

CAPÍTULO 9

DAS SOCIABILIDADES ÀS SOCIALIDADES DO MERCADO: UM ENSAIO SOBRE FORMAS, RELAÇÕES E ENCONTROS EM PORTO ALEGRE (RS) E SÃO PAULO (SP)

Viviane Vedana

Passados 12 anos da defesa da minha tese de doutorado (Vedana, 2008), os mercados e as feiras-livres, em suas dinâmicas de troca, negociação e agitação, seguem sendo fenômenos que me interessam e intrigam. Embora em minhas pesquisas atuais tenha mudado o universo empírico no qual realizo etnografia - dos mercados de rua e feiras-livres, com foco nos hortifrutigranjeiros no doutorado, para os mercados de peixe na pesquisa recente¹²² - ainda são as práticas e socialidades que performam estes mercados que me interessam e que me conduzem a refletir sobre as formas de troca e de comércio, sobre cadeias de suprimentos e circulação do alimento (Vedana, 2008) entre cidades e países, sobre o urbano e as infraestruturas do capitalismo que incidem sobre estes eventos. A ideia de socialidade segue a proposta de Strathern de uma “matriz relacional que constitui a vida das pessoas” (Strathern, 2014, p. 236), que não necessariamente passa pela pressuposição da existência de uma “experiência de comunidade” (Strathern, 1999, p. 169), como a autora aponta. Lembro de que o conceito de sociabilidade em Simmel tampouco é reduzido ao lazer ou ao que Strathern chamou de “empatia” (Strathern, 1999, p. 169) e que estaria subjacente a este conceito na antropologia britânica (segundo a autora). Para Simmel (1983), o conflito, por exemplo, também se estabelece como uma forma de sociabilidade. O que leva Strathern a reformular esta ideia é sua base na separação entre as noções de indivíduo e sociedade, tomadas como autocontidas, como unidades separadas. Sigo Strathern, pois sua proposta de socialidade como matriz de relações permite-me incluir os vínculos

122 Meu projeto de pesquisa intitula-se “The afterlife of fish: fish schools in movement in distribution and conservation systems” e objetiva seguir os peixes em sua cadeia produtiva. O trabalho de campo ocorre na CEAGESP, em São Paulo. Também, desde 2013, tenho acompanhado, junto com colegas da UFSC, a pesca da tainha em Florianópolis e o desdobramento dos resultados da pesca nos mercados locais.

com outros seres e coisas, o que Anna Tsing chamou de socialidades mais que humanas (Tsing, 2019a). Seguir os peixes - como propõe meu projeto de pesquisa atual - significa conhecer seus modos de existência específicos no que concerne a ambientes, pessoas e coisas. No entanto, argumento que, no caso dos mercados, estas socialidades também acontecem a partir de relações de sociabilidade. O que tentarei demonstrar é que estas são coisas interligadas. Para isso, é importante já explicitar o que chamei acima de “infraestruturas do capitalismo” (Tsing, 2019b) e que me ajudam a “reconectar” as dimensões econômicas com as dinâmicas culturais, relacionadas às práticas cotidianas do mercado.

Anna Tsing, ao refletir sobre o Antropoceno, desafia-nos a pensar os projetos infraestruturais que modificam a terra, a água, a atmosfera, descrevendo estas infraestruturas e seus efeitos materiais. Para a autora, exemplos destas infraestruturas são as *plantations*, as fábricas, as transações internacionais, entre outros aspectos que se constituem como “projetos de conquista” e transformam materialmente a paisagem. São infraestruturas próprias do capitalismo, como as cadeias de suprimento e de produção de alimentos. Tenho pensado, portanto, junto com estas autoras, como os modos de existência dos mercados, em diferentes escalas (da socialidade das vendas cotidianas às estruturas globais de comércio) estão imbricados nestas bases de transformação da paisagem, vivendo junto com seus efeitos.

Em minha tese de doutorado, inspirada pela abordagem proposta por Cornelia Eckert e Ana L.C. da Rocha para os estudos urbanos, relacionada a uma etnografia da duração (Eckert, Rocha, 2005) e à atenção para as camadas temporais que dão forma às cidades e seus espaços – tanto a partir das práticas como a partir das narrativas de seus habitantes – realizei estudo etnográfico em feiras-livres das cidades de Porto Alegre (RS/Brasil), São Paulo (SP/Brasil) e Paris (França). Foi a partir desta abordagem que tomei como ponto de partida de minha pesquisa de doutorado a ideia de que os mercados eram arranjos sociais que duravam no tempo da cidade, ou seja, recomeçavam, tanto no tempo cíclico da semana, como nos tempos disruptivos das transformações urbanas mais drásticas como abertura de avenidas ou aterramentos¹²³ que produziam seus efeitos na vida do mercado. Nesta etnografia, observei as artes de nutrir (Certeau;

123 Ver Monteiro (2004); Bohrer (2001).

1996) o urbano, realizadas por feirantes de procedências diversas que, semanalmente, montavam suas bancas de venda nas ruas das cidades e, assim, ofereciam aos fregueses alimentos de vários tipos. Artes de nutrir que também eram compostas pelos fregueses que habitavam os caminhos das feiras-livres, escolhendo seus produtos, conversando com feirantes e vizinhos, fazendo o mercado acontecer. Não só os espaços internos às feiras-livres eram observados durante minha etnografia, mas também as ruas e praças do entorno destas feiras. Procurei observar as práticas de bairro e a relação das pessoas com os arredores do mercado, além de compreender, a partir de práticas cotidianas e narrativas dos fregueses das feiras-livres, a ideia de vizinhança e a noção de bairro que estas práticas ensejavam. Nestas conversas, as memórias dos bairros ecoavam e eram elaboradas tanto por feirantes que habitavam há muitos anos o bairro a partir de seu trabalho, como por fregueses moradores que viram muitas transformações acontecerem. Aqui neste texto, irei ater-me ao bairro Cidade Baixa, em Porto Alegre, onde realizei a maior parte da minha pesquisa etnográfica, e ao Mercado do Produtor¹²⁴, que acontecia neste bairro.

Já nesse momento de minha trajetória de pesquisa, interessavam-me as formas a partir das quais determinados tipos de alimentos poderiam chegar até os mercados de rua e até mesa a dos consumidores, vindo de lugares distantes. Um dos momentos marcantes do trabalho de campo em Porto Alegre, no Mercado do Produtor, foi a conversa com Henrique, feirante que comercializava alhos e temperos, quando este me conta que o alho que vendia na feira-livre procedia da China¹²⁵. Como pretendo retomar mais à frente neste texto, esta conversa levou-nos a considerar tanto as transformações pelas quais passou a cidade de Porto Alegre – que Henrique analisava a partir de suas próprias transformações como feirante – como a complexidade das cadeias de suprimentos que faziam chegar alimentos até a mesa dos fregueses. Esta, entre outras histórias, ouvi durante os momentos em que acompanhei os dias de feira de feirantes e fregueses, conversando sobre suas ideias e saberes sobre como os

124 O Mercado do Produtor, até o momento de finalização da minha tese, constituía-se como uma associação de feirantes com aproximadamente 100 associados, entre produtores e comerciantes, que organizava as atividades do grupo em diferentes bairros da cidade de Porto Alegre, desde 1982. Nem todos os feirantes que compunham o Mercado do Produtor eram produtores. Muitos deles eram comerciantes; compravam seus produtos na CEASA/RS e vendiam na feira-livre.

125 Eu conto, muitas vezes, esta mesma história, pois tornou-se paradigmática para minhas reflexões. Perdoe-me o leitor cansado desta referência.

alimentos circulam entre a produção, os atacados, os varejos, as feiras e a casa do consumidor. Tanto Henrique como outros feirantes me ensinaram muito, não sobre um alimento em especial, mas sobre a variedade de produtos que vendiam. Como dizia Andromeide, feirante do Marché Maubert, em Paris, para satisfazer o consumidor era preciso saber como cada fruta chegou até a banca do mercado e, também, ajudá-los a imaginar combinações e receitas. Os trajetos dos alimentos produziam igualmente histórias, nas trocas de receita e nas conversas na beira da banca, entre fregueses e feirantes. A grande maioria dos feirantes que conheci, e com os quais mantive uma relação mais sistemática durante a pesquisa de doutorado, revendiam produtos que compravam em grandes entrepostos comerciais, como a CEASA, no Brasil, ou o Marché International de Rungis, na França, e com isso tinham grande conhecimento sobre os trajetos que os produtos vendidos percorriam ao longo de sua cadeia produtiva e usavam esse saber como forma de relação com seus fregueses, na medida em que também conheciam as preferências destes.

Minha tese foi construída a partir da atenção às práticas cotidianas mais elementares das cidades, como comprar comida, ao mesmo tempo em que apontou para os aspectos mais globais da comercialização dos alimentos, ao considerar as conexões entre lugares, pessoas e produtos que eram informadas pela procedência de cada alimento e todo o aparato necessário para o seu consumo. Nas conversas com fregueses e feirantes sobre o tempo dos alimentos, ou seja, o tempo que transcorre de sua produção até a mesa do consumidor, considerando aí o tempo em podem permanecer saudáveis no dia de feira, ponderamos ainda sobre o tempo das mudanças que ocorriam na cidade: edificações, aumento da malha viária e crescimento dos transportes, canalizações de riachos e aterros de beira de rio, mudanças na paisagem urbana que tiveram como efeito mudanças também nos mercados. Penso que a atenção a estas transformações conecta este texto ao tema deste livro – a memória ambiental – inclusive com o estudo que venho realizando em mercados de peixe.

Atualmente, realizo pesquisa etnográfica na Companhia de Entrepostos e Armazéns Gerais de São Paulo - CEAGESP¹²⁶, mais especificamente no pavilhão de atacado de pescados da instituição, onde procuro

126 <http://www.ceagesp.gov.br/>

seguir a vida dos peixes após a captura. Tenho acompanhado também as temporadas da pesca da tainha em Florianópolis com dois outros colegas¹²⁷ do grupo de pesquisa CANOA, do qual participo na Universidade Federal de Santa Catarina, e observado os processos de comercialização deste peixe, seja no âmbito local, seja na própria CEAGESP. Esta pesquisa se estende para estabelecimentos de médio e pequeno porte como feiras-livres, peixarias e restaurantes, desde que indicados nas conversas que se iniciam na praia em relação à pesca da tainha - ou na própria CEAGESP. Minha intenção nesta pesquisa tem sido compreender as transformações do peixe (ou do pescado) em mercadoria e alimento, transformações estas que emergem dos encontros dos peixes com diferentes sujeitos e objetos na produção desta cadeia de comercialização. Como o trabalho de campo tem indicado, da CEAGESP partem algumas linhas de encontro - da pesquisa e do pescado - com outros lugares e formas de consumo: feiras, peixarias, supermercados e restaurantes. Ao seguir estes encontros, observo que o mercado de pescados coloca temas importantes à consideração: se de um lado há um incentivo ao consumo de frutos do mar como parte de um estilo de vida e de alimentação saudável, de outro, surgem inquietações sobre o manejo dos recursos marinhos e do estoque de peixes¹²⁸. Este manejo incide diretamente sobre os pescadores e suas relações com a pesca, industrial ou artesanal e também com o mercado de pescado. Reflexões sobre a cadeia produtiva do pescado apontam que, devido à característica perecível desta “mercadoria”, torna-se relativamente simples estudar seus fluxos; por outro lado, indicam a complexidade que certa informalidade nas relações entre pescadores, barqueiros, atravessadores, comerciantes aportam ao estudo desta cadeia produtiva (Mussolini, 1989; Sarpio, Kirman, Dosi, 2011). Dessa forma, são estas socialidades diversas, que incluem pessoas, objetos e peixes, o objeto da etnografia que desenvolvo agora.¹²⁹

127 A pesquisa sobre a pesca da tainha está vinculada ao grupo e pesquisa CANOA - coletivo de estudos em ambiente, percepções e práticas da UFSC, e é produzida pelos colegas Rafael Victorino Devos, Gabriel Coutinho Barbosa e por mim.

128 <https://oglobo.globo.com/sociedade/ciencia/estoques-de-peixe-podem-acabar-ate-2048-diz-estudo-4551822>

129 Em tempos de COVID-19, parte desta pesquisa foi afetada pela impossibilidade de “estar em campo”. A temporada da pesca da tainha em Florianópolis, em 2020, foi mantida pelo coletivo dos pescadores, ainda que com uma série de restrições ligadas aos cuidados sanitários com o contágio, como o uso de máscara e a evitação de aglomerações. A festa da tainha, que acontece na CEAGESP, no entanto, não ocorreu esse ano.

Minha proposta neste texto é descrever aspectos destes mercados estudados em diferentes momentos de pesquisa, com ênfase na compreensão das infraestruturas que os constituem e que acabam incidindo sobre a paisagem da cidade. No caso do Mercado do Produtor, pretendo apresentar algumas situações que apontam para as tentativas de ordenar o espaço da rua e que tem consequências nas feiras-livres. Para isso, aciono as conversas que mantive com alguns feirantes e suas memórias sobre estas situações, presentes em minha tese de doutorado. Conforme aponta Tsing (2019b), penso que as obras públicas (que, segundo ela, são cada vez menos públicas) se caracterizam também por serem projetos de governança com efeitos materiais sobre a paisagem e sobre os modos de existência. A pesquisa de Mazon (2010) aponta para a construção das Centrais de Abastecimento no Brasil (CEASAS) no final da década de 1960 como um projeto de centralização do abastecimento das cidades que teve consequências importantes nas formas de produção agrícola, além de objetivar a retirada dos comércios de alimento das ruas. A permanência das feiras-livres segue nas ruas de várias cidades brasileiras, o que nos indica que estes mercados não são regidos apenas pelas forças institucionais que os regulam, mas, principalmente, pelas práticas cotidianas que os compõem diariamente. Se, de um lado, a construção das Centrais de Abastecimento tinha como um de seus objetivos reordenar as ruas, por outro, este projeto de centralizar o comércio de alimentos também perturbou não só a paisagem local, como as formas de produção em termos mais gerais. Não pretendo criar dicotomias entre os mercados de rua e as centrais de abastecimento, muito menos apontar qual, dentre os mercados, teria o impacto mais grave, mas sim colocá-los em relação, observando suas conexões a partir do que contam os interlocutores desta pesquisa em suas histórias e através das descrições das infraestruturas da CEAGESP. Retomando algumas discussões que propus no doutorado, em especial a ideia das cidades como um ambiente sociotécnico, elaborada por Leroi-Gourhan (1970), procuro compreender como a questão do abastecimento urbano de alimentos é parte importante das construções e reconstruções pelas quais passam as cidades. Neste sentido, prestar atenção às infraestruturas do capitalismo significa olhar para a prática ordinária de ir à feira e seguir as múltiplas socialidades que este gesto comporta.

Muitas das reflexões que me acompanham ainda hoje com relação à dimensão sociotécnica dos mercados já estavam enunciadas em minha tese de doutorado, embora talvez não totalmente desenvolvidas. Penso que este texto pode remeter-nos a algumas reflexões a respeito de como os alimentos percorrem estas cadeias de comercialização e sofrem transformações, sendo tomados ora como alimento, ora como mercadoria, bem como as implicações que estas mudanças podem ter na qualidade dos alimentos que consumimos. Como tentarei mostrar adiante, as práticas que constituem os mercados de peixes - aqui pensados a partir da CEAGESP, principalmente - não se encerram nas dinâmicas de compra e venda, mas envolvem inúmeros outros processos: as tecnologias de transporte, armazenamento e conservação, as habilidades de tratamento e beneficiamento do pescado, as redes de comunicação entre pescadores, comerciantes e intermediários, instituições de abastecimento e instituições de controle sanitário, os saberes sobre as espécies de peixe e suas possibilidades culinárias, entre uma série de outras rotinas próprias desta cadeia produtiva que medeiam os processos de individuação dos peixes, ou seja, como são compreendidos ora como mercadoria, ora como alimento. Tais entendimentos estão mediados pelos objetos e pelas práticas de compra, venda, beneficiamento, estocagem e distribuição.

Espero que a reflexão produzida neste texto possa contribuir para o debate sobre a memória ambiental proposto neste livro, ao demonstrar, através da etnografia, como alguns dos processos temporais de transformação dos mercados, alteram também as formas de alimentação, os entendimentos sobre a comida e a mercadoria, e incidem sobre o cotidiano das cidades.

Infraestruturas de construção e destruição

O Mercado do Produtor que acontecia (ainda acontece) no largo Zumbi dos Palmares, em Porto Alegre, era um lugar de encontro. Como muitos interlocutores repetiram diversas vezes, era “uma terapia” (Vedana, 2008, p. 162) para muitos de seus frequentadores. Os feirantes começavam a montar a estrutura da feira ainda na madrugada, por volta das 4 horas da manhã, e às sete já circulavam os primeiros fregueses. Às 10 horas da manhã, os corredores do mercado estavam lotados

de pessoas. Ouvíamos conversas, trocas de receitas, piadas, pregões dos feirantes anunciando seus produtos. A feira é uma festa! Nas ruas do entorno, pessoas carregando suas sacolas ou arrastando seus carrinhos demonstravam sua adesão a esta forma de convivência de bairro. Alguns feirantes e fregueses se conheciam de longos anos. Contaram-me suas histórias, ríamos juntos das piadas que faziam parte do dia de feira, passávamos várias horas da manhã em torno de uma ou outra banca, conversando. Terapia para alguns, muito trabalho para outros, mas, certamente, um momento de encontro entre pessoas de lugares diferentes, com mercadorias também vindas de muito longe, algumas vezes.

Em 2006, meus interlocutores de pesquisa, feirantes do Mercado do Produtor de Porto Alegre, estavam receosos e irritados com o anúncio da Prefeitura da cidade sobre a implementação dos Portais da Cidade¹³⁰, um projeto de criação de terminais de ônibus, integrados com centros comerciais, que seriam instalados em alguns pontos da cidade, entre eles no largo Zumbi dos Palmares. Os moradores do bairro Cidade Baixa, onde se localiza o largo, também não estavam contentes com essa novidade. O objetivo da prefeitura era diminuir o tráfego de carros e ônibus no Centro da cidade, apostando, assim, num sistema integrado onde moradores vindos de bairros diversos chegariam até os terminais através das linhas de ônibus, ou mesmo de carro, e ali tomariam um coletivo circular até o centro. O trânsito de ônibus também seria controlado, por isso a proposta de uma linha circular, que apenas deixaria os passageiros em pontos específicos, mas não teria no Centro da cidade o seu ponto final. Embora a proposta de redução do trânsito no Centro da cidade fosse louvável, inclusive em sua preocupação com o impacto ambiental do tráfego na região, haja vista ser este um espaço agradável para se circular a pé, com muitos prédios históricos e ruas peatonais, tal medida desconsiderou, naquele momento, os diversos usos do largo Zumbi dos Palmares, um espaço que até os dias atuais acolhe eventos culturais e políticos, bem como a feira-livre do Mercado do Produtor. Como o próprio nome do largo evidencia, este é também um espaço importante para as memórias negras da cidade, já que homenageia Zumbi dos Palmares e a antiga ocupação deste terri-

130 Neste link é possível encontrar a proposta mais detalhada sobre o projeto. O vídeo é de 2009. <https://vimeo.com/3605085>

tório por estas populações. Além disso, parte do descontentamento da associação de moradores do bairro Cidade Baixa relacionava-se ao fato de a proposta investir em espaços fechados e comerciais para o lazer, já que a propaganda em torno do projeto dos portais indicava o quanto as ruas eram perigosas, sujas e desordenadas¹³¹, necessitando, assim, de um ordenamento a partir destes locais de comércio e circulação mais controlados. O projeto foi aprovado na câmara de vereadores em 2006 e estava em fase de licitação, pois seria efetivado a partir de uma PPP - Parceria Público-Privada. O projeto teria o prazo até o ano de 2010 para ser finalizado. Com muita mobilização dos moradores do bairro, dos feirantes e de outros usuários do largo Zumbi dos Palmares, esse projeto não chegou a ser implementado e o largo continua como um importante espaço de sociabilidade na cidade de Porto Alegre. Infelizmente, o site da prefeitura onde constavam estes dados foi desativado, o que nos impede de analisar quais os motivos que levaram ao fracasso do projeto. De toda forma, recuperei esta história que mobilizou feirantes e fregueses em 2006, e nos anos subsequentes, como um mote para refletir sobre como são pensados os processos de transformação urbana e, sobretudo, como a rua é sempre colocada neste lugar do caos, da sujeira e do descontrole. Os mercados de rua, por sua vez, são constantemente atingidos por esta racionalidade de ordenamento das ruas, muitas vezes sendo vistos como promotores da desordem. Há aqui, é certo, uma contradição, pois os mercados de rua são ao mesmo tempo parte dos atrativos turísticos das cidades e responsáveis pela sujeira das ruas, nesta visão racionalizada dos projetos urbanísticos.

Teresa Caldeira, em *Cidade de Muros* (2000), propõe-nos reflexões sobre a “implosão da vida pública moderna” (Caldeira, 2000, p. 301). Em suas descrições sobre São Paulo, ela argumenta que o crescimento das cidades, o aumento da população, os projetos de expansão, bem como as narrativas sobre a violência determinam os usos que faze-

131 Infelizmente, todos os links que remetiam ao projeto da prefeitura daquele ano não estão mais disponíveis para consulta. É possível localizar alguns fóruns de discussão na internet sobre o tema, mas nada que possa ser de fato compreendido como fonte oficial. O que pude acompanhar na época deste debate, o descontentamento dos moradores da cidade, estava em dois pontos principais correlacionados: 1) o caráter de imposição do projeto, pois não fora discutido com a população; 2) a relação pouco explícita da prefeitura com entidades privadas na execução do projeto. Acrescento um terceiro ponto, menos enfatizado, mas também presente, relativo justamente a essa ideia de que a rua precisaria ser ordenada. Os moradores do Bairro Cidade Baixa mobilizaram-se contra o projeto justamente para proteger esse espaço de sociabilidade.

mos do espaço e estes usos mesmos direcionam-se cada vez mais para o abandono das ruas e para o cercamento dos condomínios, relegando à rua o espaço do crime e da desordem. De certa forma, ao longo do livro, vamos observando que não só as narrativas sobre violência e crime apontam que o violento é sempre o outro (Caldeira, 2000), conforme propõe a autora, como também a rua seria este espaço da “não civilização” para boa parte da população e, principalmente, para governadores e prefeitos que, ao longo da história, se engajam em projetos de reestruturação urbana que afastavam as pessoas da rua. O projeto dos Portais da Cidade é um destes exemplos de planos de intervenção nos quais as formas de uso da rua são, ou se pretende que sejam, domesticados. É claro que não podemos desconsiderar o fato de que o crescimento urbano segue ascendente e que, no último censo do IBGE, a população de Porto Alegre estava em 1.409.351 pessoas e que a estimativa de crescimento para 2020 seria de 1.488.252 habitantes¹³². De fato, já desde o início do século XXI o crescimento das cidades tem colocado questões fundamentais de planejamento urbano para os gestores. O ponto crucial, no entanto, é que este planejamento esteja associado sempre com narrativas de progresso que definem os parâmetros das soluções encontradas para as cidades¹³³. Um destes parâmetros é a associação direta de consumo e conforto, com modernização e limpeza. O consumo moderno seria o consumo dos shoppings e centros comerciais. A rua é apenas um lugar de passagem, e não de encontros e sociabilidades. A publicidade dos Portais da Cidade, em 2006, prometia um centro da cidade mais limpo e seguro e dizia o seguinte:

Ônibus mais rápido e seguro.
Serão prédios de alto padrão, com comércio e prestação de serviços, totalmente cobertos, climatizados, seguros, que oferecerão alternativas variadas de comércio e alimentação. Os Portais terão escadas rolantes para o deslocamento dos passageiros, locais para descanso e total acessibilidade para portadores de deficiência. Tudo para que você possa esperar o transporte ao seu bairro em plenas condições de conforto e segurança.
(...)

132 <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/rs/porto-alegre/panorama>

133 Ver Proença Leite (2007) e também Lefebvre (2001).

Você vai sair do seu trabalho, ir a uma das 24 estações (novas paradas no centro, cobertas e confortáveis) e, em no máximo 03 minutos, estará embarcando. Assim, você não terá mais aquela longa espera na fila, exposto à ação dos assaltantes. Todo o sistema será equipado com câmeras de vigilância, e os portais serão prédios fechados, também equipados com câmeras, e vigiados por profissionais de segurança. Será o fim dos assaltos para quem precisa de ônibus para sair ou chegar ao centro.” (Vedana, 2008, p. 207)

Esta ideia de cidade, onde conforto e consumo se associam para justificar edificações e obras que, em princípio, ignoram os usos da rua pela população não é novidade. Voltando ao caso do Mercadão do Produtor, se neste período da proposta de criação dos Portais da Cidade, em 2006, os feirantes se engajaram numa disputa com a prefeitura de Porto Alegre para permanecer usando o largo Zumbi dos Palmares, no final da década de 1960 e início de 1970 foram seus pais e avós que brigaram pela permanência da feira-livre nos arredores dos bairros Cidade Baixa e Praia de Belas. A cidade de Porto Alegre sofreu uma série de transformações urbanas na primeira metade do século XX, relacionadas ao aterro do lago Guaíba para ampliação da zona central da cidade, visando a construção de caminhos que ligassem a zona Norte e a zona Sul e a promoção da urbanização da região hoje conhecida como Praia de Belas¹³⁴. Na década de 1950, alguns destes projetos relacionavam-se ao aterramento de uma extensão do lago Guaíba nas imediações do bairro Praia de Belas, que justamente faz divisa com o bairro Cidade Baixa nas proximidades da rua João Alfredo. Até a canalização do arroio Dilúvio¹³⁵ o “riacho” corria ao longo da rua João Alfredo, na época, rua da Margem, e parte do comércio de hortifrutigranjeiros (entre outros produtos) ocorria em barcos ou carretas nesta região, abastecendo a zona Sul da cidade, bem como o bairro Cidade Baixa e seu entorno (Vedana, 2004, p. 187). Nas conversas com meus interlocutores sobre suas memórias da cidade, a referência à Praia de Belas como a “primeira CEASA” de Porto Alegre era constante¹³⁶. Segundo eles, barcos e

134 Ver a dissertação de mestrado de Bohrer (2001).

135 A canalização do arroio Dilúvio iniciou na década de 1940 e levou em torno de 20 anos para ser finalizada. Ver: Burin (2008.)

136 “A construção da Ceasa/RS teve início na década de 1970 e, em 1973, os produtores e atacadistas começaram a ser transferidos do bairro Praia de Belas para o novo complexo, no bairro Anchieta, inaugurado oficialmente em 8 de março de 1974.” Fonte: <https://estado.rs.gov.br/ceasa-quatro-decadas-de-qualidade-alimentar> Consulta 2008.

carretas vindos de diversas partes do estado aportavam ali para vender seus produtos. Com os projetos de aterramento do lago Guaíba e a construção da av. Loureiro da Silva, combinados com a implementação da política de abastecimento nacional que criou as Centrais de Abastecimento em todo o país, os feirantes viram-se impelidos a reivindicar a sua permanência com as vendas na rua:

“Antigamente o falecido meu avô e meus tios, eles tinham chácara. Aí eles forneciam leite, tinham tambo de leite, tinha chácara. Então muita coisa eles traziam para o Centro, eles vendiam leite, lenha e verdura... Então, naquela época, não existia caminhão. Era carreta, vinha de carreta, era um dia de viagem até aqui o Centro. Hoje tu faz em 30 minutos. Eles levavam um dia pra descer, aí voltavam no outro dia pra casa. Vendiam aqui no Centro, aqui na Praia de Belas. Antigamente era aqui na Praia de Belas a... o que hoje é a CEASA, né? Antigamente o comércio era feito aqui na Praia de Belas. O Mercado, eles buscavam aqui. Eles compravam tudo aqui.” Entrevista com Henrique (Vedana, 2008, p. 191)

Tanto os aterros e a abertura de avenidas, como a criação das centrais de abastecimento seguiam o mesmo entendimento sobre a rua e sobre a cidade: a necessidade de abrir espaços, organizar, higienizar¹³⁷. Conforme podemos ler no site da CEASA/RS:

Em 1970 o comércio de hortifrutigranjeiros era praticado em mercados obsoletos e, assim como na rua, não havia nenhum tipo de regulamentação, nem de higiene; não havia fiscalização fitossanitária, não havia classificação da fruta, não havia sistemas de embalagens padronizadas.

Em 1972 foi criado o Sistema Nacional de Centrais de Abastecimento (Sinac), delegando à Cobal, hoje Conab, a organização e a expansão do setor de hortifrutigranjeiros. Neste momento, o mercado começa a se organizar tendo o produtor e o atacadista a oportunidade de trabalhar em um espaço limpo. Com fiscalização fitossanitária, sistemas de embalagens padronizados e, o melhor, o comprador na sua porta; as Ceasas começam a ser construídas.

Em articulação com estados e municípios, foram implantadas 21 centrais de abastecimento no país. A iniciativa gerou bene-

137 Ver, por exemplo, Abreu Filho, Silvio Belmonte (2006).

fícios para toda a cadeia produtiva e para o consumidor final, pois a partir do momento em que a concentração de ofertas ocupava o mesmo local, poderia melhorar o processo de padronização, adequação de embalagens e incentivo à produção para exportação. (Grifos meus) <https://ceasa.rs.gov.br/historia/Consulta> 2008

Como apontei acima, a racionalidade de um tempo progressista está na base destes projetos de governança que prospectam futuros a partir de uma perspectiva muito linear sobre o tempo. Como podemos ver em vários projetos urbanísticos no Brasil, questões como a mobilidade urbana, por exemplo, são tratadas como um problema automobilístico que exige abertura de largas avenidas, em vez de investir nas múltiplas possibilidades de deslocamentos pela cidade que não envolvam o transporte individual¹³⁸. Embora o projeto sobre os Portais da Cidade estivesse voltado para melhorias no transporte público, o ponto que encontro em comum deste com outros programas, como é o caso dos aterros e a abertura de avenidas, e mesmo a política de abastecimento, é esta representação sobre as ruas como espaços da desordem. É possível prever que a construção destes terminais em locais como o largo Zumbi dos Palmares teriam impacto significativo na vida cotidiana do bairro, nas práticas dos feirantes que, certamente, precisariam deslocar suas atividades de comércio para outro ponto da cidade, nas atividades culturais que também precisariam ser deslocadas, além, é claro, dos efeitos e impactos de uma construção deste porte na paisagem do bairro, não só em termos da preocupação estética com a edificação, mas das condições ambientais do lugar. A longo prazo, as condições que exigiam a construção dos terminais poderiam repetir-se, talvez não mais no centro da cidade, mas no bairro Cidade Baixa. Como, então, pensar a cidade a partir do chão? Quero dizer, como tomar as práticas cotidianas relacionadas ao mercado de rua, por exemplo, como formas de compreender o viver junto da cidade? É evidente que o crescimento urbano exige soluções de grande porte para o abastecimento alimentar das cidades, mas como pensá-las a partir do local? É claro que esta é uma questão controversa, tendo em vista que os próprios feirantes estão mediando a

¹³⁸ Com relação a este tema, há um excelente dossiê organizado na revista *Tempo Social*, da USP, sobre Mobilidades. Ver <http://www.revistas.usp.br/ts/issue/view/9349> Consulta 2008.

relação dos fregueses com os alimentos vindos, muitas vezes, de outros países; não são todos representantes de uma produção local. Por outro lado, suas práticas de venda são localizadas e pessoais, de intensa relação com os fregueses e com o espaço onde criam a feira cotidianamente.

O objetivo aqui não é o de contestar estas obras em si, ou de elaborar uma crítica que desconsidere os desafios do crescimento urbano, como mencionei acima. O que gostaria de pensar a partir destes projetos e das conversas com estes interlocutores é o fato de que as soluções que estas obras propõem, em geral, se desdobram em transformações infra-estruturais cujos efeitos materiais a longo prazo são desconhecidos, mas que incidem de forma intensa na paisagem e nas práticas urbanas. No caso do mercado, o que podemos observar é que o impacto destas obras - aqui me refiro tanto ao aterro do lago Guaíba, quanto à construção da avenida Loureiro da Silva e à implementação da CEASA - transformou a produção e o comércio. Se tomarmos o exemplo particular da família de Henrique, de pequenos produtores que plantavam hortaliças na Lomba do Pinheiro, observamos que, com o passar do tempo, deixaram de produzir para a venda e passaram a comercializar os produtos comprados na CEASA/RS. O fluxo comercial de frutas e verduras que percorriam os rios do interior do estado até a capital perde espaço para o transporte dos produtos via caminhão, incentivados pela construção de estradas. Ainda, a tese de doutorado de Márcia Mazon (2010) ajuda-nos a compreender como o projeto de criação das CEASAS no Brasil pressionou agricultores para a homogeneização da produção, a fim de que a oferta dos mesmos produtos fosse regular para atender o consumo de grande escala. Além disso, Mazon nos mostra como, na década de 1990, as Centrais de Abastecimento passaram a ser consideradas obsoletas, pois já não cumpriam as exigências mínimas de tecnologia de armazenamento e comunicação exigidas para o rastreamento dos produtos. É interessante observar como estes projetos, que apostam num tempo do progresso, entram eles mesmos em ciclos de obsolescência. O que este sistema tem como efeito material direto é a valorização cada vez maior de comércios de atacado, bem como uma produção ao estilo *plantation*, em larga escala.

É ainda no início da década de 1970 que se introduzem no Brasil as propostas da Revolução Verde, que segue os mesmos princípios

de progresso aplicado à agricultura, com o incentivo cada vez maior para o uso de defensivos agrícolas, de mecanização do campo e de padronização das lavouras, afetando intensamente os pequenos agricultores. Precisamos estar atentos ao fato de que estas obras e políticas públicas que envolvem edificações, transporte e abastecimento acontecem ao mesmo tempo de forma independente e interconectadas. Independente, pois a produção dos aterros ou a abertura de avenidas na cidade de Porto Alegre pouco têm relação com a implementação das centrais de abastecimento pelo Brasil, mas interconectadas, pois, juntas, promovem perturbações consideráveis nos modos de vida da população e nas condições ambientais.

“Que nem esse alho aqui, esse alho nosso agora... às vezes dizem assim ‘ah, mas por que tu não produz?’ O alho, ele dá uma vez por ano. Novembro, dezembro é época de colheita. Então chega por março, abril, termina a safra nossa. Aí o que acontece? Tu tem que ir buscar alho fora. Esse alho aqui é argentino... aquele lá da ponta lá, ó... esse aqui, é chinês...”

P: E não é mais caro, então?

“Não, a China incentiva muito. Eles têm subsídio deles lá, que diminui um monte. Tu vê esse alho aqui, chega da China ao mesmo preço do alho nosso, que vem de trinta quilômetros daqui. Ele vem do outro lado do mundo... Tu bota a despesa... de lá pra cá, vem de navio, aí desce em Santos. De Santos até aqui é carreta, né?... Então tu bota dois frete em cima, bota mais a comissão, mais os impostos que eles pagam... Então o produto nosso aqui... que nem as feiras, né?... ali na frente, é produção. Aquilo ali tudo é produção deles mesmo. Tem gente que produz... Agora, aquilo ali ó, é caixaria. Aquilo lá eles pegam na CEASA. Não tem como tu produzir tudo aquilo, porque tem época que o tomate é paulista, então tem a safra nossa. Tem tomate nosso que só dá em janeiro. Passou janeiro, depois só no ano que vem. Então, fora disso, vem tomate de Goiás, de... Tem que continuar vendendo...” Entrevista com Henrique (Vedana, 2004, p. 204).

Conversar com Henrique sempre foi um momento muito interessante do meu trabalho de campo, pois sempre aprendi muito. Nessa conversa, algumas coisas chamam a atenção. Quando menciona que o

alho vem do outro lado do mundo e ainda chega mais barato do que o alho local até a feira, Henrique aponta para uma das principais características do comércio de alimentos em tempo de globalização: o limite imposto pela sazonalidade da produção local é superado pelas cadeias de suprimentos internacionais. Mas, para “vir de outro lado do mundo”, este alimento - ou melhor, suas redes de comercialização - mobilizam e criam um conjunto complexo de infraestruturas: uma escala de produção que possibilite a exportação em grande volume, um aparato técnico que permita a estocagem, a conservação e o transporte desta mercadoria entre fronteiras internacionais, tecnologias de triagem e de distribuição do produto já no país de destino, sem contar a intensa rede de comerciantes, intermediários e negociações que movimentam essa cadeia. Um segundo ponto a ser destacado na fala de Henrique é essa dimensão do transporte da mercadoria: primeiro de navio, que atravessa a distância entre os dois países, e depois de carreta, que vai percorrer diferentes estados e cidades do Brasil.

Todo este aparato de transporte e distribuição requer intervenções nos terrenos e nas paisagens para que possam se conformar à passagem dos caminhões: construção de estradas e viadutos, abertura de túneis, que exigem outras tantas tecnologias de produção das paisagens urbanizadas: concreto, cimento, ferro e aço sobrepõem-se ao solo para sustentar os pesados caminhões e suas mercadorias. William Cronon, em *Nature's Metropolis* (1991), apresenta-nos uma detalhada descrição da domesticação da paisagem dos arredores de Chicago, desde meados do século XIX, com a construção de canais no Great Lake, a abertura de estradas e a construção de linhas férreas que levassem mercadorias até a cidade. Em sua análise, vai costurando os fios que unem o surgimento de grandes fazendas de milho e trigo com o desenvolvimento urbano de Chicago, mostrando as interdependências entre a cidade e campo que o autor não vê como coisas separadas, mas como parte de um mesmo processo de construção de dessa cidade como um grande mercado. A ênfase do livro está justamente em seguir as infraestruturas que são elaboradas para abastecer a cidade, apontando para as mudanças tanto na forma de produção agrícola, como na comercialização ao longo do tempo. As imagens propostas no livro remetem às histórias contadas por Henrique e outros feirantes sobre as

mudanças na paisagem de Porto Alegre, relacionada às formas de venda e ao escoamento da produção que vinha do interior do estado do Rio Grande do Sul. Ainda, podemos pensar no final da sua fala “tem que continuar vendendo”, como um indício das conexões entre este feirante do Mercado do Produtor e toda a cadeia de suprimentos que envolve o abastecimento de alho no Brasil e em Porto Alegre. “Tem que continuar vendendo” situa os processos de adaptação destes sujeitos às tecnologias de produção e comércio que seguem essa racionalidade do progresso. O que Henrique nos diz é que as soluções locais ou em menor escala acabam sobre-determinadas pelas estruturas de conquista do espaço e do tempo: do espaço no sentido dos efeitos materiais da produção das estradas e do tempo, na tentativa de superar a sazonalidade e a perecibilidade dos produtos alimentícios frescos.

Entretanto, a despeito de toda essa transformação e de toda essa tecnologia que envolve a produção alimentar – ou, talvez, justamente por causa dela – o mercado de rua segue acontecendo, repetindo suas formas de ser no cotidiano da cidade. A desordem da rua ainda faz parte dos desejos dos cidadãos que vão à feira escolher suas compras tocando, apertando e cheirando cada um dos produtos que querem comprar, trocando receitas e rindo das piadas dos feirantes. A feira-livre é o espaço do tempo longo, de “perder” tempo. Não se organiza na mesma lógica da comercialização nos grandes entrepostos comerciais como as CEASAS e a CEAGESP. O que a análise destas infraestruturas de transformação me permitem ver são as conexões globais, conforme nos mostra Anna Tsing em *Friction* (2005), que podem ser pensadas como arranjos ou encontros de interesses heterogêneos e que se constituem com base na diferença – formas de aliança, de fusões, empréstimos, traduções.

É esta interação pela diferença que a leva a adotar o termo fricção como possibilidade de etnografar tais conexões globais. As fricções presentes no mercado podem ser observadas nestas transformações pelas quais passam os alimentos e que se refletem nas transformações da paisagem urbana. A fricção fala de conexões globais que se localizam, e este parece ser o movimento presente neste ambiente sobre-humanizado das cidades.

Conexões e Encontros

Entre a pesquisa de doutorado e a atual, realizei um período de trabalho de campo na CEASA/RS durante meu pós-doutorado na UFRGS¹³⁹. Neste período, minha pesquisa acontecia no Galpão do Produtor, setor da CEASA/RS destinado a escoar a produção local do Rio Grande do Sul. Foi com esse estudo que comecei a observar as diferenças entre as vendas no mercado de rua e no atacado. Mesmo no Galpão do Produtor, com uma dinâmica menos intensa de vendas do que o pavilhão de pescados que pesquiso atualmente, ficou evidente que as temporalidades na CEASA eram outras, bem como as formas de negociação. Nas conversas com Henrique, no Mercado do Produtor, soube que alguns compradores têm seus fornecedores preferidos e que as compras são rápidas, muitas vezes, já previamente combinadas. Mesmo assim, algumas negociações de compra e venda aconteciam diretamente no Galpão do Produtor na CEASA/RS, da mesma forma que ocorrem também no pavilhão de pescados da CEAGESP, como tenho observado atualmente. Foi refletindo sobre estas questões relacionadas ao comércio em grande escala que optei por seguir os efeitos materiais da cadeia produtiva do pescado no Brasil, a partir da pesquisa no pavilhão de pescados da CEAGESP, em São Paulo, e da pesca da tainha em Florianópolis, Santa Catarina, (considerando que esta tainha de Florianópolis também chega na CEAGESP). Tenho optado por compreender o mercado - aqui no caso, a CEAGESP, mas também as redes de comercialização que conectam pescadores, intermediários e comércios locais e regionais - como um sistema técnico de conservação e de distribuição do pescado.

Pensar o mercado como um sistema técnico não significa tratá-lo como pré-determinado por sua infraestrutura material, mas sim observar como essa materialidade é ao mesmo tempo produzida e produtora das práticas que o envolvem. A atenção a esta materialidade permite-me compreender as infraestruturas que envolvem a cadeia produtiva do pescado e investigar seus efeitos na pesca, no trabalho dos pescadores e comerciantes e mesmo nas paisagens, seja da pesca, seja dos mercados. A concepção de sistema ao qual me refiro aqui aproxima-se das reflexões de Bateson (1986) sobre o sistema mental: é a relação entre informa-

139 O projeto, coordenado pela Profa. Cornelia Eckert, estava vinculado ao PPGAS/UFRGS e intitulava-se “Trabalho e Cidade: etnografia da memória do trabalho na cidade moderno contemporânea” e foi contemplado com bolsas CAPES/PNPD.

ções percebidas e ações em resposta a estas informações que criam um sistema. O mercado, como um sistema técnico, emerge na ação dos trabalhadores (considerando suas diferentes posições neste contexto), que interagem entre si e com a materialidade do mercado (peixes, gelo, caixas, caminhões, etc.)¹⁴⁰. Tenho observado, portanto, como os objetos técnicos deste comércio, e também os peixes, ensinam práticas específicas em sua conexão e práticas que fazem este mercado. As dinâmicas de venda e de encontro são muito diversas daquelas dos mercados de rua e nos conectam, de certa forma, tanto com a rua - a partir dos feirantes que compram seus peixes na CEAGESP - quanto com o comércio global - a partir da distribuição de produtos de outros países que chegam ao Brasil a partir do pavilhão de pescados da CEAGESP.

Um sistema técnico como o mercado implica habilidades específicas dos sujeitos envolvidos nos processos de comercialização: sejam as habilidades gerenciais relacionadas às negociações com pescadores, com o transporte e conservação do pescado, sejam as de comercialização e de negociação entre vendedores e compradores, de organização da plataforma de vendas na CEAGESP, de manutenção da refrigeração dos peixes frescos, do beneficiamento do pescado, entre tantas outras. A observação destas práticas e habilidades tem demonstrado as contradições que aparecem na cadeia produtiva do pescado: de um lado, um enorme investimento técnico de conservação dos peixes em barcos e caminhões frigoríficos, na logística de transporte e armazenamento que faz o pescado circular mundialmente. De outro, a intensa precariedade do trabalho – de pescadores, comerciantes e mesmo dos donos das empresas distribuidoras, em alguns casos, bem como das negociações de valor do pescado; pescadores que ficam muitos dias no mar, barqueiros que pensam sua trajetória e sua vida cotidiana como ordenada e, de certa forma, comandada pelo trabalho, comerciantes que vivem na incerteza das vendas.

O entreposto comercial da CEAGESP é considerado o terceiro maior do mundo¹⁴¹ (Neiva et al., 2010) em termos de volume de co-

140 Para uma análise da concepção de sistema sociotécnico, que também serve de inspiração para este projeto, ver Mura, 2011.

141 A publicação a qual faço referência não leva em conta o mercado Tsukiji em Tóquio, no Japão, este sim considerado o maior mercado de peixes do mundo (Bestor; 2004), possivelmente, porque está tratando de entrepostos comerciais de todos os tipos de produtos, como hortifrutigranjeiros, pescados e carnes.

mercialização, bem como no tocante às conexões globais com os outros países que ali escoam sua produção, ficando atrás, apenas, dos entrepostos de Paris e Nova York. Além disso, chegam até a plataforma de pescado da CEAGESP caminhões de todas as regiões do país. Em especial, muitos dos produtos ali comercializados são oriundos da pesca em Santa Catarina, estado considerado um *hub* de distribuição de pescado para o resto do Brasil (Estrella et al., 2014). Ao mesmo tempo, estas conexões globais (Tsing, 2005) emergem de encontros específicos entre pescadores, barqueiros e empresários da pesca que negociam constantemente os termos destas relações. Evidenciam-se, na conversa com empresários que têm espaço de venda na CEAGESP, os conflitos e as negociações com pescadores sobre o tempo em alto mar, sobre o valor das cargas entregues, sobre seus direitos trabalhistas. Nas interlocuções com os órgãos governamentais, sobre as zonas de proteção ambiental, sobre os impostos e taxas etc. Da mesma maneira, outras fricções acontecem no encontro com compradores, estas nem sempre conflitantes, a depender da temporalidade e da qualidade das relações que ali se constituem. Tsing (2015), ao seguir a cadeia de comercialização do cogumelo matsutake, colhido nas florestas do Óregon, nos Estados Unidos, e vendido como iguaria no Japão, propõe que o comércio vive nos constrangimentos e possibilidades do capitalismo, que são criativamente acionados pelas pessoas em seus encontros, com temporalidades distintas daquelas propostas pelas ideias de progresso. Para seguir os cogumelos (Tsing, 2015) ou os peixes, mais do que uma atenção ao tempo progressivo, importa contemplar os ritmos e os movimentos que constituem os encontros.

Os movimentos de corpos, objetos, mercadorias, temporalidades, trajetórias e trocas que fazem encontrar peixes de procedências diversas com comerciantes atacadistas, com donos de restaurantes, feirantes, comerciantes do varejo, com clientes, consumidores, compradores etc., mostram-nos como o peixe se transforma. Peixe bom, peixe fresco, peixe fraco, mercadoria, alimento são algumas das transformações que pude observar em campo a partir da atenção a estes movimentos e encontros. Os encontros entre o pescador e o peixe; entre o peixe, o pescador e o comerciante atacadista; entre este atacadista e chefs de cozinha,

feirantes, comerciantes são mediados ainda por inúmeros outros – com o barco, com o gelo, com os caminhões e caixas, com objetos técnicos que no decurso da ação – de compra, venda, pesca, beneficiamento do pescado e que nos falam dos conjuntos de práticas e habilidades envolvidas nestas trocas comerciais. Assim, se um conjunto de práticas *enact* (Mol, 2002) o mercado, este também propicia o desenvolvimento de habilidades que podem ser observadas, se seguirmos o que as pessoas fazem e as transformações sofridas pelas coisas. Habilidades de tratar e armazenar o peixe, de cortar ou “sangrar” determinadas espécies para melhor conservação, de escolher os pescados superiores para expor e vender, de cozinhar e preparar a refeição, entre inúmeras outras. Ao pensar em práticas e técnicas, não me refiro simplesmente à ação de um sujeito sobre uma matéria, mas a um conjunto de relações e mediações que promovem transformações nos entes envolvidos nesse encontro.

Para compreendermos a dimensão que o comércio de pescados tem na CEAGEP, é importante apresentar alguns dados gerais. São 1.500 municípios do país, 22 estados brasileiros e 19 países que escoam sua produção no pavilhão de pescados da instituição. Alguns dos funcionários da CEAGESP com quem conversei consideravam-na uma pequena cidade, onde circulam diariamente em torno de 50 mil pessoas e 12 mil veículos. O volume médio de comercialização do pescado chega a 200 toneladas/dia de peixes de 97 espécies – os de água salgada representam 60%, os de cativeiro, 30% e os importados, 10%. Como em outras CEASAS do país, a CEAGESP abriga prédios administrativos, comércios de lanche e restaurantes; galpões de armazenagem de produtos, fábrica de gelo, lojas de embalagens, espaços destinados ao beneficiamento do pescado e muitos outros estabelecimentos que movimentam diariamente o mercado. É um entreposto para hortifrutigranjeiros, pescados e carnes, vendendo tanto no atacado como no varejo. O atacado do pescado na CEAGESP acontece em duas plataformas - também chamadas de *pátios* pelos comerciantes -, que são espaços cobertos e abertos nas laterais, com um chão de concreto.

A comercialização acontece durante as madrugadas (entre 2h e 6h da manhã) e é considerada pelos funcionários da CEAGESP como uma bolsa de valores do pescado, pois ali é decidido o valor médio de cada

espécie de peixe para todo o estado de São Paulo diariamente. O processo de negociação para a compra é discreto e rápido: comprador e vendedor trocam poucas palavras e, em geral, o cliente já fez uma rápida passagem pelas “bancas” para escolher suas compras. Já para fazer essa descrição, mudo os termos com que vinha lidando até agora: de freguês e feirante passo para comprador e vendedor. Não à toa, as formas da troca são muito diferentes aqui. Nos momentos em que estive em campo, pude reconhecer caminhões frigoríficos de diversas regiões do Brasil, bem como de outros países, como Argentina, Chile e Uruguai. Destes caminhões saem pilhas de caixas de peixe e gelo que, aos poucos, fazem a arquitetura do pavilhão. São muitas espécies de peixe e outros frutos do mar que estão à disposição do olhar - e algumas vezes ao toque - dos compradores. Com essa organização do espaço pelas caixas empilhadas pelas empresas distribuidoras, os corredores que sobram para a circulação são estreitos e disputados por compradores que passam, observando os peixes à venda, e por carregadores, que puxam carrinhos repletos de caixas para quem já escolheu suas compras. Os corpos se deslocam, ajustando seus movimentos à cadência dos movimentos coletivos pelos corredores. Alguns dos grandes comerciantes que têm seu espaço na CEAGESP possuem também embarcações, contratam pescadores e negociam com estes a expectativa sobre a pesca, o tempo do barco na água etc. Outros não possuem embarcação, mas negociam, então, com pescadores “independentes”. Alguns destes comerciantes têm seus clientes fixos, organizam seus preços a partir destas relações.

Em conversas com os comerciantes permissionários da CEAGESP, ou seja, donos de distribuidoras de pescado que têm um espaço no pátio da instituição, ouvi constantemente sobre o “peixe bom”. Aos poucos, compreendi que esse peixe bom - bom para vender, uma boa mercadoria - derivava da qualidade de sua cadeia produtiva: do manejo do peixe na pesca e das suas formas de armazenamento no barco, até os modos de conservação antes da venda. Estas rotinas e procedimentos de cuidado com o pescado garantem seu sabor e frescor para que ele não se torne um “peixe fraco”. Meus interlocutores chamavam de “peixe fraco” aquele que, mesmo podendo ainda ser considerado fresco, já estava há mais de 15 dias fora do mar. Há todo um aparato técnico que se dedica

a garantir o maior frescor possível para os peixes que serão comercializados nos grandes atacados e mesmo nas feiras e peixarias. O gelo é um elemento fundamental de conservação do pescado e está nos barcos, caminhões e nas caixas transportadoras – na CEAGESP e nas feiras está constantemente sendo reposto – de forma que uma fábrica de gelo foi instalada nas dependências do entreposto para dar conta da demanda pelo produto. Ainda segundo meus interlocutores, alguns peixes são armazenados em barcos com sistema de refrigeração da água, de forma que o peixe capturado fique submerso num tanque de água marinha gelada no interior da embarcação. Cuidados como estes precisam ser redobrados no percurso de compra da CEAGESP para as feiras-livres, que possuem uma infraestrutura com menos recursos e, portanto, precisam “vender o peixe” com maior celeridade para evitar desperdícios. Tendo em vista a perecibilidade do pescado, muitas negociações fazem parte desta cadeia técnica do pescado/desse produto: comerciantes que tendem a reduzir o tempo do barco no mar, diminuindo a quantidade de insumos e iscas dos pescadores, e estes que procuram manter-se o máximo de tempo possível na água para um resultado de pesca maior. Todos estes aspectos ainda se combinam com as condições ambientais da pesca, sobretudo no que concerne à sazonalidade das diferentes espécies vendidas na CEAGESP.

Como as pesquisas de Shingo Hamada e Richardo Wilk (2019), e também de Heather Swanson (2013) apontam, tanto os processos de produção do pescado, como as estratégias de comercialização produzem efeitos diretos sobre as práticas alimentares dos consumidores finais de peixes. Heather Swanson (2013), ao realizar sua pesquisa comparando criações de salmão em Hokkaido, no Japão, no noroeste pacífico dos Estados Unidos e nas ilhas Chiloé, no Chile, mostra-nos como este processo transformou as relações com o peixe, seja no comércio, seja na culinária, nas formas de uso desta mercadoria. A autora também apresenta as mudanças nas relações de trabalho e nas paisagens locais a partir da criação de salmão. Em suas análises, noções sobre peixes bons ou ruins, saborosos ou não, também mediavam as relações de produção e de comercialização, estando orientadas pelas comparações que seus interlocutores produziam a respeito de como se criava salmão em cada

um dos lugares que ela pesquisou. Durante meu trabalho de campo, evidenciou-se que comerciantes que vendem peixes na CEAGESP tendem a considerá-los produtos, mercadorias e mesmo dinheiro, enquanto boa parte de seus clientes (que em geral não são os consumidores finais) avaliam as possibilidades de mediação ou combinação entre este produto um tanto impessoal com as necessidades de seus clientes particulares. Já nos restaurantes – abastecidos por estes mediadores – o valor do pescado é avaliado por sua condição de alimento.

Aqui poderia fazer um percurso inverso. Se, no caso do Mercado do Produtor, passei das sociabilidades da feira-livre para as socialidades das transformações urbanas que afetam o mercado, no caso da CEAGESP podemos seguir das infraestruturas que constroem este entreposto comercial em suas conexões globais para as práticas que retomam a forma da feira-livre. Ainda que o peixe seja individuado em mercadoria e dinheiro e negociado em grandes quantidades, há momentos em que se celebra o encontro com o peixe-alimento, como é o caso da festa da tainha, que acontece no mês de agosto, ou das feiras do peixe que ocorrem na Semana Santa, ambos na CEAGESP. Mais uma vez, a forma do mercado como feira e rua se repete no contexto de uma das maiores centrais de abastecimento da América Latina. E, das grandes quantidades de peixe que são comercializadas no pavilhão do pescado, passamos para a venda no varejo, para as escolhas dos peixes a partir das trocas e conversas com os vendedores. Seguir as socialidades mais que humanas (Tsing, 2019a) e observar as infraestruturas que constituem os mercados tem me permitido avançar nas considerações sobre o alimento como, ao mesmo tempo, um mediador de relações cotidianas e uma mercadoria que traz em si as histórias e as marcas das ruínas do capitalismo.

Dessa forma, penso que olhar para as transformações na paisagem urbana relativas às formas de abastecimento pode ainda nos dizer muito sobre nossas formas de viver no Antropoceno. A voracidade das transformações urbanas, muitas vezes justificadas pela necessidade de nutrir a cidade, parece devorar muito mais do que terra e água - como no caso de Porto Alegre - mas também nossa criatividade de pensar soluções baseadas no encontro. Nestes anos de pesquisa sobre o mercado, talvez

seja de fato a complexidade da relação entre tempo e paisagem que a proposta de seguir os alimentos - e os peixes - tem demonstrado. Como disse um dos interlocutores da minha pesquisa de doutorado sobre os aterros em Porto Alegre, “não sei se um dia a natureza vai querer de volta o lugar dela” (Fonseca, entrevista, 2006). Esta imaginação sobre as infraestruturas do capitalismo e as qualidades da água e da terra que é o precisamos levar em consideração.

Referências

ABREU FILHO, S. B. *Porto Alegre como cidade ideal: planos e projetos urbanos para Porto Alegre*. (Doutorado em Arquitetura) - Faculdade de Arquitetura, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2006.

BATESON, G. *Mente e Natureza*. Rio de Janeiro: Francisco Alves, 1986.

BESTOR, T. C. *TSUKIJI: the fish market at the center of the world*. Berkeley, Los Angeles, University of California Press, 2004.

BOHRER, M. D. *O aterro Praia de Belas e o aterro do Flamengo*. (Dissertação de Mestrado), - Faculdade de Arquitetura, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2001.

BURIN, C. W. *Canalização do Arroio Dilúvio em Porto Alegre: ambiente projetado X ambiente construído*. (Dissertação de Mestrado), Faculdade de Arquitetura, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2008.

CALDEIRA, T. *Cidade de Muros: crime, segregação e cidadania em São Paulo*: São Paulo, Ed. 34; Edusp, 2000.

CERTEAU, M. *A Invenção do Cotidiano 2*. Artes de Nutrir. Rio de Janeiro: Vozes, 1996.

CRONON, W. *Nature's Metropolis: Chicago and the great West*. New York and London, W.W. Norton & Company, 1991.

DEVOS, R. V.; Vedana, V.; Barbosa, G. C. Fish news: perceptual skills, technique and distributed cognition in mullet fishing. *Vibrant*, v. 16, 2019.

ECKERT, C. ROCHA, A. L. C. *O tempo e a cidade*. Porto Alegre: Editora da UFRGS, 2005.

ESTRELLA, F. et al. *Relatório Técnico: Comercialização de pescado nas cidades de São Paulo e Rio de Janeiro*. 1 ed. São Paulo e Rio de Janeiro: [s.n.], 2014.

HAMADA, S.; WILK, R. *Seafood: ocean to plate*. New York And London: Routledge, 2019.

INGOLD, T. *The Perception of the Environment: essays on livelihood, dwelling and skill*. 1 ed. London and New York: Routledge, 2000.

LEFEBVRE, H. *O direito a cidade*. São Paulo: Centauro, 2001.

LEROI-GOURHAN, A. *O Gesto e a palavra 2: memória e ritmos*. Lisboa: Edições 70, 1970.

MAZON, M. da S. *Abastecimento alimentar no Brasil e as reformas liberalizantes: Estado e mercado em questão*. 2010. (Doutorado em Sociologia e Ciência Política) - Pós-graduação em Sociologia e Política, Sociologia, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2010.

MOL, A. *The Body Multiple: Ontology in Medical Practice*. Durham, Duke University Press, 2002.

MONTEIRO, C. Porto Alegre no século XX: crescimento econômico e mudanças sociais. In: Dornelles, B. *Porto Alegre em destaque: história e cultura*. Porto Alegre: EDIPUCRS, 2004.

MURA, F. De sujeitos e objetos: um ensaio crítico de antropologia da técnica e da tecnologia. *Horizontes Antropológicos*, Porto Alegre, v. 17, n. 36, p. 95-125, jul./dez. 2011.

MUSSOLINI, G. *Ensaio de antropologia indígena e caiçara*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1980.

NEIVA, C. R. P. et al. *O mercado de pescado da região metropolitana de São Paulo*. Santos: INFOPECA, 2010.

PROENÇA LEITE, R. *Contra-usos da cidade: lugares e espaço público na experiência urbana contemporânea*. Campinas, SP: Editora da Unicamp; Aracaju: SE, Editora UFS, 2007.

SARPIO, S.; KIRMAN, A.; DOSI, G. *The Emergence and Impact of Market Institutions: the wholesale market for fish and other perishable commodities*. Pisa, Itália, Laboratory of Economics and Management, 2011.

SIMMEL, G. *Simmel*. Sociologia. (org) Evaristo de Moraes Filho, São Paulo: Ática, 1983.

STRATHERN, M. *O Efeito Etnográfico e outros ensaios*. São Paulo: CosacNai-fy, 2014.

STRATHERN, M. No limite de uma certa linguagem. *Mana*, Rio de Janeiro: v. 5, n. 2, p. 157-175, Oct. 1999.

SWANSON, H. *Caught in Comparisons: Japanese Salmon in an Uneven World*. 2013. (Tese de Doutorado) - Curso de Antropologia, California: University of Santa Cruz, 2013.

TSING, A. *Friction: An Ethnography of the Global Connection*. Princeton and Oxford, Princeton University Press, 2005.

TSING, A. *The mushroom at the end of the world: on the possibility of life in capitalist ruins*. Princeton, Princeton University Press, 2015.

TSING, A. *Viver nas ruínas: paisagens multiespécie no antropoceno*. Brasília: IEB Mil Folhas, 2019^a.

TSING, A. *More than human anthropocene*. In: Conferência de Encerramento da VII REACT – Reunião de Antropologia das Ciências e da Tecnologia, UFSC, Florianópolis, 2019^b.

VEDANA, V. Fazer a feira: estudo etnográfico das artes de fazer de feirantes e fregueses da Feira-Livre da Epatur no contexto da paisagem urbana de Porto Alegre. 2004. *Dissertação* (Mestrado em Antropologia Social) IFCH, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2004.

VEDANA, V. No mercado tem tudo que a boca come: estudo antropológico da duração das práticas cotidianas de mercado de rua no mundo urbano contemporâneo. 2008. *Tese* (Doutorado em Antropologia Social) - IFCH, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2008.

