

LA MEMOIRE COLLECTIVE ET LES FORMES DE SOCIABILITE DANS LE CONTEXTE URBAIN D'UNE VILLE BRÉSILIENNE: ETUDE ETHNOGRAPHIQUE SUR LA MEMOIRE DU TRAVAIL D'UN CHANTIER NAVAL A PORTO ALEGRE

Ana Paula MARCANTE SOARES*

Résumé: Du point de vue de l'anthropologie urbaine, en particulier dans le cas des études à propos de la mémoire et des formes de sociabilité, cette étude part d'une expérience ethnographique dans le contexte urbain de la ville de Porto Alegre, sud du Brésil. L'étude ethnographique est basée sur l'analyse d'un réseau d'anciens travailleurs d'un chantier naval lié à la territorialité de la région du bord du Lac Guaíba. Dans le contexte de la conformation et la transformation de cette région de la ville, cet article vise à réfléchir sur les continuités et les discontinuités du temps vécu d'une expérience de travail prise comme singulière. On a analysé les transformations actuellement proposées dans ce territoire à travers les projets publics d'aménagement urbain, depuis les trajectoires de travail et les dimensions symboliques et matérielles qu'il évoque.

Mots-clés : Travail ouvrier ; Mémoire ; Ville ; Aménagement urbain.

Resumo: Do ponto de vista da antropologia urbana, em particular dos estudos sobre memória e formas de sociabilidade, este estudo parte de uma experiência etnográfica no contexto urbano da cidade de Porto Alegre, sul do Brasil. O estudo etnográfico baseia-se na análise de uma rede de antigos trabalhadores de um estaleiro, vinculada à territorialidade da região da orla do Lago Guaíba. No contexto de conformação e transformação desta região da cidade, este artigo visa refletir as continuidades e descontinuidades do tempo vivido de uma experiência de trabalho tida como singular. Analisam-se as transformações atualmente propostas para este território, através de projetos públicos de "qualificação" urbana, a partir das trajetórias de trabalho e das dimensões simbólicas e materiais evocadas por ele.

Palavras-chave: Trabalho operário; Memória; Cidade; Transformação urbana.

I. INTRODUCTION

Depuis une perspective d'anthropologie urbaine, en particulier, des études à propos de la mémoire et des formes de sociabilité, l'étude anthropologique que cet article développe porte ici sur le contexte empirique de la recherche par rapport aux logiques et aux dynamiques d'organisation spatiales/temporelles des individus et des groupes

* Ana Paula MARCANTE SOARES est Doctorante du Programme d'Anthropologie Sociale de l'Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Brésil. En stage doctoral à l'Université Paris Descartes, auprès du Centre d'Etudes sur l'Actuel et le Quotidien (février à août 2013). Boursière CAPES/Brésil. A publié notamment « O Pontal do Estaleiro: estudo etnográfico da memória do trabalho na cidade de Porto Alegre, RS ». *Illuminuras* (Porto Alegre), v. 13, p. 200-217, 2012. apmarcante@hotmail.com

urbains interrogés ainsi que sur le rythme temporel de la « décomposition » de leurs expériences sociales au sein de leurs territoires.

Ainsi, pour l'interprétation du phénomène de la mémoire collective et pour l'étude des formes spécifiques des arrangements de la vie sociale qui s'opèrent dans le contexte urbain de la ville de Porto Alegre, on part d'une expérience ethnographique, c'est-à-dire du contexte empirique du processus de transformation du paysage urbain du bord du Lac Guaíba, à Porto Alegre, Brésil, à savoir notamment la relation entre la ville, son fleuve et ses berges. Il s'agit d'un processus de transformation du paysage urbain dû à différents projets publics d'aménagement urbain, spécialement du conflit concernant le « Pontal do Estaleiro ».¹

Le nom « Pontal do Estaleiro » est attribué à l'endroit où l'ancien chantier naval se situait et c'est ainsi qu'on a nommé le projet de rénovation urbaine sur ce territoire. Le projet se trouve parmi plusieurs interventions urbaines sur les bords du Lac de la ville. C'est un projet urbanistique et d'architecture polémique qui propose la construction d'un entreprenariat immobilier privé articulant des espaces de travail, consommation et loisirs. Il s'agit d'un espace où il y avait un ancien chantier naval et où le travail de construction navale marquait significativement les occupations urbaines du bord de la ville et où les tensions portent sur les impacts environnementaux sur le paysage et sur les usages publics/privés des bords du Lac. Le projet est en cours d'approbation et les ruines de l'ancien chantier naval ont été démolies.

Ce projet est lié à un autre appelé projet Intégré Socio-environnemental, qui a comme principal objectif d'amplifier la capacité de traitement des égouts de la ville tout en cherchant, dans l'avenir, à ce que les eaux du lac Guaíba deviennent des eaux de baignades. Il y a aussi une dispute sur les usages d'un vaste territoire d'un ancien hippodrome de la ville qui est situé dans la même région de ces projets. Cette intervention urbaine sur le territoire suscite le phénomène contemporain de la transformation urbaine des grandes villes portuaires en indiquant une certaine tendance de la politique urbaine courante de « revitalisation » des espaces situés au bord de l'eau (ZUKIN, 2000).

Le quartier où se situe le « Pontal do Estaleiro » est un quartier marqué par des contradictions de la logique apparemment désordonnée des ensembles des habitations « précaires » au milieu des bâtiments et des maisons de classes moyennes urbaines qui habitent ce quartier de la ville. Il s'agit d'un contexte configuré par différents *ethos* (GEERTZ, 2008), modes de vie, niveaux et domaines de réalité (VELHO, 2004) où l'être-ensemble de ces habitants est poussé à se mettre en mouvement dans la dynamique des « formes » de la vie sociale (SIMMEL, 2004). Ils sont amenés à

¹ Ici la traduction de « Pontal do Estaleiro » essaie d'être le plus fidèle possible au portugais en entendant *Pontal* comme une partie de terre qui pénètre un peu dans un fleuve, dans ce cas, le territoire du Chantier naval, c'est-à-dire « Pontal du Chantier naval ». Il faut encore souligner que la ville est construite autour du « lac » qui peut être vu comme un grand fleuve.

expérimenter les relogements, le changement de chemins, de liens de voisinage, de sentiments d'appartenance, de pratiques de travail et le loisir, etc.

Pour l'étude en question, il s'agit d'analyser les dimensions symboliques que ce territoire, objet de ces interventions urbaines, évoque pour les habitants de la ville de Porto Alegre, en particulier dans cette région de la ville. D'où, on propose dans cet article de réfléchir sur des rythmes et des resonances temporels du flux de ces transformations urbaines significatives et leur relation avec les pratiques de travail ouvrier dans cette région de la ville. On précise que l'étude ethnographique fait une micro-analyse d'un réseau d'anciens travailleurs du chantier naval en question qui habitent le quartier où est situé le « Pontal do Estaleiro ».

Depuis cette étude, on propose d'analyser les continuités et les discontinuités du temps vécu de l'expérience de travail (ECKERT, 1993) du chantier naval prise comme singulière dans le contexte urbain de la ville de Porto Alegre sur le bord du Lac, compte tenu de nouveaux usages qui sont proposés pour ce territoire.

L'espace qui est destiné aujourd'hui au projet « Pontal do Estaleiro » a été longtemps associé au travail ouvrier dans le champ de la construction navale. Le chantier naval n'a commencé ses opérations qu'à plus de cent ans dans la ville de Porto Alegre, initialement à la rue Voluntários da Pátria, partie centrale et région d'usine de la ville, mais il a été déplacé, dans les années 50, au sud de la ville à cause des travaux d'amplification du Quai du Port, en y demeurant jusqu'à la fermeture définitive de ses activités dans les années 90. Appuyée sur mes expériences de terrain dans le quartier et au-delà de ses frontières à Porto Alegre, j'apporte des narratives biographiques (ECKERT, 1996) d'anciens travailleurs du chantier naval tout en réfléchissant sur leurs trajectoires de travail et les dimensions symboliques et matérielles apportées par eux ainsi comme les relations avec le processus de transformation urbaine du bord du Lac Guaíba, à Porto Alegre.

Pour réfléchir à la proposition faite, je commence par ce que j'appelle « temps de travail » où je présente l'expérience de travail ouvrier de ces travailleurs dans les tensions de la complexité du quotidien du travail de construction navale, en ce qui concerne les défis de complexification professionnelle et les usages de la technologie propre de l'époque. Ce sont ces narratives qui tissent le parcours de découverte du « Pontal do Estaleiro » comme un espace de travail ouvrier dans cette région de la ville de Porto Alegre objet actuellement d'autres politiques urbanistiques pour définir ses usages. On propose de problématiser quelques questions qui portent sur la conformation et transformation du chantier naval et de la région où il se situe depuis les relations entre l'habitation de cette communauté de travailleurs avec leurs pratiques de travail ouvrier dans ce lieu. Dans un deuxième moment, à partir d'un « temps de crise » et d'expériences individuelles de sortie du chantier naval, insérées dans un contexte plus large du phénomène de crise du secteur naval brésilien et les effets pour cette activité dans la ville Porto Alegre, on propose aussi de réfléchir aux interventions urbaines suites à la fermeture de ses activités et à la démolition de ses ruines.

Ainsi, c'est à travers la superposition et la connexion de ces temporalités vécues différemment par les anciens travailleurs de la construction navale racontées par ceux-ci que des questions importantes nous sont dévoilées pour penser le temps vécu de cette communauté de travail et sa relation espace-temps avec la conformation et dynamique de transformation du quartier, des berges du Lac Guaíba et de la ville de Porto Alegre.

II. LE CHANTIER NAVAL : TEMPS DE TRAVAIL

En lisant avec attention la première page d'un quotidien de circulation interne du chantier naval qui apportait l'image d'un majestueux navire baptisé « Aurora », attentif au mode de parler de la période comme si c'était le « zénith » de la construction navale dans le pays pendant les années 70, le plus curieux, cependant, a été d'observer, avec un certain étonnement, que le navire était traité dans ce cas comme une personne, symboliquement « baptisé »,

Montre la grâce et la beauté de tes lignes. Tu as été taillé avec amour, pendant des mois, pour recevoir aujourd'hui le baptême dans les eaux du Guaíba. Des centaines de personnes ont fait des efforts pour te donner ce port altier. Tu es le symbole d'une entreprise qui a déjà eu sa valeur reconnue à l'étranger, à travers d'autres navires comme toi même, faits pour l'exportation. Où tu es né, on continuera à accumuler du travail et de la technologie pour faire de la construction navale une autre richesse du Rio Grande. Bientôt, notre État sera parcouru, d'un bout à l'autre, par la voie fluviale. [...] Néanmoins, ouvre ton chemin, Aurora, et va dire au monde ces bonnes nouvelles. (SÓ Notícias, 1976)

Dans la description des images des navires prêts pour le lancement dans les eaux du Lac Guaíba, dans une allusion « héroïque » au fait de construire un « navire moderne », l'entreprise souligne les grandes dimensions du navire. Cette publication du chantier naval s'insère dans le contexte des années 60 où l'industrie navale brésilienne a beaucoup crû, cela s'avère dans l'augmentation significative de main-d'œuvre du secteur et d'engagements. Dans les années 70, le Brésil atteint la position du second plus grand parc naval mondial, derrière seulement du Japon (JESUS; GITAHY, 2009).

L'expansion de l'industrie navale à l'époque fut promue par quelques politiques de gouvernement spécifiques de développement du secteur qui concernaient, entre autres politiques, l'approbation de projets à fin de moderniser et d'élargir des Chantiers Navals et la fixation de réciprocité dans la circulation maritime (JESUS; GITAHY, 2009:3902). Dans le contexte de l'Etat du Rio Grande do Sul, sud du Brésil, depuis 1959, le groupe exécutif de l'Industrie de la construction navale, organe du gouvernement responsable, à cette époque, par la gestion du secteur, avait approuvé le chantier naval comme le seul chantier de construction navale en dehors des Etats de Guanabara et de Rio de Janeiro.²

² La ville de Rio de Janeiro considérée, à l'époque, comme encore aujourd'hui, pôle naval, dans le pays.

Au-delà de ces représentations à propos du travail naval dans ses logiques et faits externes représentés dans cet article de première page cité auparavant, ce sont les mémoires rythmées par des temporalités discontinues d'anciens travailleurs du chantier et leurs interprétations qui révèlent leurs propres expériences de sujet de la mémoire (ECKERT; ROCHA, 2010:85). Ils dévoilent le « comment » des pratiques de travail ouvrier et le « pourquoi » des souvenirs affectifs de ce *temps* où ils ont travaillé.

La cérémonie de lancement d'un navire était un moment de fête dans le chantier rempli d'honneurs et de formalités : le montage d'un gradin, beaucoup d'invités, les discours d'autorités, le baptême par la Marraine, la brisure de la bouteille de champagne sur la coque du bateau et le lancement du navire dans les eaux du Guaíba. M. Manoel, un vieux soudeur retraité, commence sa trajectoire de travail, au chantier naval, à la fin des années 50 et parle de cette dimension symbolique de « dire au revoir » au navire comme une « personne » construite affectivement dans le savoir-faire de sa pratique de travail ouvrier.

[...] Ce navire, quand il a été mis dans l'eau, le premier qu'on a fait, 'Alcotur', c'était son nom. Puis, après il me semble qu'on a changé son nom pour 'Celina Ramos', celui-là on a encore pleuré quand on a mis dans l'eau, on travaillait j'sais pas combien de temps dans celui-là, n'est-ce pas ? Tout à coup, il s'en va, dans l'eau, c'est fou ça, c'est beau tout ça. (M. Manoel, ancien travailleur du chantier naval)

La représentation de ce travail ouvrier de la construction navale concerne l'attribution à son accomplissement de qualités communes propres de la pratique de travail prise comme singulière soit par la dimension physique des navires et sa matière-première de base : l'acier; soit par l'affrontement de situations de risque que cette dimension impose, en conformant les notions de connaissance pour la pratique de travail et d'apprentissage pour l'acquérir. M. Manoel avait travaillé dans le chantier naval depuis 1957 et il raconte qu'il ne connaissait rien à la pratique de l'activité navale. Ce fut en travaillant au long du temps dans le chantier qu'il apprit les techniques spécifiques de chaque métier, en passant par la chaudronnerie jusqu'au métier de soudeur.

Les notions de connaissance et d'apprentissage, dans le cas des pratiques du métier ouvrier naval, se faisaient dans l'expérience de travail des propres ouvriers qui devenaient des « formateurs » d'une main-d'œuvre dont la spécialisation appropriée préalable aux engagements était dispensable, ceci se justifiait par l'absence dans le marché de travail à l'époque de « spécialistes ». Dans ce sens, M. Fernando, qui avait travaillé pour plus de vingt-cinq ans dans le chantier, nous raconte que la main-d'œuvre faisait l'entraînement dans l'entreprise. La transmission de savoirs de la pratique du travail naval se faisait par l'expérience des ouvriers plus « anciens » et expérimentés, comme dans son cas.

Pendant l'entretien avec ces anciens travailleurs, ouvriers de la construction navale, on se rend compte du plaisir qu'ils avaient à nous expliquer et nous raconter dans les moindres détails chaque élément technique de leurs activités pas seulement parce que,

d'une manière générale, ce sont des techniques de précision, mais comme forme de révéler leurs mémoires affectives d'une trajectoire de travail ouvrier prise comme singulière. Au début d'une narrative sur le temps où il travaillait dans le chantier naval, M. Manoel nous disait fier

[...] Je me souviens de tout, de tout... j'ai une médaille d'honneur au mérite avec moi, là. J'ai été le premier soudeur qui a fait le premier point de soudure dans le premier navire. Je l'ai gardée, là, ma médaille. [...] (M. Manoel, ancien travailleur du chantier naval)

En observant l'installation du chantier naval qui comprend l'atelier de préfabrication, quais d'armement, salle à tracer, la cale de lacement, entre autres, on découvre l'existence, spatialement différenciée, des ouvriers qui travaillent en « phases » et des fonctions distinctes du processus productif de fabrication des navires. Ces phases du processus productif repérées par les secteurs spatiaux et différenciées par fonction sont rappelées par M. Manoel non seulement comme fondamentales à la pratique singulière de travail comme aussi à de meilleures conditions de travail conquises au long de sa trajectoire au chantier naval. Ces différences spatiales et cette temporalité propre de la construction navale sont présentes dans les narratives des anciens travailleurs du chantier naval qui font en même temps allusion à ce long temps de dévouement de force de travail à un « produit » (l'embarcation), ils soulignent, d'une part, des différences fondamentales pour repérer des places hiérarchiquement distinctes dans le processus de travail naval.

Cherchant à comprendre les narratives des anciens ouvriers concernant leurs places dans le processus de travail au chantier naval, on s'aperçoit que ces différences spatiales et temporelles suffisent pour caractériser leur différenciation interne (LEITE LOPES, 1978). Les narratives d'anciens fonctionnaires, en rapportant l'organisation du travail industriel naval, avec sa division de travail interne, dans les différents « secteurs » (spatialement repéré), dévoilent la hiérarchisation des fonctions des ouvriers du propre chantier naval. Dans les entretiens, on découvre ces différenciations internes entre les ouvriers par leur auto-classification par rapport à leur fonction dans un sens plus restreint, comme soudeur, par exemple, vue comme métier. Cette localisation précise dans le processus de travail est cependant toujours distinguée par classification (ou auto classification, comme dans le cas de M. Manoel) de ceux qui étaient ou non génériquement catégorisé comme « *arigó* » ou « *peão* »³ dont l'importance sociale en ce qui concerne le capital intellectuel et matériel (salaire) était plus petite par rapport aux autres.

Cet aspect a été fondamental pour analyser la trajectoire de travail de ces anciens travailleurs du chantier naval et ses répercussions dans des aspects importants pour les questions ici proposées, comme les conditions de vie tant qu'habitant du quartier, près

³ Ici on fait l'option de maintenir les termes en portugais car il n'y a pas de correspondant dans la langue française. On peut comprendre ces termes comme un paysan, un ouvrier qui exécute un travail manuel d'ordre industriel et qui est la base des relations hiérarchiques du travail naval.

du « Pontal do Estaleiro », d'après ce qu'on déduira au long du travail. Sous cet angle, ces différenciations internes entre les ouvriers dans le chantier naval dévoilent les trajectoires professionnelles et l'ascension comme projet individuel (VELHO, 2004) expérimentées différemment par les interviewés, comme pour M. Fernando qui commence comme *peão* et s'élève au poste de « superviseur », en ne lui étant supérieurs que les postes de chef et de gérance exercée par des ingénieurs.

Quais d'armement, j'y ai travaillé pendant les 25 ans où j'étais là, ou presque 30 ans, mon secteur était celui-là. Je recevais bloc par bloc, je les montais l'un avec l'autre, en les alignant, en repassant au soudeur tout ça, jusqu'au jour du lancement (*du navire*) [...] À cette époque-là où j'ai commencé, j'étais *peão*, je travaillais comme un employé ordinaire. Et puis, dans trois, quatre mois j'étais chargé de tout ça, et là, ça a été vite fait, je suis devenu maître, après superviseur, ... (M. Fernando, ancien travailleur du chantier naval)

Les trajectoires de travail expérimentées différemment par ces hommes, en ce qui concerne l'ascension professionnelle, étaient déterminées d'un côté non seulement, mais principalement par l'éducation formelle, c'est-à-dire être ou non alphabétisé, dans la mesure où il n'y avait pas de formation intellectuelle dans cette masse de travailleurs à l'époque. D'un autre côté, l'expérience antérieure dans des travaux traditionnels pourraient être capitalisée à travers une connaissance pour les cours de formation et postes de chef, comme ce fut le cas de M. Fernando. Il avait travaillé pendant dix ans comme serrurier avant de commencer dans un chantier naval à Rio de Janeiro, ce qui fut déterminant pour son entrée et ascension dans ce chantier naval.

L'industrie navale, comparée à d'autres secteurs industriels présente des spécificités importantes, telles le capital et la main-d'œuvre intensives, d'où la présence de centaines à des milliers de travailleurs concernés directement dans le processus productif de construction et réparation des embarcations, dans le chantier naval. Cet aspect récurrent dans le récit des travailleurs qui ont été interviewés.

Elle se caractérise encore par la fabrication de bien de capital de grande valeur unitaire et par l'inconsistance dans son niveau d'activité une fois qu'elle travaille par contrat de travaux sous commande et de long délai de maturation (JESUS; GITAHY, 2009:3912). La construction d'un navire de grande portée prend environ deux ans et mobilise un grand apport de capital et de travail.

Les entretiens avec les anciens travailleurs du chantier naval révèlent le détail, avec une précision, dans les techniques qui concernaient la pratique du travail du chantier naval, la dynamique de son fonctionnement, le quotidien ouvrier, les liens de travail, les pratiques et savoirs, en tissant la découverte d'un « lieu » de travail dans le « Pontal » et dans cette région des berges du sud de la ville de Porto Alegre.

III. LE TRAVAIL ET LE LOGEMENT

Dans le récit des personnes interviewées habitant près du « Pontal do Estaleiro » c'était fréquent le souvenir des bruits du chantier naval. La dimension des équipements, le fer et l'acier maniés pendant le processus de construction navale leur permettaient d'entendre le chantier naval en opération, même quand ils se reposaient chez eux.

On était ici (*chez lui*) et on sentait le bruit du marteau, là-bas dans le navire, on pouvait entendre le bruit des personnes qui travaillaient... vous voyez ? vous comprenez ? (M. Paulino, ancien travailleur du chantier naval)

L'apport de travail a mobilisé une grande masse de travailleurs dans le chantier naval qui, dans l'apogée de la production navale, au long des années 70, comptait avec plus de trois milles travailleurs, en s'échangeant en trois groupes d'horaires, matin, après-midi et soir. Le flux discontinu de capital déterminé par les entrées de nouvelles commandes de navire pourrait répercuter directement dans les gains matériels de quelques employés salariés.

La valeur travail est de cette façon actionnée pour légitimer le dévouement de ces hommes au travail naval, souvent au-delà des huit heures légales payées de travail par jour. Habiter près du lieu de travail était éveillé comme un aspect qui faciliterait ce dévouement à de nombreuses heures supplémentaires. C'était courant les heures payées à cause des appels nocturnes d'urgence pour un grand nombre de jours suivis de travail pour respecter les délais.

Les travailleurs de ce chantier naval habitaient, la plupart d'entre eux, dans le quartier, dans les alentours du « Pontal do Estaleiro » où il y avait l'espace d'usines. Tous les anciens ouvriers du chantier naval interviewés habitaient dans le quartier ou dans des quartiers limitrophes, comme le quartier Camaquã, par exemple, où habitait M. Fernando. Ils ont acheté leurs habitations au long de leurs trajectoires de travail dans le chantier naval, en y habitant avec leurs familles jusqu'à nos jours, depuis plus de quarante ans.

Les habitants de cette région de Porto Alegre ont accompagné et expérimenté les transformations urbaines qui y ont eu lieu. Dans les récits des anciens travailleurs du chantier naval, la logique du salaire juste et constant est associée à la possibilité d'avoir leur propre maison. Différemment d'autres contextes empiriques (LEITE LOPES, 1978; ECKERT, 1993) consacrés à l'étude du monde du travail, il n'y a pas de mobilisation de main d'œuvre ouvrière à travers la concession d'habitation du chantier naval à ses travailleurs.

Ce sont les politiques gouvernementales d'incentif au financement habitationnel pour les classes ouvrières urbaines et couches moyennes, à cette époque, qui ont permis aux travailleurs d'acquérir leurs habitations près du chantier naval. La région et, spécialement, le quartier sont marqués par la présence de larges logements sociaux, ainsi comme l'appartement simple et confortable où habite M. Paulino et d'autres anciens fonctionnaires du chantier naval, quelques-uns sont toujours ses voisins.

La plupart travaillait là, dans le chantier naval, la plupart des gens habitait ici (dans le quartier), travaillait dans le chantier naval, beaucoup de gens d'ici des bâtiments travaillaient là parce que c'était une coopérative, à l'époque, des fonctionnaires publics. [M. Paulino, ancien travailleur du chantier naval]

Le paysage urbain du quartier se fait par la conjugaison de l'espace d'usine et d'habitation de la grande majorité des ouvriers qui y travaillait. Les récits suggèrent que c'est l'expansion de la masse des travailleurs, des milliers, qui ont entraîné l'ampliation significative de main d'œuvre qui habitait dans d'autres régions de la ville dans la banlieue. Cependant, une grande partie des travailleurs habitaient toujours dans la région du « Pontal ».

Même en examinant toute la complexité de la question de classes insérées dans le phénomène plus large d'urbanisation dans laquelle des relations de production, de spécialisation occupationnelle, de stratification de revenu et les différences de statut et de prestiges sociaux sont en tension, l'une des expressions les plus évidentes de cette diversité socio-culturelle pleine de contrastes est la hiérarchisation établie à travers la manière d'habiter et la distribution par quartier dans les villes contemporaines (VELHO, 2007:12).

Dans ce sens, le paysage urbain de la région autour du « Pontal » est encore aujourd'hui marqué par ces contrastes : les habitations « précaires » dans des conditions de pauvreté et de précarité visibles (absence d'assainissement de base approprié, par exemple) concentrées dans des espaces entre des bâtiments de logement social et les grandes maisons et bâtiments de couches moyennes urbaines. Cette configuration, de son côté, refait la propre conformation d'un espace d'usine dont l'occupation des vides urbains aux alentours du chantier naval a donné naissance du processus de formation de la périphérie. Parmi les processus sociaux les plus larges et complexes d'inégalités et de ségrégation spatiale de la ville (CALDEIRA, 2000), les occupations « irrégulières » des habitants « précaires » ont commencé à partir du chantier naval et ont été amplifiées dès la construction de l'Hippodrome situé près de l'espace de l'usine (PORTO ALEGRE, 2003). Dans le cas de ces ouvriers dans des conditions de pauvreté, l'occupation des vides proches à l'espace d'usine était « naturalisée » par les interviewés. A côté du chantier naval, il y avait à cette époque une habitation précaire qui est courante dans les récits des travailleurs.

Jusqu'à une certaine mesure, la différenciation interne de l'organisation du travail naval, mentionnée auparavant, a mis certains travailleurs dans une position différenciée, comme, par exemple, M. Fernando et M. Paulino, dont le reflet à de meilleures conditions de vie d'une classe ouvrière pourraient être vues par la forme d'habitation, dans le contexte urbain du quartier. Il est intéressant de penser, d'un autre côté, que, si l'on proposait un repérage des habitations de ces anciens travailleurs à partir de la propre hiérarchisation du quartier, par leurs formes d'habitation, et par leurs

hiérarchisations fonctionnelles dans leurs travaux dans le chantier naval, il n'y aurait pas forcément une correspondance entre tout cela.

Tant qu'habitants depuis plus de 40 ans dans cette région du bord du Lac, les récits des anciens travailleurs du chantier naval apportaient un très grand processus de transformation du paysage urbain dans cette région de la ville, notamment près de la région du « Pontal do Estaleiro ». La croissance des installations du chantier naval, la dynamique de déplacement de la population qui vivait dans les habitations « précaires », les changements de trajets et la construction d'accès étaient les changements habituels dans les récits de ces travailleurs.

La propre activité navale accompagne ce processus de transformation de la région près du « Pontal do Estaleiro ». Le quotidien du travail industriel exercé dans des contextes urbains comme le chantier naval comprenait les défis des usages de la technologie appropriée à l'amplification de leurs finalités, en comportant la production d'embarcations qui exigeaient des espaces et des équipements de dimensions encore plus grandes. Pour cette raison les travaux de terrassements étaient courants. M. Paulino nous disait que dans le but de faire un terrassement à fin d'amplifier l'espace de l'usine du chantier naval on a pris de la terre d'un mont des alentours, dans la région du Pontal.

Et là dans le chantier naval, moi, à cette époque-là j'ai fait des terrassements de la moitié du chantier naval avec de la terre du mont d'ici de « Santa Tereza ». J'ai participé au travail parce que je recevais les camions de terres. [...] Ça c'était le Guaíba, après on a construit ça ici sur le terrassement. [...] On recevait de la terre, il y avait une drague qui passait toute la nuit à draguer à cette époque-là, c'était nuit et jour, elle nous laissait faire et nous, on en mettait de l'eau, on en mettait de la terre par-dessus, et c'est comme ça que ce Guaíba a coulé (M. Paulino)

IV. TEMPS DE CRISE

Un temps de crise demeure dans un présent marqué par la fin de la trajectoire de travail de la plupart des anciens travailleurs du chantier naval, représenté avant tout par les ruines du chantier, et après, par sa disparition. La fin des activités du chantier naval, avec la faillite du début des années 90, l'activité de construction navale a vu sa fin dans la ville de Porto Alegre.

Les discontinuités de ce temps de crise sont réactualisées par les anciens ouvriers interviewés différemment dans quelques aspects, mais les références structurales sont toujours « la politique » et le « gouvernement » comme déterminants pour la fin du chantier naval. Dans ce contexte, terminée l'euphorie du « zénith » de l'industrie navale brésilienne au long des années 70, la scène nationale et internationale change. A partir des années 80, la situation de l'industrie navale brésilienne s'altère et commence la gradative diminution de la production nationale et internationale fomentée par les crises internationales du pétrole des dix dernières années liées à la concurrence des chantiers

navals asiatiques ayant des coûts de production subsidiés par leurs gouvernements (JESUS; GITAHY, 2009).

Au long de cette période, le secteur présentait de grandes pertes qui se sont aggravées dans les années 90, au cœur de l'absence des politiques du gouvernement pour le secteur, quand les principaux chantiers navals du pays ont eu leurs activités paralysées⁴ (JESUS; GITAHY, 2009), y compris le chantier naval à Porto Alegre. La propre trajectoire de travail des interviewés, en prenant leurs retraites, dessine des contours plus clairs pour la crise du chantier naval. M. Manoel a pris sa retraite dû à un handicap et touche à l'indemnisation intégrale à laquelle il avait droit, car cela se passe avant l'aggravement de la crise financière du chantier naval. M. Paulino est dispensé après l'entrée d'un groupe d'entrepreneurs de la ville de Rio de Janeiro qui commence à administrer le chantier naval et il prend sa retraite à taux plein automatique. M. Fernando prend sa retraite à taux plein automatique et touche à la valeur totale de sa retraite. Dans son récit on observe qu'il ne la voit pas comme un droit de travail accompli, mais comme une jouissance de prestige auprès de l'entreprise. Cela se passe parce que beaucoup d'entre eux n'ont pas touché aux revenus de fin de contrat auxquels ils avaient droit. Avant l'écroulement du chantier naval, avec la fermeture définitive de ses activités, l'aggravement de la crise était mis en évidence par le changement des pratiques de travail ouvrier naval quand le chantier naval, dans l'absence de nouvelles commandes d'embarcation, commençait à faire du commerce des parties des navires pour vendre des plaques d'acier pour des sidérurgies.

Dans les récits, il est fréquent la référence à l'absence du chantier naval matérialisée par ses ruines, jusque-là disposées dans l'espace des berges où se situe le « Pontal » en face de nouveaux projets urbains prévus pour cette région. M. Paulino regrette que cet espace de référence symbolique de sa trajectoire de travail ne se soit pas transformé en une nouvelle « usine », comme il répétait, en engendrant la continuité de la pratique de travail ouvrier dans le « Pontal do Estaleiro ». Le imaginer du chantier naval, en opérant de nouveau, dans le territoire encore appelé aujourd'hui « Pontal do Estaleiro », où jusqu'à présent, demeuraient ses ruines, est présent dans les récits des anciens travailleurs interviewés. M. Manoel parle des transformations récentes dans cette région de la ville de Porto Alegre et dit :

Une vie... Tout cela me manque. Vous imaginez ce centre commercial là, ce chantier naval en plein fonctionnement, mais quelle agitation ça serait... c'était une agitation sans comparaison, une très jolie chose. (M. Manoel)

V. ET LE DESTIN DU CHANTIER NAVAL?

Le « Pontal do Estaleiro » en tant qu'espace de travail ouvrier de ces anciens travailleurs évoque la relation contradictoire de présence et d'absence de référentiels

⁴ Le chantier naval Verolme, à Angra dos Reis, au Rio de Janeiro, historiquement l'un des plus grands du pays, arrête ses activités à cette même époque.

matériels et symboliques des pratiques de travail de construction navale dans la ville de Porto Alegre, réitérés par les ruines du chantier naval présentes dans cette région au fil des ans et démolies récemment en raison des projets urbains prévus. Les traits d'usine de ce territoire ont été gardés au long des ans, marqués par la présence du quai de lancement, de l'atelier du chantier naval, du quai de finition.

La rythmique d'occupation et de transformation du territoire du « Pontal » et de la région de ses alentours, au bord du Lac Guaíba, accédés par la voie des récits de ces travailleurs, ont dévoilé que la destruction des ruines du chantier naval a représenté la disparition du référentiel matériel sur lequel reposaient les temporalités différentielles d'un temps vécu de travail. Pour quelques-uns, comme dans le cas de M. Manoel, les mémoires affectives de ce temps de travail ont été intensément expérimentées dans la rupture symbolique représentée par la destruction des ruines, marque physique de cet espace ouvrier et d'usine.

Je vais vous expliquer comme ça : je me suis même senti mal quand je suis passé par là et que j'ai vu (*qu'on avait démoli les ruines*), parce que j'étais à la plage et quand j'y suis parti, tout était là, bâtiment debout encore, les chaudières, le quai d'armement, tout était debout, soudain j'y suis passé et on avait passé une machine et on avait tout mis à bas. [...] J'ai eu une mauvaise sensation, j'ai eu un tremblement [...] Mais, même aujourd'hui quand je passe par là, j'ai un frisson à cause du temps que nous avons passé là. Maintenant je vois comme tout est là. (M. Manoel)

La transformation du terrain avant utilisé par l'ancien chantier naval prévoit une entreprise immobilière qui a eu la permission de sa construction à travers l'altération du Plan Directeur de la ville. Par la voie de logiques idéologisées de valeurs de cette région, réglées par des politiques publiques marquées par un idéal progressiste et de modernisation (ECKERT; ROCHA, 2007), on a pour but de construire des grands bâtiments commerciaux, quais, bars, restaurants, loisirs, entre autres interventions. Dans un contexte plus large dans lequel ce projet d'intervention urbaine se situe, en ce qui concerne le processus de transformation du paysage urbain de Porto Alegre et du bord du Lac Guaíba, on voit d'intenses interventions promues par le pouvoir public local dans le Plan directeur original de la ville qui résultent dans de grandes transformations urbaines dans les berges à travers les travaux et la construction de grands bâtiments, comme celle du centre commercial cité par M. Manoel.

Après la faillite de l'entreprise propriétaire du chantier naval, on a tenté différentes alternatives pour ses créanciers, à travers la vente de cet espace. Les tentatives improductives des ventes aux enchères, par le Pouvoir Public Municipal, sont justifiées par les restrictions de construction dans cette région à cause des limitations d'usage prévues dans le propre Plan directeur de la ville dont l'altération a changé cette scène, en acceptant l'édification. Le déplacement de cette région du Pontal est contesté devant les tribunaux et, pour le moment, le projet ne s'est pas concrétisé. Actuellement, la région est utilisée comme un « chantier de travaux » du Projet Intégré Socio-

environnemental cité ci-dessus, où on entrepose les tuyaux des émissaires subaquatiques par l'organe municipal des eaux et égouts.

Les récits révèlent des fragments de souvenirs d'une ville et peuvent constituer des dépôts de la mémoire accumulée de la ville dans leurs modes d'occupation et de transformation de l'espace urbain par ses habitants. On peut dire que les mesures actuelles d'intervention urbaines au bord du Lac Guaíba s'inscrivent dans la série de ruptures que la collectivité vit, dans la dialectique du présent, mais le défi c'est de penser l'espace « matériel » de la ville comme étant lié à l'adhésion sensible (MAFFESOLI, 1985) de ses habitants à la « matière » de ses territoires.

Les habitants de la région étudiée de la ville donnent le rythme à la mémoire de celle-ci en consolidant une temporalité vécue comme collective à travers les jeux de la mémoire (ECKERT ; ROCHA, 2002) que révèlent leurs récits. Dans cette optique, ce sont leurs récits biographiques qui expriment un sens collectif qui communiquent une pluralité d'identités et de mémoires concernant le bord du Lac Guaíba et ses différents territoires comme celui du « Pontal ».

Ainsi, nous pouvons réfléchir à la question de savoir dans quelle mesure l'espace de travail des ouvriers du chantier naval, aujourd'hui « effacé » par le geste symbolique de la destruction de ses ruines, est repris par un processus d'« effervescence » où ce même espace « equalifié » est devenu un territoire de la consommation urbaine.

REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES

CALDEIRA, T. P. do R. *Cidade de muros*. São Paulo: Ed. Edusp, 2000.

ECKERT, C. Memória e Identidade. Ritmos e Ressonâncias da duração de uma comunidade de trabalho: mineiros de carvão (La Grand-Combe, França). *Cadernos de Antropologia*, número 11, PPGAS/UFRGS, 1993.

ECKERT, C. Questões em torno do uso de relatos e narrativas biográficas na experiência etnográfica. In: *Humanas. Revista do Instituto de Filosofia e Ciências Humanas*. Porto Alegre: UFRGS, Vol. 16, nº1, 1996/1997. pp. 21-44.

ECKERT, C.; ROCHA, A. L. « Prémises pour une étude de la mémoire collective dans le monde contemporain sous l'optique des itinéraires des groupes urbains brésiliens », *Sociétés* 1/2002 (nº 75), p. 53-73.

ECKERT, C. ; ROCHA, A. L. « Das fraturas sociais dos processos de transformação: o lugar do patrimônio ». In: Patrimônio e identidade: a imaterialidade restituída à transgeracionalidade da vida. *Iluminuras: Série do Banco de Imagens e Efeitos Visuais*, PPGAS/UFRGS, Vol. 8, nº.18, 2007.

ECKERT, C.; ROCHA, A. L. Narrar a cidade: experiências de etnografia da duração. *Leituras da Cidade*. POSSAMAI, Rita. (Org.). Porto Alegre: Evangraf, 2010. pp. 85-108.

GEERTZ, C. *A interpretação das culturas*. Rio de Janeiro: LTC, 2008.

JESUS, C. G.; GITAHY, L. Transformações na Indústria da Construção Naval Brasileira e seus Impactos no Mercado de Trabalho (1997-2007). In: *Anais do 1º Congresso de Desenvolvimento Regional de Cabo Verde*. Cabo Verde, 2009. pp. 3898-3916

LEITE LOPES, J. S. *O vapor do diabo. O trabalho dos operários do açúcar*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1978.

MAFFESOLI, M. *La Connaissance ordinaire. Précis de sociologie compréhensive*. Paris: Librairie des Méridiens, 1985.

PORTO ALEGRE. Prefeitura Municipal. Secretaria Municipal de cultura. Cristal. Porto Alegre: Unidade Editorial da Secretaria Municipal de cultura, 2003.

SIMMEL, G. *Philosophie de la Modernité*. Paris: Payot, 2004.

VELHO, G. *Individualismo e Cultura. Notas para uma antropologia da sociedade contemporânea*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2004.

VELHO, G. (Org.). *Rio de Janeiro: cultura, política e conflito*. Rio de Janeiro: Zahar, 2007. PP. 7-29.

ZUKIN, Sharon. Paisagens Urbanas Pós-Modernas: Mapeando Cultura e Poder. In: Arantes, Antônio Augusto (org.). *O espaço da diferença*. Campinas: Papirus, 2000. pp 80-115.