aos movimentos da produção tipicamente capitalista e aos decorrentes perfis de demanda e de distribuição de renda. Assim, as atividades informais estão sendo gestadas. Desse modo, o espaço econômico informal, que é intersticial às atividades econômicas dominantes, é ocupado de forma permanente e constitui parte integrante de um mercado de trabalho em equilíbrio, embora o tipo de produtores e a oferta de bens e de serviços modifiquem-se ao longo do tempo (Prandi, 1978).

A partir dessas referências é que se procedeu, neste trabalho, a documentar e analisar a trajetória de um grupo de habitantes de Porto Alegre na construção e reconstrução de seu espaço residencial e de trabalho, em um movimento que produz determinadas alterações da paisagem urbana, as quais, por sua vez, exemplificam um processo mais amplo de transformação do espaço urbano.

3. A Vila dos Pescadores: da origem aos dias atuais

3.1. A comunidade dos pescadores da Ilha da Pintada – Fase I: 1941-1958

A Ilha da Pintada é uma das trinta ilhas que integram o bairro da cidade de Porto Alegre chamado Arquipélago. Este bairro encontra-se inserido na área do Delta do Jacuí¹. São as águas que passam pelo Delta que formam o Lago Guaíba², cujas águas seguem para a Laguna dos Patos e, por seqüência, para o Oceano Atlântico.

Historicamente, a ocupação das ilhas do bairro Arquipélago ocorre juntamente com a urbanização do centro de Porto Alegre. Em 1773 já havia registros de concessões de terras nestes locais. (GOMES et al 1995, pág. 44). As ilhas, em especial a Ilha da Pintada tiveram, como alguns de seus primeiros povoadores, pessoas excluídas dos grandes latifúndios, os quais foram doados pela coroa Portuguesa no Brasil no século XVIII. Entre essas pessoas, que não possuíam terras, estavam lavradores, índios, desertores do exército e negros. (ibid, p. 25)

A Ilha da Pintada é uma das maiores ilhas do bairro Arquipélago e também a uma das mais povoadas, tendo nos dias de hoje aproximadamente 5.000 habitantes³. A concentração de um grande número de pessoas na Pintada deve-se principalmente à sua localização, frontal ao centro da cidade, acrescido do fato de estar junto à via de maior trânsito fluvial da região, o Rio Jacuí.

¹ Delta do Jacuí é um conjunto hidrográfico de ilhas, canais, pântanos e charcos do Rio Grande do Sul, Brasil, que se formam a partir do encontro dos rios Gravataí, Sinos, Caí e Jacuí. Atualmente, a área do Delta do Jacuí é considerada Área de Preservação Ambiental, regulamentada pela lei 12.371/05.

² A área da Bacia Hidrográfica do Lago Guaíba tem cerca de 1.700 km² nos quais estão inseridos 14 municípios: Barão do Triunfo, Barra do Ribeiro, Canoas, Cerro Grande do Sul, Eldorado do Sul, Guaíba, Mariana Pimentel, Nova Santa Rita, Porto Alegre, Sentinela do Sul, Sertão Santana, Tapes, Triunfo e Viamão, totalizando uma população de, aproximadamente, 2.200.000 habitantes. Desses municípios, cinco possuem suas áreas urbanas totalmente dentro da bacia. Merece destaque o município de Porto Alegre, pois além de ser a capital do Estado do Rio Grande do Sul, é o município que contribui com a maior porção de área na bacia (cerca de 400 km²), equivalente a 83% da área do município – fonte: http://www.proguaiba.rs.gov.br/prog_arrumando.htm

³ Fonte: www.observapoa.com.br

Até meados do século XIX, a produção nas Ilhas era de subsistência. Tendo como base a mão-de-obra familiar, as principais atividades eram a pesca, a produção de leite e também o cultivo de arroz, de hortaliças e a produção de pasto. Com o passar dos anos, contudo, a cidade passa a exigir uma gama de produtos para seu abastecimento. A partir de então, se intensificam não só os contatos comerciais, mas também a troca de experiências e vivências. (Gomes et al, 1995 p.56).

A importância e a necessidade de barcos fizeram surgir uma mão de obra naval qualificada (Gomes et al 1995, p. 56) e também os estaleiros desempenharam importante papel nas atividades econômicas da Ilha da Pintada⁴. Com isso, nota-se desde o início da história da Ilha uma relação muito intensa com atividades que, de um modo ou de outro, estão ligadas ao contato direto com as águas. Para Gomes et al (1995, p.93) “a ligação dos moradores das ilhas com os rios é tão profunda que aqui podemos falar de uma verdadeira cultura das águas”.

Diversas foram as atividades desenvolvidas no bairro Arquipélago ao longo de sua história. Contudo, a pesca foi, durante muito tempo, a principal atividade dos moradores da região, especialmente os da Ilha da Pintada.

⁴ Os mais conhecidos e duradouros estaleiros foram Só (pioneiro em Porto Alegre, instalado em 1870) Alcaraz, João Becker, Mabilde e Marteletti. Viviam da prestação de serviços para navegadores avulsos, do atendimento de encomendas de empresas de navegação e principalmente de contratos com o governo estadual, sobretudo antes que as rodovias começassem a tomar conta do transporte de cargas. Fundado no início do século XX pelo belga Pierre François Alfonse Mabilde (1856-1918), o Estaleiro Mabilde começou com uma oficina próxima de um trapiche no centro de Porto Alegre. Instalou-se na Ilha da Pintada, onde prosperou até ser arrasado pela enchente de 1941. Em 1947, suas instalações foram alugadas para estaleiros particulares. O locatário mais duradouro foi o Estaleiro Só, que por mais de 20 anos fez da Ilha Pintada a sua base de reparos navais, antes de se instalar nas imediações do bairro Cristal, zona Sul de Porto Alegre, onde teve seu apogeu, na década de 70 (Hasse, 2008).



Figura 1: A Ilha da Pintada. A seta indica o local de origem de alguns dos pescadores que, posteriormente, formariam a Vila dos Pescadores no bairro Vila Assunção.

A pesca na Ilha da Pintada

As atividades pesqueiras, dependendo de seu objetivo, podem ser divididas nas categorias: subsistência, artesanal e industrial (de média e grande escala). A primeira destina-se ao consumo próprio e/ou familiar, enquanto as demais são comercialmente orientadas (Diegues 1983). Na região das Ilhas, inicialmente a pesca possuía características de subsistência, pois era realizada, juntamente com outras atividades de produção, para sustento próprio das famílias residentes do local. Posteriormente, assumiu também características de pesca artesanal.

As pescarias artesanais estão presentes em toda a costa brasileira e são praticadas por pescadores autônomos, os quais exercem a atividade individualmente ou em parcerias. Estas pescarias empregam apetrechos relativamente simples e o produto é comercializado, normalmente, através de intermediários (Diegues 1983, 1988).

Nas pescarias artesanais realizadas nos estuários, lagoas costeiras e nos rios da região Sul são normalmente utilizados botes chamados de caíques a remo ou motorizados, e empregados diversos aparelhos, como redes tipo “aviãozinho”, covos, redes de emalhar, tarrafas e espinhéis (Garcez, 2001). É o caso da comunidade de pescadores artesanais da Ilha da Pintada.

É possível identificar, desde o começo do século XX, que a demanda pelo pescado aumentava na mesma medida em que crescia a cidade de Porto Alegre, trazendo consigo uma necessidade de organização da comunidade de pescadores locais. Segundo Garcez (2001), em 1919 foram fundadas as primeiras colônias de pescadores no Brasil, e até 1923 já havia 800 colônias na costa brasileira. Acompanhando esse processo, em 1921 foi instalada na Ilha da Pintada a colônia pesqueira Z-9, atual Z-5, com o objetivo de fiscalizar e proteger as atividades pesqueiras.

Porém, nem todos os pescadores da Ilha da Pintada foram agrupados nas colônias pesqueiras. Muitos traziam, de suas famílias, a tradição da pesca enquanto forma de sustento e não necessariamente destinavam sua produção para o comércio (ou o faziam em pequena escala, vendendo os peixes diretamente para alguns interessados, geralmente parentes ou vizinhos).

Ao mesmo tempo, através do relato de antigos moradores da Ilha da Pintada é possível identificar que, paralelamente à pesca artesanal, diversos pescadores sempre realizaram outras atividades como forma de sustento.

“O Cairo [marido e pescador, falecido em 1985] trabalhava em um posto de gasolina, nas lanchas. Trabalhava na marina, né. Ele começou a pescar depois de casado. Naquela época já tinha muito pescador na Pintada, mas trabalhava em outras coisa também, né...”
(Maria Cosme Rosa, 90 anos - antiga moradora da Ilha da Pintada, e atualmente moradora da Vila dos Pescadores da Assunção).

A enchente de 1941

A atividade pesqueira na região do Lago Guaíba fundamenta-se em um conhecimento singular em relação ao ambiente e aos ciclos naturais, cujas estratégias de utilização se valem os pescadores. Isso implica em pouco controle sobre os fenômenos da natureza no que tange ao tempo da pesca, aos ventos, as chuvas e a correnteza das águas (Garcez, 2001).

Nesse sentido, o Lago Guaíba apresenta características singulares; é receptor das águas de diversos rios da região (Rio Jacuí, dos Sinos, Gravataí e Caí); a cada chuva forte, as águas desses rios convergem em direção à cidade de Porto Alegre, ocasionando alagamentos em parte da cidade.

Na Ilha da Pintada, assim como em diversas regiões do Brasil caracterizadas pela cultura das águas, os pescadores desenvolveram uma relação direta com as cheias e enchentes, visto que praticamente todas as atividades realizadas na região são afetadas pelo movimento das águas.

A enchente de 1941, porém, constituiu-se num evento singular que modificou drasticamente o panorama de vida dos pescadores da Ilha da Pintada e de toda a cidade de Porto Alegre. Entre 10 de abril e 12 de maio daquele ano, ocorreu a maior enchente já registrada na história de Porto Alegre. Segundo Guimaraens (2009) em 22 de abril de 1941, uma chuva torrencial desabou sobre a cidade, Foi a maior já registrada pelo Instituto de Meteorologia de Porto Alegre desde quando iniciou as medições, em 1910.⁵

Segundo Guimaraens (2009) as águas do lago Guaíba voltaram-se contra a cidade por uma série de circunstâncias: a chuva intensa que caiu sobre o Rio Grande do Sul durante duas semanas; o fato de Porto Alegre estar a apenas três metros acima do nível do mar, com vários bairros situados em regiões alagadiças que receberam a enxurrada das águas vindas dos rios alimentadores – Gravataí, Caí, Sinos e Jacuí; e, por fim, o vento Minuano⁶ soprando em sentido contrário, impedindo a vazão das

⁵ Em 22 de abril de 1941, choveu em Porto Alegre 115,2 milímetros de chuva (Guimaraens, 2009)

⁶ Minuano é o nome dado à corrente de ar que tipicamente acomete os estados brasileiros do Rio Grande do Sul e região sul de Santa Catarina. É um vento frio de origem polar (massa de ar polar

águas para a Lagoa dos Patos. Assim, mesmo quando parou de chover, a enchente continuou crescendo. As águas atingiram 4,76 metros de altura acima do nível normal da região do Guaíba.



Figura 2. Rua dos Andradas inundada pela força da enchente de 1941.

A enchente desabrigou cerca de 70 mil pessoas (o equivalente a um quarto da população total da cidade) e paralisou centenas de estabelecimentos. Seria a quarta grande enchente num período de 15 anos e a mais devastadora de todas registradas em Porto Alegre (Guimaraens, 2009). As águas destruíam casebres e invadiam fábricas; alagaram os Correios e Telégrafos, o Mercado Público, a Prefeitura, o Cais do Porto, a Estação Ferroviária, o Aeroporto Municipal e a Usina do Gasômetro, deixando a cidade sem luz, bondes e comunicação postal e telegráfica (Guimaraens, 2009). As escolas, cinemas e vagões de trem foram transformados em albergues.

atlântica), de orientação sudoeste, algumas vezes também classificado como cortante. Ocorre após a passagem das frentes frias de outono e inverno.

O prejuízo econômico seria calculado pela Comissão de Restauração Econômica formada pelo Governo do Estado em 30 milhões de dólares (Guimaraens, 2009). Morreram na tragédia 20 pessoas, e milhares de famílias tiveram que recomeçar do zero após a perda de suas casas e de todos seus pertences.

Com a enchente de 1941, diversas famílias que residiam nas regiões da Ilha da Pintada e que viviam prioritariamente da pesca, viram-se desabrigadas da noite para o dia em função da catástrofe. Conforme relato de uma entrevistada, no dia da enchente:

“... as “lanchas” [embarcações do Estaleiro Mabilde, localizada na Ilha da Pintada, onde trabalhava o Sr. Cairo Corrêa, seu marido] vieram tudo lomba abaixo. Perdeu tudo. Era muita chuva. Muita chuva. A gente passava de uma casa pra outra, pra outra, pra outra. Encheu tudo, perdemos tudo” (Maria Rosa).

As soluções que se apresentavam eram: tentar reconstruir o que se perdera, ali mesmo, na Ilha da Pintada, ou a buscar novas localizações para se estabelecer. Diversas famílias nem sequer puderam voltar para seus locais de origem, devido às dimensões dos estragos causados pela enchente.

“Veio a lancha buscar nós, levou para Porto Alegre, lá perto da cadeia [Presídio Central de Porto Alegre]. Nós descemos ali. E a água foi subindo, subindo. Até a Santa Casa. Quando baixou a água, nem voltamos. Ficamos aqui.

Se voltamos na Pintada? Só depois, um tempo depois. Coisa triste... A casa, bem dizer, tinha ido embora. As roupas, pegava assim na mão, desmanchava que nem papel. Armário, cama, tudo. Sobrou nada. Sobrou só o caíque, bem dizer. Pra nós, não dava pra ficar. Era muito triste. Tinha que ir pra algum lugar, né”. (Maria Rosa)

Nesse momento de busca por alternativas, algumas famílias de pescadores oriundas da Pintada, desabrigadas de seus lares e desprovidas de seus bens em função da enchente, encontraram um local para retomar suas vidas

A Vila dos Pescadores

O novo local ocupado pelos pescadores oriundos, em sua maioria, da Ilha da Pintada foi uma faixa de terra em uma região costeira da zona sul de Porto Alegre, junto a um bairro nascente – a Vila Assunção.

A Vila Assunção é considerada a primeira praia balneária da cidade de Porto Alegre. Desde os anos 40 era muito procurada pelos porto-alegrenses como área de veraneio pois, ao mesmo tempo em que estava fora do alcance do tumulto do centro urbano, não exigia uma longa viagem, o que permitia que se aproveitasse desde um dia de sol e águas, até um fim de semana. Sua mais importante avenida é a Pereira Passos, que no início do século XX não passava de um estreito caminho de acesso ao interior da chácara de José Joaquim Assunção, que compreendia quase toda a Ponta do Dionísio (Rios, 2000).

Primeiro proprietário das terras, José Assunção cedeu seu nome à chácara e, postumamente, ao bairro. Desde o começo, a chácara reunia diversas atividades: em seu início, dedicava-se à charqueada⁷; depois, José Assunção iniciou uma olaria, primeiramente puxada a burros, mas que mais tarde foi a primeira de Porto Alegre a ser movida a vapor. Na chácara também existia plantação e criação de animais, além de algumas pedreiras. Destas pedreiras saíram pedras que constituíram o cais do porto de Porto Alegre (Rios, 2000).

Segundo Rios (2000), José Assunção tinha um desentendimento com as autoridades, devido as insistentes investidas dos governantes em suas terras. O projeto do governo era de transformar a pedreira da Ponta do Dionísio⁸ em propriedade do Estado, pois consideravam o local excelente para ser transformado em asseio público (local de despejos de dejetos). Em 1918, José Assunção falece.

⁷ Charqueada é o nome que se dá no estado do Rio Grande do Sul à área da propriedade rural em que era produzido o charque (onde se "charqueia" a carne): uma quantidade de galpões cobertos, onde a carne salgada era exposta para o processo de desidratação. (Saint-Hilaire, 1987)

⁸ Onde, atualmente, localiza-se o Condomínio Residencial Poente do Guaíba. Ver fig. 3.

Em 1937, a viúva - dona Felisbina -, faz um acordo com a empresa Di Primo Beck que urbanizaria a região, calçando, canalizando a água e colocando luz elétrica.

Assim, nos início dos anos 40 de fato ocorreu a formação do bairro Vila Assunção, principalmente nas partes mais altas e mais centrais da antiga chácara. Neste primeiro momento a região do bairro à orla do Guaíba ficara destinada, em função da bela paisagem natural e da proximidade do centro da cidade, a uma espécie de balneário de veraneio.



Figura 3. A Vila dos Pescadores, delimitada pela linha em amarelo. As setas laranjas indicam o local de escolha para moradia dos primeiros pescadores.

Já nesta época alguns pescadores que residiam, principalmente, na Ilha da Pintada, Itapoã⁹ e na cidade de Guaíba e regiões próximas, utilizavam este espaço como acampamento e ponto de parada, enquanto faziam a colocação da rede de pesca e preparavam os apetrechos necessários para a atividade. Conforme relato dos

⁹ A Vila de Itapoã é um bairro da cidade de Viamão – RS, localizado ao sul de Porto Alegre, às margens do Lago Guaíba.

primeiros moradores, também já existia um interesse estratégico pela região, ligado à pesca.

O pai dele [Sr. João Corrêa, pai do seu falecido marido Sr. Cairo Corrêa] já pescava aqui. Ele vinha pesca bagre aqui. Botava a rede e pegava tudo. Aqui dava bagre. Dava muito bagre. Aqui em cima [parte alta da Vila Assunção] era tudo mato. Não tinha casa, não tinha nada.
(Maria Rosa)

Nesse sentido, o bairro Vila Assunção tornou-se uma alternativa satisfatória e lógica para os antigos moradores da Ilha da Pintada – e posteriormente também para os demais ocupantes, oriundos de outras regiões costeiras.

Geograficamente, era um pedaço de terra bastante semelhante ao que se encontrava na região da Ilha da Pintada, facilitando a adaptação e instalação dos pescadores. Os primeiros moradores também relatam o conhecimento prévio da região, de modo que, mesmo sob instalações ainda precárias em seu início, sua atividade pesqueira na Vila Assunção estaria, de certa forma, mantida.

[Na chegada à região, em 1941] “... *não tinha casa, morava em barraca. Depois é que construímos a casa. Chovia, chovia dentro... Aqui não tinha ninguém*”.

“*Aqui [local à beira do Guaíba onde escolheram para fazer sua casa] tinha pedra, tinha mato. Era bom pra pescar.*”
(Maria Rosa)

Com isso, a ocupação da região costeira da Vila Assunção tomava forma. Segundo os relatos, a primeira família (oriunda da Ilha da Pintada e desabrigada pela força das enchentes de 1941) a se instalar na região foi a do Sr. Cairo Corrêa Rosa,. Seguiram-se mais duas famílias também provenientes da Pintada. Ilha. Contudo, mesmo no início da comunidade, já era possível identificar moradores que não estavam ligados diretamente à atividade pesqueira.

“O pai do Gordo pescava e o vô dele já vivia de pesca. Da Pintada veio o Seu Rafa, a Odete e o Vô do Gordo. Seu Hugo veio de São Borja, seu Donato, seu Hugo, estes aí, não pescavam. Seu Donato veio da Otto, Cavalhada, por ali. Mas os outros, eram tudo “Pintadeiro” este pessoal aí, não tinha ninguém aqui. Vieram tudo da Pintada.” (João Rosa, pescador, 66 anos. Filho de Cairo Corrêa. Atual morador da Vila dos Pescadores, hoje trabalha com manutenção de barcos no Clube Veleiros do Sul)

A disposição espacial das moradias dos que chegavam parece não seguir uma padronização prévia, ou seja, observa-se que cada novo morador encontrava grandes espaços para construir seu núcleo. A apropriação dos espaços mais baixos e próximos à beira do lago Guaíba parece seguir claramente uma estratégia de forma a facilitar e otimizar a atividade pesqueira.

Além dos “pioneiros” pescadores da Ilha da Pintada, também se pode perceber a chegada de pescadores de outras regiões da cidade de Porto Alegre e arredores através da memória dos primeiros moradores. Era o início da chamada Vila dos Pescadores.

“O Argeu, o Ivo e o João viviam naquela barraquinha lá adiante, na curva, na frente do Mil e Uma Noites¹⁰, onde tem aquelas casas passando o (Clube) Sava¹¹. O Ivo é filho, e o Argeu e o João são irmãos. Estes vieram de Itapuã, mas vieram depois.

Tinha o seu Marcírio, que era o pai da Graça. Esses viviam de pesca também, mas não vieram da Pintada, vieram de Belém Novo. O pai dele já pescava. Naquela época não tinha muita coisa, ou era olaria ou era pescador” (João Rosa).

¹⁰ O Clube Mil e Uma Noites era um boate fundada em 1948, localizada próximo à Vila dos Pescadores. Há aproximadamente 10 anos foi demolido, e no terreno foi construído um condomínio de casas de luxo.

¹¹ SAVA Clube é um clube localizado à beira do Guaíba, próximo à Vila dos Pescadores. Fundado em 26 de julho de 1942 como Sociedade dos Amigos da Vila Assunção.

O comércio do pescado, nos primeiros anos da ocupação da Vila dos Pescadores ainda era insipiente, pelo menos no que tange à venda dos peixes na própria região. Contudo, a comercialização com o Mercado Público, à exemplo do que ocorria na Ilha da Pintada, manteve-se desde o início.



Figura 4. Caíque de pesca do Sr. Cairo Côrrea Rosa (à direita) na Vila dos Pescadores, por volta de 1950.

[Sobre a venda de peixes na Vila dos Pescadores] *“Não, no começo não, aqui era precário. Pescava aqui sim, mas vendia no mercado. Já vendia peixe. Vendia para o Mercado. Ia de caíque até lá, levava de carrinho. Dava pra viver.”* (João Rosa).

Logo nos primeiros anos da década de 40, em paralelo à ocupação da região pelos pescadores, a Vila Assunção tornava-se cada vez mais um pólo comercial promissor, em função do grande fluxo de pessoas gerado pela travessia de balsa, que ligava Porto Alegre ao embarcadouro da cidade de Guaíba.

Segundo Carvalho (2007) o sistema de balsas foi implantado em 1941 pelo DAER na Vila Assunção, em substituição ao precário sistema que uma companhia de navegação mantinha até então. As novas barcas foram compradas de forma emergencial durante e logo após a Segunda Guerra Mundial. Cada balsa podia transportar 22 automóveis ou nove ônibus, numa média de 15 veículos por viagem. Por serem adaptadas, com um único acesso, necessitavam fazer manobras complicadas para atracar. O tempo médio de travessia era de uma hora e 30 minutos para pouco mais de cinco quilômetros de percurso.

Desse modo, nessa época, a única conexão entre Porto Alegre e Guaíba e, conseqüentemente, entre a região metropolitana e a metade sul do Estado, era feita através dessa ligação hidroviária. Diariamente, cerca de 600 veículos e 1000 passageiros por dia, além de grandes rebanhos de ovinos e bovinos, materiais de construção, maquinário pesado, eram transportados (Carvalho, 2007).

Esse grande fluxo de pessoas, carros, maquinários, animais, etc., gerado pelo transporte hidroviário por balsas, tornou-se logo um propulsor para a atividade dos pescadores. Vindos inicialmente com o intuito de sobreviver dignamente no novo local estabelecido, o caráter de subsistência da atividade pesqueira, após alguns anos, toma nova forma, devido ao favorecimento ao comércio propiciado pela Vila Assunção.



Figura 5. Travessia de balsa – Atracadouro de balsas da Vila Assunção, início dos anos 50.

“Daí depois passou a ter freguesia aqui, mas não tinha ninguém aqui, né? Depois é que o pessoal da Tristeza, Camaquã, começou a vir comprar”.

“DAER já tinha, tinha as Barcas. Muito engraxei sapato naquela fila pra ganhar uns troquinhos. A vó fazia pastel aqui, pegava a caixa e ia lá fazer um dinheirinho. E era guri, tinha 11, 12 anos. E era a maneira certa, né... hoje os guris tão roubando, né cara. A gurizada pensa logo em droga e coisa aí. Naquele tempo a gente ia a luta, né”. (Ricardo Ferreira, 64 anos. Instalou-se na Vila dos Pescadores por volta de 1953)

Observa-se que a comunidade tornou-se referência para os bairros da zona sul de Porto Alegre próximos no comércio do pescado, devido à facilidade e a praticidade do acesso à Vila dos Pescadores, quando comparada ao Mercado Público.

Com a barca dava muito movimento, mas vinha de tudo né... Gente da Tristeza, Assunção, Vila Nova. Por que não tinha peixe né, daí por isso aqui virou Vila dos Pescadores, o pessoal começou a chamar.

Naquela época era só aqui ou no Mercado Público pra encontrar peixe, e no Mercado tinha pouca oferta de peixe de rio, lá se encontrava muito mais peixe de água salgada, então quem preferia piava, jundiá, pintado, sempre comprava aqui. (João Rosa)

A fila de carros ia até o meio da Pereira Passos (Avenida central do bairro Assunção), caminhão, tudo. Aquilo ali era bacana. Eu tenho saudade daquele tempo. Às vezes eu digo, mas puxa, porque naquele tempo não tinha uma máquina, uma filmadora, um troço, pro cara guardar, né.. (Ricardo Ferreira)

O que se viu, nos anos 40 e 50, foi a criação e consolidação de uma comunidade pesqueira bastante sólida, bem abastecida de clientes em função do pólo comercial gerado pelas barcas e pela opção dos moradores de regiões próximas pela compra do pescado de água doce direto do produtor local. Até o final dos anos 40 e início dos anos 50 existiam, segundo o relato dos moradores, em torno de nove núcleos familiares de pescadores, espalhados ao longo da região.

Era uma época muito boa pra peixe, a gente tinha muita clientela... Até gente importante comprava aqui. Lupicínio Rodrigues era um que vinha pelo menos uma vez por mês, pegava umas piava¹². A gente recolhia a rede bem cedo da manhã, limpava e separava os peixes, vendia fresco. A gente fazia bacalhau também, faz até hoje. A fila ia daqui até

¹² Piava é uma das espécies de peixe abundante da região do Guaíba. Além dela, também eram encontrados, dentre outros: jundiá, bagre, pintado, acará, peixe-rei, tainha (Garcez, 2001).

a esquina. Sexta Feira Santa era loucura, não parava um minuto. Naquela época dava muito peixe na rede, e peixe maior do que tem hoje. (João Rosa)

Essa comunidade, composta por pequenas empresas familiares possuidoras do conhecimento, das técnicas, dos meios materiais e da tradição histórica da pesca artesanal, havia conquistado um lugar de residência, onde sua principal atividade podia ser desenvolvida. Desse modo, consolidava-se um novo espaço no cenário urbano da cidade de Porto Alegre nos anos 40 e 50.



Figura 6. Família Rosa, primeiros moradores da Vila dos Pescadores.

3.2. A Vila dos Pescadores do bairro Assunção – Fase II: 1958 a 2009

As décadas de 50 e 60 marcam um período, no Brasil, de grandes mudanças econômicas e sociais. O desenvolvimento econômico baseado no avanço da industrialização foi acompanhado de uma rápida urbanização da população e da expansão das áreas urbanas.

Na esteira desse processo, Porto Alegre passava por mudanças. A cidade precisava se “modernizar” (Carvalho, 2007). E no Brasil dos anos 50, “modernizar” significava reconstruir a cidade, substituir o sistema de ruas estreitas por avenidas rápidas, otimizar e valorizar o espaço urbano com grandes edificações. O começo da segunda metade do século XX é a época das grandes indústrias, das grandes obras, favorecidas em grande escala pela conjuntura política favorável e pelos vultosos aportes financeiros de fomento ao desenvolvimento econômico nacional.

Essa fase correspondeu ao governo Juscelino Kubitschek (1956 – 1961), que implantou a indústria automobilística, transferiu a capital para Brasília e acelerou a construção de rodovias. A partir do governo Juscelino, as rodovias passaram a ser quase exclusividade dos investimentos em transportes no país.

Nesse quadro de expansão e crescimento, Porto Alegre inicia a década de 1950 com uma população de 394 mil habitantes. Ao final da mesma década, já contava com 635 mil habitantes (Carvalho, 2007). A cidade crescia e a rede de serviços, comércio e indústrias já alcançava índices de uma grande metrópole nacional.

O final dos anos 50 e começo dos anos 60 também demarca um período de mudanças profundas na Vila dos Pescadores. Originada e desenvolvida em torno da cultura da pesca artesanal trazida pelos primeiros moradores, esse recorte da paisagem urbana de Porto Alegre sofreu ao longo desses anos transformações significativas.

O crescimento urbano registrado nas duas décadas em todo o Brasil, em especial nas capitais do país, gera uma pressão e um inchaço nos centros urbanos, aumentando a necessidade por terras e moradias. No relato de moradores da Vila

dos Pescadores, observa-se um acentuado crescimento populacional de todo o bairro Vila Assunção, acompanhando o movimento do resto da cidade.

Lá na ponta (apontando em direção ao atracadouro das barcas) era o Adão Pinheiro, depois o velho Guilherme da Abigail, depois o Wilmar, depois a Dona Odete e o Seu Rafael, a dona Bete, esses pescavam... Um que trabalhava no DAER, não lembro o nome dele. Acho que era João. Depois morava o seu Hugo, onde é o João Carlos. Depois o seu Donato, onde é o Eurides. De lá pra cá nenhum pescava. (Ricardo Joares Ferreira, 64 anos. Morador da Vila dos Pescadores desde o começo da década de 50.)

O crescimento do bairro traz consigo uma grande diversidade de pessoas para a região. As pessoas que lá chegavam a partir do final dos anos 50 não vinham, na sua maioria, de regiões onde existia a tradição da pesca. A ocupação, nesse período, ainda que resultante de carências semelhantes às experimentadas pelos primeiros moradores (necessidade premente de moradia), em nada tem a ver com a necessidade de estabelecimento em um local propício a atividade pesqueira.

Contudo, observa-se que esse movimento, sob nenhum aspecto, reduzia ou alterava negativamente a atividade dos pescadores instalados na Vila Assunção, em um primeiro momento. Ao contrário, o crescimento da população na Vila dos Pescadores aumentava diretamente o movimento comercial da venda dos peixes.

Vinham, vendiam peixe aqui, faziam fila aqui. O João (antigo pescador) vai te dizer direitinho. Eu que era piá vivia ali com o Cairo. Sempre tinha gente comprando, que nem no mercado, sabe?

Quando baixava o movimento, Dona Maria chegava de noite, fritava duas três piava grande assim, cortava as postas grande assim... eu era um que tava sempre na "boca", que nem biguá. Gurizada, né... quem é que não gosta? (Ricardo Ferreira)

Sempre tinha um movimento, né... o pessoal da Vila comprava também, gostava de peixe. Morava aqui, né... tem que gostar! E a

gente teve que profissionalizar, colocar freezer pra estocar, tudo tudo. Isso foi longe, mas naquele tempo dava muito movimento. (João Rosa)

Ocorrem transformações no espaço da Vila dos Pescadores, pois áreas na orla, não habitadas anteriormente, agora começam a ser ocupadas por novos moradores. As áreas da região mais favoráveis à atividade pesqueira, ou seja, os espaços menos elevados e mais próximos à beira das águas haviam sido os locais escolhidos pelos membros da comunidade pesqueira que lá se instalara, no começo dos anos 40.

Em contrapartida, não parecer haver nenhuma preocupação estratégica das pessoas que lá chegavam, nesse novo período, quanto à escolha do local de suas casas, pois antes de qualquer preocupação operacional, a necessidade da conquista de um lugar para morar torna-se a prioridade, independentemente dos recursos que a área oferecia e das atividades exercidas pelos indivíduos. Nesse sentido, a mudança se dá especialmente na relação dos indivíduos com o próprio local, em uma descaracterização da forma de apropriação do espaço urbano realizada até então. Esse movimento chega com os novos moradores e com o crescimento da cidade.

O pai tava na policia, naquele negocio do DAER, daí viemos pra cá. A gente morava ali na Otto, era alugado, né... ficou preta a coisa.

Olha, foi bem simples... vimos isso aqui, compramos umas madeirinhas, fizemos um "5 por 5" e se enfiamos aqui dentro. Tamo ai desde então, na luta né filho... aqui é muito bom.

Em 60 já tinha bastante gente. Mas não vinha pra pescar. Vinha pra fazer um lugar pra morar, né. A rua era aqui, e as casas eram lá embaixo, na beira. Tinha o barranco, e lá embaixo eram as casas. Depois é que disseram "vamo passar pra cima", daí todo mundo começou a passar as casas pra cima.

Quando começaram a colocar as casas na beira da estrada, começou a deixar aberta atrás. Daí aqueles que saíram começaram a fazer as casas nos fundos. Por isso deu aquela parte mais larga ali pra cima, na

curva. É que nem nós aqui, se tivesse um espaço o outro já fazia lá nos fundos. (Ricardo Ferreira).

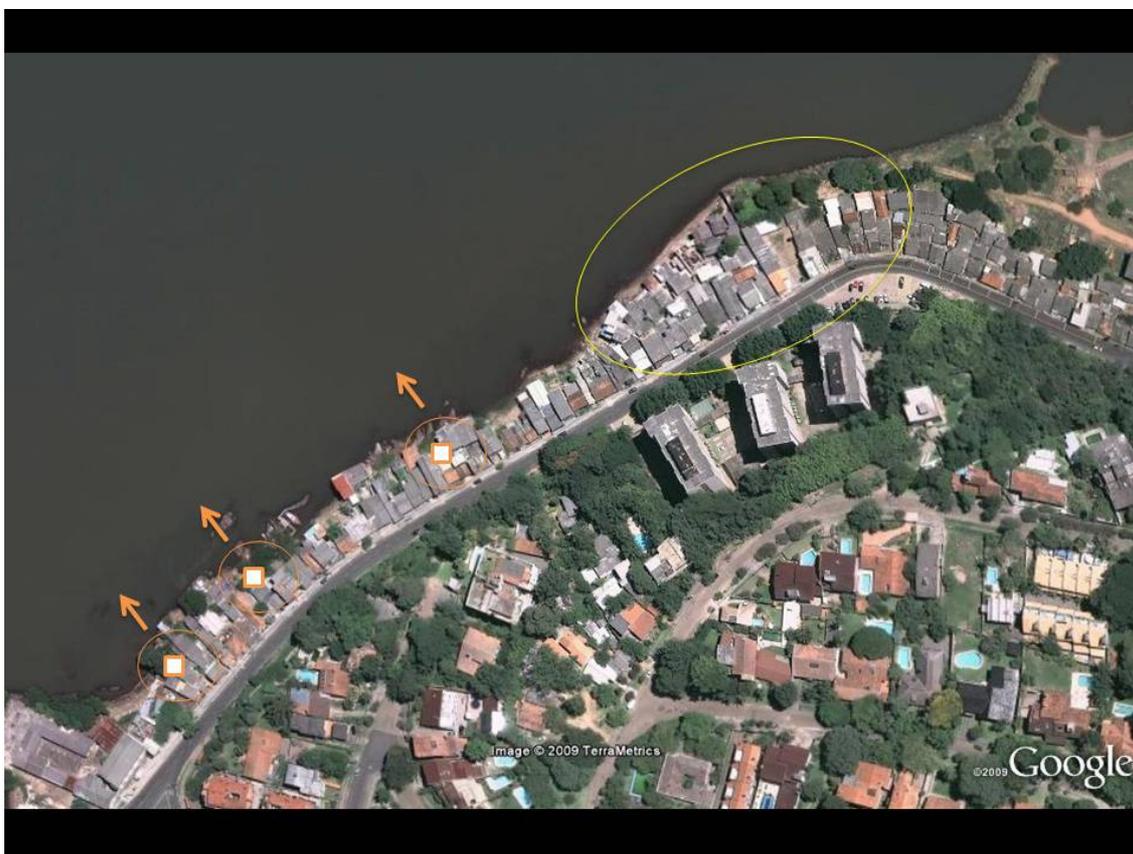


Figura 7. Vila dos Pescadores: a ocupação a partir do fim da década de 50. Em laranja, a localização das casas dos primeiros moradores, escolhidas e orientadas para a atividade pesqueira. Na área destacada em amarelo, o acúmulo de residências na encosta do barranco, que se deu a partir dos anos 60 e 70.

Desenvolvimento urbano e o declínio da pesca

O ano de 1958 marca o início de uma nova etapa para a comunidade da Vila dos Pescadores. Juntamente com o crescimento populacional da região, é possível identificar alguns fatores que concorrem para o processo de descaracterização da atividade pesqueira no local.

O processo de desenvolvimento urbano que acontece na cidade de Porto Alegre segue uma tendência nacional. Os anos 1960 e 1970 marcaram uma mudança de escala na dimensão das áreas urbanas das cidades brasileiras, causada pela

concentração de populações provenientes do campo e de pequenas cidades. Estas populações se estabeleceram nas periferias sem infra-estrutura das cidades ou nos municípios ao redor das capitais. O fenômeno foi chamado pelos técnicos de planejamento urbano de “metropolização ou conurbação de áreas urbanas” (Schmidt, 1983: 49-84).

Segundo Monteiro (2005) a abertura das novas avenidas e o ideal de circulação rápida e fluida do trânsito de automóveis e ônibus no centro da cidade instaura uma nova temporalidade na experiência urbana. A escala monumental das obras (avenidas, túneis, viadutos e passagens elevadas) e um desenho urbano concebido em função do tráfego de automóveis colocou o pedestre em segundo plano.

A industrialização brasileira desde a década de 1930 trouxe a necessidade de maior integração do mercado interno e de maiores investimentos no transporte rodoviário. Aos poucos foi sendo implantada uma malha rodoviária nacional, conectando os estados brasileiros as áreas industriais da região Sudeste. Mas o processo conhecido como rodoviarismo¹³ se consolidou mundialmente e, no Brasil, a partir da década de 1950, com a expansão da indústria automobilística, numa época em que os preços dos combustíveis derivados do petróleo eram baixos (Carvalho, 2007).

Já em 1948 acontece uma mobilização do DNER (Departamento Nacional de Estradas e Rodagem) e o DAER (Departamento Autônomo de Estradas e Rodagem) para resolver o problema do congestionamento crescente do sistema de barcas de Porto Alegre. Em 1954, funcionavam seis barcas que transportaram 246 mil veículos e 827 mil passageiros ao longo do ano (Carvalho, 2007). Esses números vinham sendo dobrados a cada três ou quatro anos.

¹³ Braga e Agune (1979) conceituam "rodoviarismo" como fenômeno do desenvolvimento das economias capitalistas, ocorrendo nas décadas de 1940, 50 e 60. Em cada uma dessas economias, esse fenômeno teria impactos diferenciados, percebendo-se isso pela sua relação com os outros modos de transporte. No Brasil, a forma da produção do serviço de transporte por rodovias condicionou a forma da urbanização do território nacional feita ocasionada pelo desenvolvimento industrial após a Segunda Grande Guerra, quando substituiu a possibilidade da "indústria" de serviço de transporte em uma ferrovia —imensa produção interurbana espalhada por quilômetros através de zonas rurais—, pelo "vazio" da via pavimentada, de baixo padrão e adaptada à "realidade local" das zonas rurais que cruzava

A solução apresentada para resolver o problema da travessia do Lago Guaíba - um túnel subfluvial ligando a ponta do Gasômetro à Ilha da Pintada - suscitou grande controvérsia¹⁴.

Uma das primeiras alternativas estudadas foi a modernização do sistema de barcas, substituindo-as por balsas maiores e mais adequadas a esse tipo de travessia. A ambição do Plano Rodoviário Nacional¹⁵, entretanto, priorizou a travessia a seco.

Segundo Carvalho (2007) a ligação do norte com o sul, através de Porto Alegre seria, em última análise, um problema de travessia de cidade, por rodovias-tronco do Plano Rodoviário Nacional. Essa posição pautou as discussões acirradas que precederam a decisão de construir o sistema de pontes através do Delta do Jacuí.

Descartada a hipótese de modernização do sistema de barcas, a possibilidade de transpor o Guaíba com a construção de pontes passou a ser estudada a partir de três alternativas: A) ao sul da capital, B) partindo do centro da cidade e C), saindo da Zona Norte. Qualquer uma delas deveria levar em conta a navegação fluvial, deixando livre um vão com 40 metros de altura para permitir o trânsito de embarcações.

Aspectos importantes como o custo de cada uma das alternativas e a questão do trânsito de passagem eram comparados. Segundo documentos do DAER também eram levantadas outras preocupações, como a do engenheiro, Waelter Haetinger, que, em sua defesa pela opção norte, usa até mesmo o argumento militar da

¹⁴ DAER criou a comissão coordenada pelos engenheiros João Carlos Teixeira, Marcus Kruter e A. M. Waldock para estudar e comparar alternativas de travessia do lago. O resultado desse trabalho foi apresentado e debatido na Sociedade de Engenharia e toda a argumentação técnica foi publicada nos boletins do DAER. A população acompanhava a discussão por meio dos extensos artigos e transcrições publicados nos jornais da cidade (Carvalho, 2007).

¹⁵ O Plano Rodoviário Nacional, sancionado pelo decreto 15.093 de 20 de março de 1944, previa 27 linhas principais distribuídas em seis rodovias longitudinais, 15 transversais e seis ligações totalizando 35.574 quilômetros, recebendo uma nomenclatura que consistia no símbolo BR. O Fundo Rodoviário Nacional (FRN) previa receita proveniente da arrecadação do Imposto Único Federal incidente sobre combustíveis e lubrificantes especificamente para obras rodoviárias: 40% destinavam-se ao DNER e os 60% restantes eram divididos entre estados e municípios, assegurando, com essa vinculação de recursos, as condições para implementar as obras de construção da malha rodoviária em funcionamento no País.

facilidade do deslocamento de tropas e da proximidade da Base Aérea de Canoas (cidade da Região Metropolitana de Porto Alegre). Contra o túnel do Gasômetro, foram lembrados aspectos psicológicos e a incidência de acidentes que a imprensa internacional vinha noticiando a respeito do uso de túneis. O engenheiro-arquiteto Edyrceu Fontoura, do DAER, defensor da opção pelo norte, fez um estudo do desenvolvimento urbano em Porto Alegre, analisando a evolução das vias públicas¹⁶.

A alternativa “A” previa uma ponte no mesmo lugar de onde partiam as barcas, na Vila Assunção, fazendo a ligação diretamente com a cidade de Guaíba. Apesar da vantagem de ser o caminho mais curto ao sul e ligar diretamente zonas urbanas das duas cidades, o trajeto sobre a água era mais longo. Além disso, exigiria que o trânsito de passagem, vindo do norte, fosse obrigado a cruzar grandes extensões da zona urbana de Porto Alegre. O custo estimado da travessia de 5.400 metros, com vão livre de 100 metros de extensão e 50 metros de altura e plataforma de 8 metros (pista simples, portanto) era praticamente igual ao da opção finalmente adotada, mas o custo das obras urbanas seria muito maior. Essa solução parece ter sido facilmente descartada.

A alternativa “B” foi a que mais suscitou controvérsias. O projeto de fazer a ligação das duas margens no ponto onde elas ficam mais próximas parece ter sido muito atraente, talvez pela continuidade urbana que oferecia. Para substituir o polêmico projeto do túnel subfluvial, que, entre outras coisas, exigiria uma grande chaminé de ventilação em forma de edifício no meio do percurso, foram desenhadas novas opções de pontes para vencer os 1.200 metros sobre as águas. Um segundo trecho, entre a Ilha da Pintada e a margem sul, sobre o Saco de Santa Cruz, com 3.600 metros, não chegou a suscitar debates e poderia ser vencido com viadutos ou aterros, ou a combinação de ambos. Segundo Carvalho (2007) esta alternativa

¹⁶ Edyrceu Fontoura. “Aspecto urbano na travessia do Guaíba”. DAER, 1954. O trabalho mostra mapas detalhados, com sobreposição de transparências e fatura de dados históricos e numéricos, demonstrando sensibilidade urbanística. Faz comparações com outras grandes cidades e antevê muito do que veio a ocorrer em Porto Alegre, como a desvalorização do centro da cidade em decorrência da excessiva verticalização. Mostra semelhanças entre ela e o Rio de Janeiro, pela vocação residencial na Zona Sul e industrial e de serviços na Zona Norte.

provocou defesas apaixonadas, com a do engenheiro e professor José Baptista Pereira. Primeiro diretor-geral do DAER, Pereira fazia uma defesa intransigente a favor da solução em túnel, comparando a situação de Porto Alegre à da cidade de Nova York, ao utilizar o túnel Holland sob o Rio Hudson como parâmetro referencial.

Algumas vozes também defendiam a opção “B” pela facilidade da ligação direta ao centro da cidade e ao porto então operante. Esta posição provocava duras críticas daqueles que tinham uma visão mais rodoviária da questão. Pesava ainda, a favor desta opção, o desenvolvimento urbano da Ilha da Pintada, que já contava sua população aos milhares, abrindo caminho para um novo grande bairro muito próximo do centro da cidade.

A travessia a seco, por ponte, neste local, deveria contemplar a necessidade de altura do vão sobre o canal de navegação. As opções eram a construção de um vão levadiço, de uma grande rampa circular sobre a água ou, ainda, de uma ponte saindo de um ponto mais alto da rua Riachuelo. De qualquer forma, o impacto urbano sobre a parte histórica da cidade seria muito grande (Carvalho, 2007).

A alternativa “C” era a que mais resolvia a questão rodoviária do trânsito de passagem, de ligação entre o norte e sul do Estado, pois as principais estradas de acesso a Porto Alegre chegam pela região norte da cidade. Essa opção, localizada no prolongamento da rua Sertório, no bairro Navegantes, oferecia um custo menor e era menos conflituosa com a travessia de navios, pois só atingia os que demandavam o interior do Estado. Outra atração da alternativa “C” era que facilitaria a urbanização das principais Ilhas do Delta do Jacuí, que passariam a ser interligadas. A Travessia Régis Bittencourt, com suas quatro pontes, foi inaugurada nos últimos dias de 1958 para prestigiar o fim do mandato do Governador do Estado do Rio Grande do Sul Ildo Meneghetti.



Figura 8. A travessia Régis Bittencourt, em processo final de construção, no final dos anos 50.

Com a inauguração da Travessia Rodoviária sobre o Lago Guaíba, a hidrovia notadamente começou a perder espaço para a rodovia. A partir desse movimento, na Vila Assunção, o sistema de barcas parecia representar um atraso no desenvolvimento da cidade de Porto Alegre. Sua desativação se deu alguns anos após a inauguração da ponte¹⁷.

Com isso, os moradores, em seus relatos, observam o declínio do comércio do pescado na região da Vila dos Pescadores, associada ao fechamento das balsas, à instalação da Travessia por terra na região norte da cidade e à conseqüente redução do fluxo de pessoas na região.

Ah, quando fechou ali (travessia da balsa) aí começou a morrer tudo.

Mas o pessoal continuou morando, né. Mas aqui o movimento mesmo,

¹⁷ Em 1980, o transporte hidroviário de passageiros foi reativado, ficando somente quatro meses em funcionamento, em função da falta de segurança das embarcações, por determinação da Capitania dos Portos. Já em 1994, houve mais uma tentativa de reabilitar o transporte hidroviário, porém, a única empresa que concorreu à licitação, conduzida pela Secretaria de Transportes, teve o contrato cancelado por não cumprir as obrigações legais. Essa mesma empresa conseguiu nova autorização para a operação, mas meses depois o contrato foi novamente rescindido por incumprimento (METROPLAN, 2007)

*de vender peixe mesmo aqui, o que dava era principalmente da balsa.
(João Rosa)*

*Depois que a ponte começou a funcionar, aí ficou umas duas barcas
pra fazer a travessia, uma de manhã e outra de noite, por causa do
pessoal que morava em Guaíba, né... aí vinha um carro e outro, mas aí
era coisa pouca, quase nada. Daí botaram linha de ônibus pela ponte,
aí morreu. (Ricardo Ferreira)*

Na década de 70, a paisagem urbana na Vila dos Pescadores também é substancialmente modificada pela instalação do Condomínio Residencial Poente do Guaíba, construído no local da antiga pedreira, e que suscitou polêmica à época de sua construção, seja entre os moradores do local, seja na cidade como um todo¹⁸. De qualquer modo, é a primeira construção de grande porte na região, que vem acompanhada de modificações na via pública, no transporte coletivo e nas atividades comerciais no bairro.

¹⁸ No final dos anos 60, a construção do Condomínio gerou diversas discussões acerca da questão da instalação de prédios na orla do Guaíba e demais pontos considerados “de excepcional valor paisagístico”. Originalmente, a obra seria constituída de um prédio de grande porte (“paredão”), mas com a pressão dos moradores do bairro Vila Assunção (que, posteriormente, culminou com a aprovação do Decreto Lei nº 3039/67, que regulamentava construções em locais especiais) o projeto foi alterado para três torres, de menor proporção. De qualquer modo, a discussão gerada à época é bastante presente nos dias de hoje, vide a recente polêmica sobre a instalação do Pontal do Estaleiro (no local do antigo Estaleiro Só, no bairro Cristal, próximo à Vila dos Pescadores).

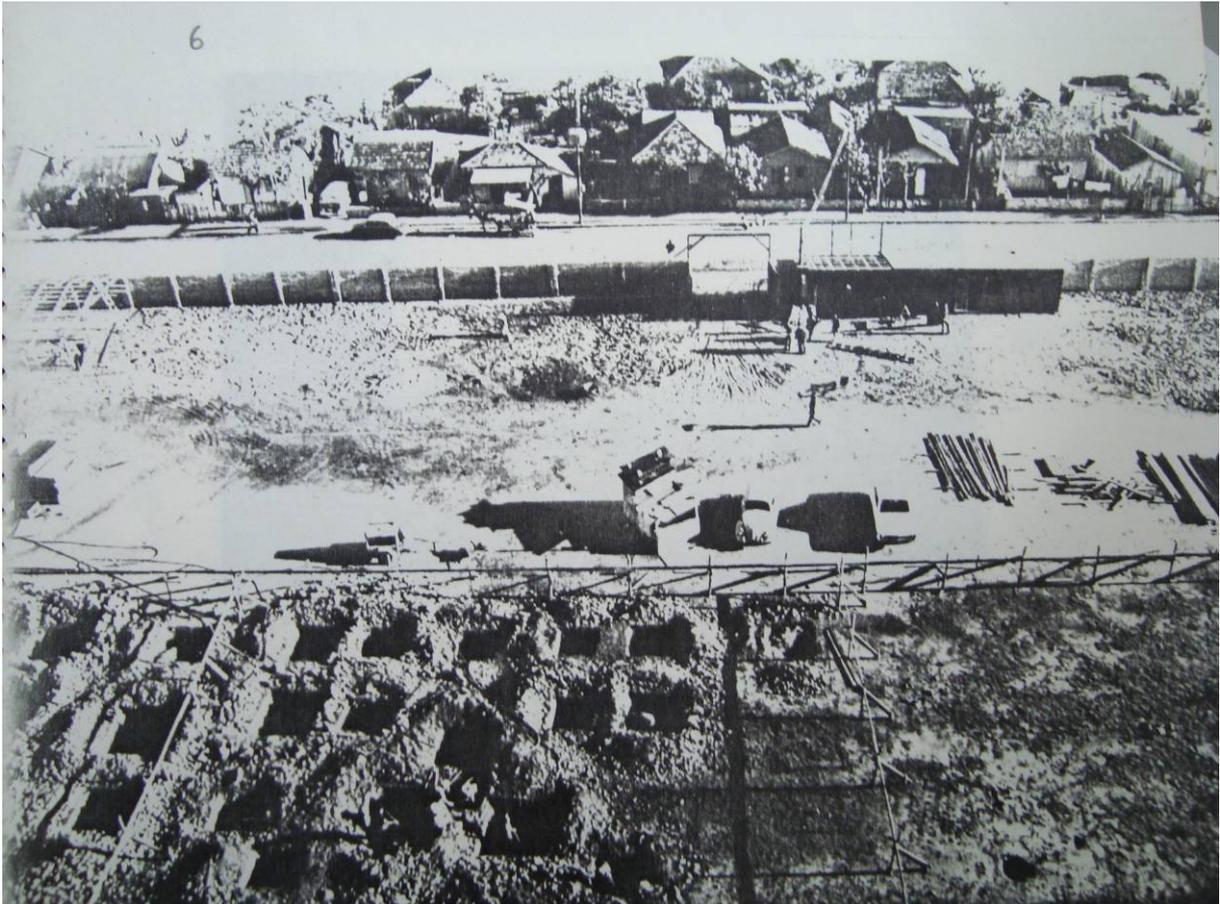


Figura 9. Condomínio Residencial Poente do Guaíba. Foto tirada do alto da pedreira do bairro Assunção, por volta de 68, mostrando as fundações da obra e a Vila dos Pescadores ao fundo.

Em paralelo a essas mudanças na paisagem urbana da cidade de Porto Alegre a partir da metade do século XX, a pesca na região do Guaíba entra em declínio no mesmo período. Contudo, esse não é um fato isolado, visto que as comunidades pesqueiras por todo o Brasil passaram por essa transformação, causada por diversos fatores.

Diferentemente do movimento descrito por Mello (1985)¹⁹, a mão de obra dos pescadores da região do Guaíba pouco foi absorvida por indústrias pesqueiras, já

¹⁹ Mello (1985, p.5) estudou a pesca no estado do Pará, e identificou, junto ao declínio da atividade pesqueira artesanal, um processo que denominou de proletarização do pescador. O autor define esse processo como sendo a transformação do pescador artesanal (organizado em pequenos grupos) em trabalhadores assalariados nas indústrias pesqueiras. Mello acredita que esse processo tem apoio das indústrias interessadas e também do Estado que estimula as políticas de investimentos de capital do setor. (ibid, p.7). Outros exemplos de declínio da pesca artesanal podem ser encontrados nos estudos de Lago (1983) e Flores e Silva (2001), que abordam o fenômeno em Florianópolis/SC.

que as mesmas estão, majoritariamente, estabelecidas na região Sul do Rio Grande do Sul (cidade de Rio Grande).

Contudo, a partir dos anos 70, a pesca industrial afetou diretamente a Vila dos Pescadores da Assunção, não pela absorção da mão de obra, mas por seu poder e suas condições de pesca avantajadas, além de conservação e distribuição. Segundo Schmitt e Maçada (1995), os anos 70 caracterizaram-se por incentivos governamentais dados ao setor, os quais geraram um super dimensionamento da indústria pesqueira.

No caso da pesca artesanal, as funções de armazenamento são executadas pelo próprio pescador que, modo geral, acondiciona o pescado em recipientes com gelo e/ou, em menor proporção, efetua a salga do produto para posterior consumo e/ou comercialização. Quando são empresas, após a captura e conservação, o produto é submetido ao processamento que envolve a elaboração de cortes, resfriamento e congelamento para comercialização em mercados mais exigentes, nos centros urbanos regionais, extra-regionais e internacionais. Frente às necessidades modernas de padronização, higienização e embalagem dos produtos vendidos, a cultura de compra do peixe fresco também se reduz. Concomitantemente, essa dinâmica acompanha o crescimento dos grandes mercados de varejo (supermercados, hipermercados, *shopping centers*) e da oferta de produtos industrializados a partir da década de 70.

Entre os principais problemas levantados por Garcez (2001) para a redução do comércio do pescado artesanal estão: dificuldades para a comercialização, baixos preços pagos ao produtor, falta ou baixa qualificação da mão de obra e descapitalização dos pescadores, na medida em que não possuem capital para investimento na melhoria ou manutenção de seus materiais de pesca.

A entrada do peixe de mar no comércio do pescado em Porto Alegre também contribui para o desinteresse da população pelos peixes do Guaíba, tanto que atualmente, nas peixarias do Mercado Público Municipal, a maior parte do produto ofertado é de água salgada.

Em relação à atividade pesqueira artesanal realizada pelos pescadores da Vila Assunção, é possível também identificar fatores ligados a degradação ambiental que contribuem para a diminuição drástica da atividade, que se acentuam nos anos 60. Os impactos ambientais na região são percebidos pelos pescadores a partir dos anos 70, e ressalta-se que os mesmos não causam somente a degradação da qualidade das águas do lago Guaíba, mas atingem também a cultura tradicional dos pescadores, através das dificuldades que impõem à atividade econômica da pesca artesanal.

Dentre esses fatores, a baixa piscosidade é um dos maiores problemas que marcam o declínio da pesca do Brasil e na região do Guaíba, e ocorre basicamente pela poluição das águas. Garcez (2001) destaca como principais problemas ambientais nas regiões urbanas: poluição das águas, principalmente por despejo de esgoto doméstico “in natura”, rejeitos industriais e escoamento de defensivos agrícolas.

Ao longo das últimas três décadas, muitos dos moradores originais da Vila dos Pescadores ainda se dedicaram à pesca, enquanto outros buscaram trabalho em outras áreas, em especial no setor de serviços. Pelo vasto conhecimento da região e de suas peculiaridades adquirido no longo contato com Guaíba, além do conhecimento de técnicas de pesca, manutenção e manejo de embarcações, alguns dos pescadores assumiram atividades nos clubes de regatas da região.

De qualquer modo, ainda hoje é possível encontrar, na Vila dos Pescadores, diversos resquícios da atividade pesqueira, demonstrando que a “cultura das águas” (Gomes, 1995), trazida pelos pescadores de seus locais de origem nos idos dos anos 40 é bastante presente na comunidade. A relação com as águas, o cultivo da tradição da pesca feita com tarrafas, espinhéis e redes, os cuidados com o caíque, a limpeza e o preparo do peixe. São hábitos inerentes e peculiares que, em maior ou menor grau, diversas pessoas que moram na Vila dos Pescadores mantêm vivos.



Figura 10. Cairo Corrêa Rosa, primeiro morador da Vila dos Pescadores, arrumando a rede para a pesca em 1981.

4. Considerações finais

A Vila dos Pescadores sempre esteve de frente para o Guaíba. A relevância das condições da natureza que atuam na atividade pesqueira e que constituem o espaço do pescador, mesmo que não sejam completamente determinantes, formam um conjunto de processos que influenciam as relações entre homem e natureza, particularizando as formas de apropriação humana do espaço em que vive.

Essa comunidade foi sendo formada ao longo dos anos com a vinda de pessoas oriundas de diferentes regiões da cidade, inicialmente por moradores da Ilha da Pintada, trazidos à força pela impiedade das águas da enchente de 1941, a maior e mais significativa tragédia natural sofrida pela cidade de Porto Alegre. Por essa característica, a Vila dos Pescadores já nasce com sinais diferenciados, presentes de forma marcante do modo de vida dos primeiros moradores, constituídos na relação com o lago Guaíba, com a pesca, com o caíque, com a rede, enfim, com o ambiente natural que os cerca e com os instrumentos e ferramentas de interação com esse meio, seja à semelhança da Ilha da Pintada, seja nos demais locais de origem dos pescadores que chegaram ao local.

Estas relações entre homem e ambiente natural baseiam-se no saber tradicional da atividade pesqueira, observados na referência às condições para realização da pesca, como o saber sobre os ventos e o movimento das águas (Garcez, 2001). Assim, a necessidade de conhecer os melhores lugares de pesca e os caminhos seguros sobre as águas faz dos pescadores profundos conhecedores tradicionais do espaço em que vivem. Através do relato do cotidiano de trabalho dos pescadores, notam-se as relações de sociabilidade e reciprocidade, de acordo com os ritmos da vida social. Tais ritmos se dão a partir do trabalho e das relações com a natureza, recriadas nas relações sociais. Somado a tudo isso, na Vila dos Pescadores está a participação na criação e constituição da paisagem do Guaíba e do espaço urbano de Porto Alegre.

O que os pescadores encontraram na Vila Assunção foi um local que permitia a manutenção e a reprodução da atividade pesqueira de subsistência, onde se poderia

viver à margem do Guaíba e à semelhança de seus locais de origem, mas que logo se constituiu em um espaço altamente favorável à atividade pesqueira artesanal, orientada para o comércio (Diegues, 1983). A destinação original da orla do bairro Vila Assunção como balneário de veraneio já parece contrastar com a necessidade e o empenho dos pescadores que transformam e se apropriam do local.

A ocupação desta pequena faixa de terra desocupada na Vila Assunção por esse grupo foi acompanhada de uma posterior apropriação de um espaço econômico também “desocupado” e que, pelas características da atividade pesqueira artesanal, não segue a lógica capitalista da economia formal (Prandi, 1978). Com o crescimento da cidade, a formação de um grande pólo de comércio do pescado proveniente do Guaíba, vendido diretamente da mão do pescador no seu local de moradia aparece, nesse sentido, como fruto de um duplo espaço intersticial ocupado pelos primeiros moradores da Vila dos Pescadores – de um lado como uma brecha encontrada no tecido urbano de Porto Alegre, e de outro como uma oportunidade à margem do processo de expropriação do grande capital.

Atrelada diretamente à trajetória da Vila dos Pescadores também é possível identificar o histórico da degradação ambiental sofrida pela Bacia Hidrográfica do Guaíba ao longo dos últimos trinta anos, e sua influência direta na redução da atividade pesqueira. Ao mesmo tempo, o relato dos pescadores revela os aspectos do imaginário e do senso-comum do morador da cidade distanciado da realidade do Guaíba, visto que a descrença cultivada por grande parte dos moradores na boa qualidade do pescado local é fator importante para que não haja interesse na produção do peixe e, conseqüentemente, no interesse e esforço do próprio pescador em manter sua produção, que se descaracteriza ao longo dos anos. Esse processo, nesse sentido, parece fechar um ciclo que vem da atividade pesqueira enquanto subsistência, passando pela transformação em atividade artesanal economicamente relevante e, finalmente, assumindo um caráter folclórico e alegórico nos dias de hoje. Todo esse ciclo de relações sócio-espaciais se mostra, invariavelmente, condicionado e influenciado pelas contradições do espaço (Lefebvre, 1974).

A identificação desses processos e suas repercussões no espaço das cidades, inserido no crescente movimento de fragmentação e de segregação urbana parece

fundamental ao analisar os fenômenos urbanos. A análise da Vila dos Pescadores demonstra que a paisagem urbana é fragmentada, composta por espaços que seguem ritmos – de vida, de desenvolvimento, de estruturação e de relações sociais – diversos quando comparados ao restante da cidade, mas que com ela dialoga e interage diretamente (Santos, 1982).

Em todo o panorama de modificações da paisagem urbana observado na Vila dos Pescadores, é possível identificar aspectos que remetem ao processo de desenvolvimento urbano ocorrido na cidade a partir da segunda metade do século XX, e que passa pela compreensão da dinâmica dos processos de transformação de caráter sócio-espaciais que afetam as grandes metrópoles.

A análise da trajetória da Vila dos Pescadores mostra o crescimento populacional da cidade de Porto Alegre, acompanhado do déficit urbano por moradia, do encolhimento do mercado de trabalho, do declínio da atividade pesqueira e naval na região. Com o desenvolvimento urbano atrelado à via rodoviária, diminui-se o espaço para o transporte hidroviário em Porto Alegre. A desativação das balsas e da travessia Porto Alegre – Guaíba por água no início dos anos 60 e a instalação da Travessia Régis Bittencourt próxima à Zona Norte da cidade exemplifica os caminhos do processo de desenvolvimento viário e da destinação de cada zona da cidade a um determinado fim sócio-econômico. São processos macro-estruturais de construção e dissolução de estruturas (Harvey, 1982) que ocorrem na formação e transformação do tecido urbano de Porto Alegre ao longo das últimas décadas.

A disputa pelo espaço (Limonad, 1999) fica clara ao nos depararmos com torres de apartamentos residenciais espremidos entre uma pedreira e a Vila dos Pescadores e o Rio Guaíba, com clubes de regatas e piscinas ao longo da orla, de modo que, em um bairro como a Vila Assunção, de características aristocratas²⁰ e com virtudes paisagísticas para a cidade de Porto Alegre, vislumbra-se a Vila dos Pescadores como um incomodo bloqueio na visão da bela paisagem do Guaíba e de seu pôr-do-sol.

²⁰ O bairro Vila Assunção é considerado área nobre de Porto Alegre. A taxa de analfabetismo é de 1,1% e o rendimento médio dos responsáveis por domicílio é de 31,4 salários mínimos. É o 3º bairro mais rico de Porto Alegre. Fonte: www.observapoa.com.br

A discussão é atual na cidade, e se gira em torno da ocupação da orla do Guaíba, também gira em torno de toda a relação construída entre os moradores da cidade e o Lago (ou Rio? Ou seria Estuário?). Invariavelmente, o processo histórico que se registra nas grandes cidades no século XX é o da prevalência dos interesses do capital.

Ignora-se, assim, um passado histórico que remonta à tradição e a cultura da pesca na cidade desde seu início e que ainda se encontra permeado na fala dos moradores, na tradição transmitida por gerações, nas casas, caíques e redes que ainda se vê na beira do Guaíba. Paradoxalmente, esse recorte da paisagem urbana construído e transformado pelo pescador, que se inicia trazido pela força incontrolável das águas, poderá terminar algum dia sob a força arrasadora do progresso.

5. Referências Bibliográficas

- BRAGA, José Carlos de S.; AGUNE, Antonio Celso. Os transportes na política econômica: Brasil 1956-1979. Brasília: FUNDAP, 1979.
- CARVALHO, Maria Cristina Wolff de. A ponte do Guaíba. São Paulo. M. Carillo Arquitetos, 2007.
- DIEGUES, A. C. 1983. Pescadores, camponeses e trabalhadores do mar. São Paulo. Editora Ática. Ensaios: 94. 287 p.
- DIEGUES, A. C. 1988. A pesca artesanal no litoral brasileiro: cenários e estratégias para sua sobrevivência. Pescadores artesanais – entre o passado e o futuro. FASE, no 38, 74 p.
- GARCEZ, Daniele S. Relatório Diagnóstico das Comunidades de pescadores artesanais no Estado do Rio Grande do Sul. Secretaria de Agricultura e Abastecimento, 2001.
- GIDDENS, A. A Constituição da Sociedade. São Paulo: Martins Fontes, 1989.
- GOMES, Juvenal et al. Memória dos Bairros Arquipélagos – as ilhas de Porto Alegre. Secult: Porto Alegre, 1995.
- GUIMARAENS, Rafael. A Enchente de 1941. Porto Alegre: Libretos. 2009.
- HARVEY, D. O trabalho, o capital e o conflito de classes em torno do ambiente construído nas sociedades capitalistas avançadas. Espaço & Debates. São Paulo: Cortez, ano II, nº 6, jun-set, pp. 6-35, 1982.
- HASSE, Geraldo. Navegando pelo Rio Grande. Porto Alegre: Já Editores. 2008.
- HEIDRICH, A. L. “Territorialidades de exclusão e inclusão social” In REGO, N., MOLL, J. & AIGNER, C. (Orgs.) Saberes práticas na construção de sujeitos sociais. Porto Alegre: UFRGS Editora, 2006.
- LEFEBVRE, H. La Revolución Urbana. Madrid: Alianza, 1972.
- _____. A Re-Produção das Relações de Produção. Porto, Escorpião (1ª parte de La Survie du Capitalisme). Paris: Anthropos, 1973.
- _____. Espacio y Política. Barcelona: Península, 1976.
- LIMA, M. G. M. O migrante e a apropriação do significado urbano. 1998b. Monografia (Trabalho de Conclusão de Curso) – Universidade Federal do Pará, Belém, 1998b.

LIMONAD, Ester. Reflexões Sobre o Espaço, o Urbano e a Urbanização. Revista GEOgraphia – Ano 1 – No.1.1999

MELLO, Alex F. A pesca sob o capital – a tecnologia a serviço da dominação. Belém: Universidade Federal do Pará, 1985.

METROPLAN. Transporte hidroviário Porto Alegre – Guaíba. Porto Alegre, 2007.

MONTEIRO, C. Discutindo o projeto de reformas urbanas da administração municipal do Prefeito Thompson Flores em Porto Alegre (1969-1975). In: Segundas Jornadas de História Regional Comparada, 2005, Porto Alegre. Segundas Jornadas de História Regional Comparada. Porto Alegre : PUCRS, 2005. v. 1. p. 1-13.

PRANDI, José Reginaldo. O trabalhador por conta própria sob o Capital. São Paulo: Edições Símbolo, 1978.

RIOS, Renata Lerina Ferreira . História de bairros de Porto Alegre. 2000.

SAINT-HILAIRE, Auguste. Viagem ao Rio Grande do Sul (1820-1821). Tradução de Adroaldo Mesquita da Costa. 2ª ed., Porto Alegre: Martins Livreiro, 1987.

SANTOS, C. Processo de crescimento e ocupação da periferia. Rio de Janeiro: IBAM/CPU, 1982.

SANTOS, Cilícia Dias dos. A formação e produção do espaço urbano: discussões preliminares acerca da importância das cidades médias para o crescimento da rede urbana brasileira. G&DR • v. 5, n. 1, p. 177-190, Taubaté, SP, Brasil. jan-abr/2009.

SANTOS, M.: A Urbanização Brasileira. São Paulo: Hucitec, 1993.

_____. Metamorfes do espaço habitado. São Paulo: Hucitec, 1988

_____. Pensando o espaço do homem. São Paulo: Hucitec, 1982

_____. Por uma geografia nova: da crítica da geografia a uma geografia crítica. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2002a.

_____. Técnica, Espaço, Tempo. São Paulo: Hucitec, 1994.

_____. The Production of Space. Oxford (R.U.) e Cambridge (EUA): Blackwell. 1991

SCHIMITT, Luciane e MAÇADA, Antônio Carlos Gastaud. Competitividade e Estratégia: o caso da indústria de pesca no Brasil. Porto Alegre, 1995.

SCHMIDT, B. V. O Estado e a Política Urbana no Brasil. Porto Alegre: Ed. Da Universidade/UFRGS; LPM, 1983.

SOJA, E. Geografias Pós-Modernas - a reafirmação do espaço na teoria social crítica. Rio de Janeiro: Zahar, 1993.