

A ARTE DO ENCONTRO

UM ESTUDO A RESPEITO DA IDENTIDADE DESDE A AMÉRICA LATINA À LAGOA DA CONCEIÇÃO

A ARTE DO ENCONTRO
Um estudo a respeito da identidade desde a
América Latina à Lagoa da Conceição

Maria Luísa Fernandes Silveira
orientadores: prof Luiz Eduardo Fontoura Teixeira-
prof Renato Saboya

auxílio para parte histórica da prof. Elenita Malta do
dpto de História UFSC

Arquitetura e Urbanismo UFSC
Trabalho de Conclusão de Curso

março 2018



Ainda que revistas não possuam dedicatória, me permito a quebra de decoro por se tratar essa da minha revista, e dedico esse trabalho ao meu pai, que de algum lugar deve estar muito orgulhoso por ter tanto dele nas páginas seguintes. Se ainda houver tempo de dizer:

muito obrigada.

AGRADECIMENTOS

Em algum momento durante o processo de elaboração deste trabalho optei por não escrever uma sessão de agradecimentos, por não querer em mim a responsabilidade de esquecer alguém ou por ter de fazê-lo por obrigatoriedade. Nas semanas finais, porém, percebi que era necessário dividir aqui os créditos deste trabalho, que definitivamente não é somente meu, mas sim, fruto de uma soma de experiências, trocas e conversas que não teria tido sozinha. E que não seria coerente comigo, também, perder uma oportunidade de agradecer, prática que tento implementar cada vez mais na minha vida nos últimos tempos.

Agradeço:

Primeiramente à minha mãe, irmã e também ao meu pai, pelo apoio incondicional. Por me permitirem ser quem eu sou, pela liberdade dada nas escolhas e pela ótima influência. Por todas as convicções e valores que me passaram que considero fundamentais à pessoa que me tornei e que estão contidas também neste trabalho.

Aos meus orientadores, Luiz Eduardo Fontoura Teixeira(Prof Peixe) pela empolgação, liberdade e confiança em mim determinados durante todo o processo, permitindo que este trabalho se realizasse de forma tão pessoal e intuitiva; Renato Saboya por toda a paciência, atenção e boa vontade dedicados a cada orientação que serviam quase como uma terapia em meio a todo este trabalho;

Aos professores Samuel Steiner e César Floriano Peixoto, agradeço pelas contribuições e interesse dado, iluminando o caminho a ser trilhado nos momentos finais.

A todos os professores do departamento que de alguma maneira despertaram em mim pensamentos críticos e indagações estimulantes, formando uma visão de mundo que considero bastante complexa, pela abrangência de escalas e fatores relacionados e por me ensinarem a enxergar pessoas ao fim dos processos e de que é para elas a quem dedicamos nossos estudos. Sou muito feliz por ter escolhido arquitetura.

Aos amigos:

A Lizie Knoner Archer, Mariana Amorim Werner e Miucha Molossi, por serem minhas irmãs por escolha e pelo companheirismo verdadeiro; A Julia Ortolan, Manuela Schmitz, Maria Júlia Goulart, Natália Gonzales e Renata Brochi, por me lembrarem a cada encontro do privilégio de estarmos vivas e sermos quem somos; Ao Lucca Batti, por me ensinar a simplificar as coisas, pelas incontáveis horas de conversas sinceras e pela parceria; Ao Pedro e Carlos Espíndola, pela conexão inexplicável e pelas tantas lições que aprendi com vocês sobre viver com intensidade; A Jéssica Bilha e Filipe Barbosa, pela presença constante e amizade imutável que conservamos nesses 15 anos; Ao Caio Lima, Eduardo Abraham, Pedro Assis, Tiago Aquino, Victor Zorzo, Vitor Magalhães, Roberto Nallin e Natália Batti pela garantia da companhia agradável, por todos os aprendizados coletivos e bons momentos compartilhados; Aos amigos do “Sapeco”, pela amizade sincera e bom humor a qualquer hora; A Daniela Mancuso, Paula Soldi e José Carrari, por todas as coisas que aprendemos juntos, experienciando nós e o mundo ao mesmo tempo e pela participação insubstituível nessa trajetória que veio a se tornar meu trabalho de conclusão de curso; Aos amigos da arquitetura, os daqui e aqueles espalhados por esse Brasil: Bruno Rodrigues, Lucas Anghinoni, Nathália Pecantet, Leodi Covatti, Maria Eduarda Santos Lima, Guilherme Lamarque, Victor Giuliano, Poliana Souza, Bruno Rodrigues, Yuri Wagner, por despertarem em mim uma enorme admiração por nossa profissão e por todas as ajudas, trocas e conversas enriquecedoras e de bom astral.

Tenho muito a agradecer.



Bogotá, 2017.

COMO cheguei aqui? **10**
INTRODUÇÃO E INTENÇÃO

“DE ONDE VOCÊ É?” **12**
CONCEITO E PROBLEMÁTICA

AMÉRICA LATINA: QUEM SOMOS? **14**
HISTÓRIA E TEORIA

América latina - Infográfico
Recado de Gabriel Garcia Marquez
Latinos? Americanos?
O termo
A nossa versão da história
O que as cidades nos contam
Arquitetura: patrimônio de experiências
SAL - Seminários de Arquitetura Latinoamericana
SAL VIII e o esclarecimento do conceito de identidade

COMO ASSIM, Medellín? **41**
EXPERIÊNCIA DE IMERSÃO

Medellín - Infográfico
Aprender vendo e vivendo - Diário de viagem

e agora, Lagoa? **65**
ESTUDO DE CASO

Lagoa da Conceição - Infográfico
Por que, Lagoa? Ligando os pontos
A calçada é a nova praça - Histórico dos espaços públicos
Cidade para pessoas - Conceitos de desenho
Centrinho da Lagoa
Leitura do território
Histórico de Urbanização
Plano diretor
Mobilidade
Uso do solo
Equipamentos
Espaços de encontro
Macro Propostas
Micro Proposta 1 - A rota Escolhida
Micro Proposta 2- Rede de compartilhamento
de bicicletas e mobiliário urbano
Micro Proposta 3- Parque Linear da Lagoa



“Não é possível que eu veja o trabalho de conclusão de curso como algo separado do que havia sendo feito. Diria ainda que o trabalho começara antes mesmo do curso, nas brincadeiras de criança, que reproduziam cidades: usando o pé, meu corpo, como veículo a andar pelos caminhos; mas também em todas minhas vivências, experiências e questionamentos. Não seria um retorno a tudo isso, mas uma redescoberta. Um ansiar em redescobrir quem eu seria agora, para que pudesse ir adiante. O trabalho de conclusão de curso, para mim, então, é isso: retroceder para os momentos esparsos dessa vida, soldá-los uns aos outros, dar-lhes sentido: “atravessei todo esse dia para chegar a esse momento”.

Sartre, apud Luã Olsen

COMO CHEGUEI AQUI? OLHAR PARA TRÁS

O trabalho de conclusão de curso é um resultado e também mais uma parte dos processos que nos formam. E, em uma tentativa de retrospectiva, antes mesmo de ir a fundo no tema, procurei reconhecer o caminho e os fragmentos que viriam a contruí-lo.

MOTIVAÇÃO e INTENÇÃO

O ponto de partida do trabalho foi um questionamento que se formou da metade para o final do curso, quando percebi que eram pouquíssimas as referências latino-americanas usadas durante as aulas, fossem elas para questões urbanas, projetuais, técnicas construtivas ou mesmo de teoria: Se somos tão semelhantes, com histórias em parte compartilhadas, porque insistimos em buscar referências para as nossas questões na Europa, Estados Unidos, Canadá,...? Será que nossos vizinhos, e de certa forma, “irmãos” latino-americanos não estão buscando e encontrando respostas para questões semelhantes às nossas? Porque eu não as conheço?

A conclusão a que cheguei em meio ao processo foi: porque, por construção, eu não vejo valor no que é latino-americano. Eu desconheço a cultura guatemalteca, as músicas bolivianas ou a arte venezuelana, apesar de ouvir tocar na rádio músicas e assistir filmes americanos, desconheço a história da Europa, suas principais cidades, pontos turísticos, sua gastronomia. E na tentativa de encontrar os porquês dessa discrepância de interesse, mergulhei na nossa história atrás de respostas e de justificativas para a relevância desses questionamentos, e organizei-as na forma deste trabalho. Fui de Milton Santos, Eduardo Galeano, a Ramon Gutierrez. Da economia à arquitetura buscando fatores de aproximação. E encontrei-os relacionados à formação da nossa identidade cultural (ou a falta dela).

Por fim, transporte a temática, já dentro do âmbito urbano, para a Lagoa da Conceição, com as suas devidas justificativas, passando por uma experiência imersiva em Medellín, Colômbia, da qual falarei mais no decorrer do trabalho e que serviu de paralelo para as propostas. Estas, vale dizer, são apenas algumas das incontáveis possibilidades e formas de trabalhar o tema, visto que seria responsabilidade e ousadia demais para uma pessoa só, na elaboração de um trabalho acadêmico, tentar resgatar e/ou reforçar, a identidade nem que fosse a minha própria, imagina quando se trata da identidade de um lugar com tanta mágica envolvida como o Centrinho da Lagoa.

CAMINHO

O primeiro dos fragmentos que acho importante dividir para compreensão do caminho traçado até a conclusão desse trabalho, foi em 2014, durante meu período de Intercâmbio, na cidade de Roma, quando pude refletir sobre o momento em que me encontrava e a proximidade do fim deste primeiro grande ciclo do meu processo de autoconstrução: a universidade. Entendendo que esse momento é mais do que acadêmico, passei a buscar, então, um significado para esse trabalho que estava por vir. Queria transformá-lo em uma experiência que pudesse levar para a minha vida. Passei a refletir e buscar, então, o que me motivava enquanto aspirante a Arquiteta e Urbanista.

Tendo estagiado no IPUF (2012-2013, 2016), tive a oportunidade de conhecer um pouco a realidade e as dificuldades do planejamento urbano real no Brasil, um exercício diferente daquele praticado na universidade. Pude olhar para cidade com os olhos burocráticos das instituições públicas e entender a distância entre a vontade e a realização de alguma boa intenção urbana.

Também durante esse período, enquanto a equipe elaborava um novo plano diretor para capital do estado, pude conhecer um arquiteto convidado para uma consultoria, o colombiano Gustavo Restrepo, arquiteto-chefe da reestruturação urbana de Medellín. cidade essa que passou por uma transformação social em um período curto de tempo através de mudanças na estrutura urbana. O urbanismo se mostrando não só um conjunto de leis ou a morfologia de uma cidade, mas transformando a realidade de pessoas, recuperando sua auto-estima.

O entusiasmo e aprendizado que absorvemos naquele curto período de tempo em que ele acompanhou nossos trabalhos haviam mudado meu olhar sobre as cidades. O urbanismo social, como ficou chamado aquele praticado na cidade de Medellín e que carregava consigo o arquiteto, enxerga a cidade como um todo e a partir disso, suas partes, como um elemento vivo, e traz para o centro do processo as pessoas e suas dinâmicas. A cidade colombiana, que na década de 90 foi marcada pelo narcotráfico, problemas sociais graves e conhecida por ser a mais violenta do mundo neste período, foi escolhida para sediar o 7º Fórum Urbano Mundial da ONU-Habitat em 2012 e eleita “Cidade do ano 2014” pelo The Wall Street Journal e o Citigroup, por ser a mais inovadora entre 220 concorrentes, evidenciando esse processo profundo de mudança pela qual passou.

“Qual seria o segredo de Medellín? Por que essas soluções não estão sendo discutidas e avaliadas durante as minhas aulas? Será que não temos nada a aprender com isso?”

Durante meu intercâmbio na cidade de Roma, estudei na Università La Sapienza, onde cumpri algumas disciplinas. Apesar de ouvir que dos Europeus os italianos estão entre os mais semelhantes a nós, e nisso até tenho que concordar, foi com a argentina da minha sala, Flor como delicadamente seus pais a decidiram chamar, que eu senti uma conexão imediata. Não havia motivos lógicos para aquilo, mas era evidente a sensação de familiaridade

Mais para frente tive a oportunidade de conversar com ela sobre aquele dia e, para a minha surpresa, ela havia sentido o mesmo. Éramos de fato semelhantes. Naquele contexto, longe de casa, numa terra que não era a nossa, nos sentíamos como aqueles primos que vemos nas férias de verão.

É uma questão de ponto de vista. Aqui, mergulhados entre nossos semelhantes, enxergamos o outro para lá da fronteira, que nada mais é do que uma convenção a respeito de uma linha imaginária que nos separa, como o “outro”. Ressaltamos as diferenças e minimizamos as semelhanças, de modo a fazer com que não nos identifiquemos, e assim não nos sintamos parte de um todo.

Costurando esses fragmentos e adicionando uma experiência de imersão na cidade colombiana que durou um pouco mais de um mês, coloquei em prova todas as questões por mim levantadas a respeito do meu sentimento enquanto latino-americana, as nossas possíveis semelhanças e diferenças, a partir de conclusões próprias dessa vivência, porque não há forma melhor para se aprender do que vivendo.

"de onde
você é?"

Ou mesmo "onde você vive?", essas são prováveis perguntas que faríamos -e fazemos- a uma pessoa desconhecida com a qual queremos estabelecer uma primeira interação, no momento de obter as informações mais globais a respeito daquele indivíduo. Isso acontece porque o lugar/ambiente onde aquela pessoa nasceu e/ou viveu diz muito sobre ela. A partir da resposta, então, podemos estabelecer rapidamente conexões com padrões e memórias acumuladas a respeito daquele lugar que nos transmitem informações. Essa é, de forma simplificada, uma maneira de entendermos como uma identidade social está intimamente ligada ao ambiente no qual ela acontece e todos os seus fatores secundários, a identidade social urbana, ou, num sentido mais amplo, a identidade cultural.

Os cenários físicos onde qualquer pessoa desenvolve sua vida cotidiana possuem um importante papel na configuração da sua identidade enquanto indivíduo e é nesse cenário onde acontecerão suas relações sociais e de estabelecimento e diálogo com símbolos presentes no espaço que transmitem significados, e que serão a cada momento interpretados e reelaborados num processo de reconstrução que enriquece ambas as partes, relacionando-as.

A definição de identidade social que propõe Tajfel "É aquela parte do autoconceito de um indivíduo que se deriva do conhecimento de pertencimento a um grupo ou grupos sociais juntamente com o significado valorativo e emocional associado a esse pertencimento"(TAJFEL, 1986: p.22), sendo a parte comum que há em mim e em todos aqueles que compõe determinado grupo e que surge das interações de seus membros entre eles e com os de fora.

Um dos fatores que configuram a identidade social de um indivíduo ou de um grupo é o sentimento de pertencimento ao seu entorno. Sendo assim, é correto pensar que os mecanismos de apropriação do espaço são fundamentais para esse processo de identificação seja partindo da ação-transformação ou da identificação simbólica, onde o espaço deixa de ser espaço para ser lugar. E esse mecanismo de apropriação facilita o diálogo entre os indivíduos e seu entorno numa relação dinâmica de interação, quando o indivíduo se apropria do espaço transformando-o física e/ou simbolicamente e ao mesmo tempo incorpora a si mesmo determinadas fragmentos -seja em forma de sentimento, atitudes, afetos, etc.- que se fazem fundamentais na sua própria definição enquanto indivíduo.

De forma análoga num ambiente urbano, a parte da minha identidade que é única e pessoal eu formo dentro da minha própria casa, me pertence. Mas a identidade coletiva que eu construo com o grupo que me cerca, é construída nos ambientes de encontro, sejam eles públicos ou privados, numa calçada ou numa mesa de bar. Já que é necessário o encontro para que essas relações se construam e aconteçam. E eu, na minha função de arquiteta e urbanista, me coloco no meu lugar de, dentro da questão da identidade, entender que onde eu posso atuar não é na criação desses encontros propriamente ditos, ou na imposição de novos símbolos que serão (ou não) adicionados à identidade de um grupo e um local por minha escolha, mas na qualificação dos espaços onde eles podem acontecer de forma democrática e convidativa para todos.

Baseado na leitura do texto "El concepto de identidad social urbana: una aproximación entre la psicología social y la psicología ambiental" por Sergi Valera no departamento de Psicología da Universidad de Barcelona, 1994.

AMÉRICA LATINA: QUEM SOMOS?



AMÉRICA LATINA

INFORMAÇÕES

 20 PAÍSES

 625 MILHÕES

A América Latina, por definição, não é um espaço geográfico ou um continente, mas sim, uma expressão utilizada para fazer referência ao conjunto de países americanos onde o idioma oficial é de origem latina: espanhol, português e francês. Como resultado, soma-se quase toda a América do Sul e Central, excluindo Guiana Francesa, por ser ainda parte do território da França, Porto Rico, Guiana e Suriname, cujos idiomas oficiais são inglês e holandês respectivamente.

Sua geografia é bem marcada pela presença da Cordilheira dos Andes, que a corta de norte a sul, dividindo o continente na parte estreita voltada para o Oceano Pacífico e a outra, muito mais extensa, para o Oceano Atlântico.

No fim do século XV, Cristóvão Colombo chega à América, neste período, três grandes sociedades se organizavam no território: Maias, Incas e Astecas. E além dessas, muitas outras tribos indígenas. Apesar de bastante desenvolvidas e estruturadas,

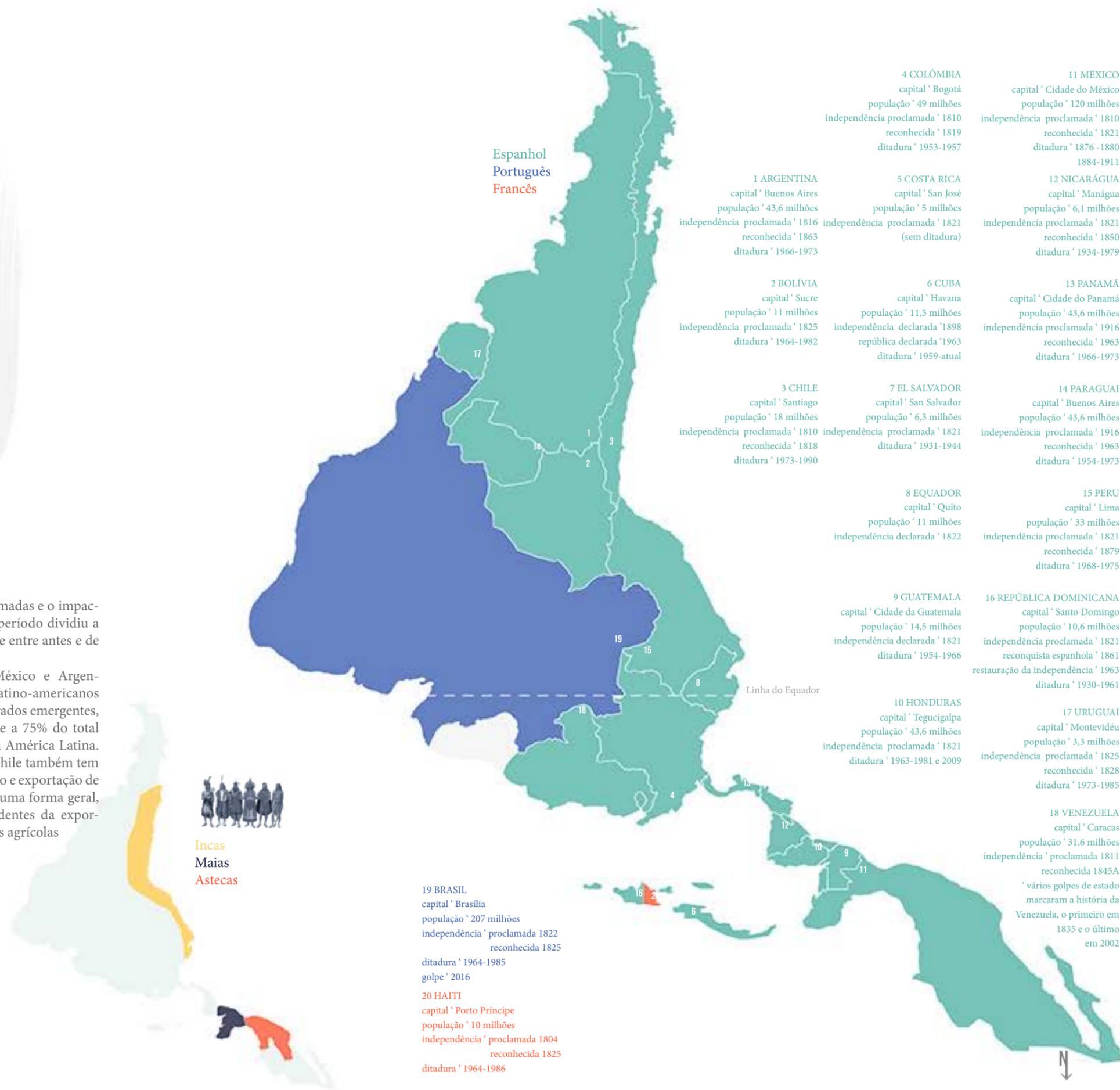
todas elas foram dizimadas e o impacto tão grande que o período dividiu a história do continente entre antes e depois de Colombo.

O Brasil, México e Argentina são os países latino-americanos mais ricos, e considerados emergentes, cujo PIB corresponde a 75% do total de todos os países da América Latina. Além desses três, o Chile também tem destaque em produção e exportação de manufaturados e, de uma forma geral, os países são dependentes da exportação de commodities agrícolas e minerais.

Incas
Maias
Astecas



Espanhol
Português
Francês





Bogotá, 2017.

RECADO DE GABRIEL GARCIA MARQUEZ

Para muitos somos o continente do futuro, por grande parte da reserva genético-cultural do planeta se encontrar em nossos países. A América Latina é uma mistura de identidades, uma junção de culturas que se estabeleceram nesse território enriquecendo-se. Somos um continente mestiço, heterogêneo, plural e diverso. Fomos arrancados e exilados, sofremos com a conquista e a colonização, suportamos e sobrevivemos à Inquisição colonial e as ditatoriais do período da guerra fria. Conquistamos nossa dignidade como povo graças a numerosas e heroicas lutas.

Nosso subcontinente foi capaz de desenvolver uma cultura da sobrevivência, uma cultura de luta que permanece contra todo tipo de agressão, uma cultura da resistência à dominação, uma cultura de defesa da vida em todas as suas expressões; sem dúvidas não estamos plenamente libertos. Não se pode esquecer que a maior parte dos países da América Latina têm perto de 200 anos de independência. Nesse meio tempo, passamos da condição de nações orgulhosas de sua autonomia, para países dependentes do centro imperial hegemônico.

Se construiu um mercado global: vestimos as mesmas coisas, os alimentos e as formas de recreação também são as mesmas; vemos os mesmos programas de TV a cabo, estamos cada vez mais conectados por meios de comunicação e transporte. O mundo está passando por um período de grande transformação, assim como nós mesmos. As fronteiras desaparecem e as distâncias se reduzem ainda que ao mesmo tempo se ampliam os espaços aos quais temos acesso.

O tempo corre, os processos se aceleram, os fluxos circulam mais rapidamente (informação, bens, dinheiro e decisões). Isso nos permite viver uma quantidade muito maior de acontecimentos ao mesmo tempo. Estamos expostos às mesmas influências que os outros bilhões de habitantes do planeta. E todas essas enormes mudanças levaram a uma sensação de perda de referência, de des-identificação. Começam a diluir-se nossas certezas ancoradas no passado, nossas necessidades fundamentais de proteção, de segurança, de autoafirmação, e, por fim, de identidade.

LATINOS? AMERICANOS?

“A América Latina não quer, nem tem qualquer razão para querer, ser massa de manobra sem vontade própria; nem é meramente um pensamento desejoso que sua busca por independência e originalidade deva se tornar uma aspiração do Ocidente. No entanto, a expansão marítima que estreitou essa distância entre nossas Américas e a Europa parece, ao contrário, ter acentuado nosso distanciamento cultural.

Por que a originalidade nos foi agraciada tão prontamente na literatura e tão desconfiadamente nos foi negada em nossas difíceis tentativas de mudanças sociais? Por que pensar que a justiça social perseguida pelos europeus progressistas aos seus próprios países não pode ser um objetivo da América Latina, com métodos diferentes em condições desiguais?

Não: as incomensuráveis violência e dor de nossa história são o resultado de antigas iniquidades e amargas caladas, e não uma conspiração tramada a três mil léguas de nossa casa.

Mas muitos líderes e intelectuais europeus têm pensado assim, com a infantilidade de seus antepassados que se esqueceram do proveitoso excesso de sua juventude, como se fosse impossível chegar a outro destino que não o de viver entre a cruz e a espada. Isto, meus amigos, é o tamanho exato de nossa solidão.

Apesar disso, à opressão, ao saque e abandono, respondemos com vida. Nem enchentes nem pragas, nem fome nem cataclismos, nem mesmo as eternas guerras, séculos após séculos, foram capazes de subjugar a persistente vantagem que a vida tem sobre a morte. Uma vantagem que cresce e acelera: todo ano, há 74 milhões de nascimentos a mais do que mortes, número o suficiente de novas vidas para multiplicar, a cada ano, a população de Nova York sete vezes.

Cara a cara com esta realidade horrenda que pode ter parecido uma mera utopia em toda a existência humana, nós, os inventores das fábulas, que acreditamos em qualquer coisa, nos sentimos inclinados a acreditar que ainda não é tarde demais para nos engajarmos na criação da utopia oposta.

Uma nova e avassaladora utopia da vida, onde ninguém será capaz de decidir como os outros morrerão, onde o amor provará que a verdade e a felicidade serão possíveis, e onde as raças condenadas a cem anos de solidão terão, finalmente e para sempre, uma segunda oportunidade sobre a terra.”

Gabriel Garcia Marques, Trechos de
“A Solidão da América Latina”
*Discurso pronunciado ao receber o Prêmio Nobel da Literatura por
Cem anos de Solidão em 1982*

“Há tempos já sabemos que o homem culto não é aquele que sabe muito sobre as culturas alheias, mas sim o que conhece profundamente a própria cultura. Sem dúvida esse é o caminho para sermos donos do nosso tempo e do nosso espaço.”

(GUTIERREZ, 1989: p.42)

De qualquer forma, essa latitudinalidade sempre foi usada de forma pejorativa. Num primeiro momento relacionada a uma condição de dominação ou posse por parte dos Latinos, sejam eles franceses, espanhóis ou portugueses (que já nesse momento excluía os povos autóctones), posteriormente associada à ideia de monarquia, conservadorismo e em outras palavras: atraso. E então, quando o termo se estabelece, na metade do século XX, passa a ser sinônimo de instabilidade política, estrutura produtiva atrasada, dependência econômica que é como se entende até hoje. Fica claro dessa forma que a questão não é simplesmente o nome dado, mas toda o peso histórico que se encontra por trás, ou infelizmente, a frente, da América Latina.

A nossa versão da história

Baseado na leitura de “Veias Abertas da América Latina” por Eduardo Galeano

A compreensão histórica da realidade latino-americana, horizonte explícito da nossa potencialidade cultural, é o primeiro e mais importante fator para o entendimento da construção da nossa identidade. É necessário nos “re-conhecermos” para que nos conheçamos, e isso só é possível quando se tem entendimento do caminho percorrido para que chegássemos aqui. É esse olhar para trás, o olhar de novo, que nos permite uma leitura com mais clareza de onde estamos e para onde vamos.

Paul Ricoer, (2005) filósofo e pensador francês do período seguinte à Segunda Guerra Mundial, em estudo chamado “Percurso do Reconhecimento”, divide esse processo em três momentos: o primeiro, que para que nos reconheçamos é necessário o outro como referência, o segundo sobre como o outro nos identifica, que leva à problemática do “ser reconhecido”, e o terceiro que fala sobre esse reconhecimento mútuo.

Partindo, então, desse olhar retrospectivo, a primeira questão a ser levantada é a distorção da imagem que temos de nós mesmos por termos a nossa própria história contada, desde o século XIX, a partir da perspectiva do europeu-dominador, o outro, e não

a partir da nossa própria visão. Isso é o que motivou o escritor uruguaio Eduardo Galeano a escrever Veias abertas da América Latina, uma das bases bibliográficas deste trabalho. Neste livro, Galeano busca recontar a história a partir da visão dos colonizados, muito menos romantizada e mais cruel do que nos contam outros livros.

Os primeiros registros e histórias contadas pelos europeus, que viriam a formar pouco a pouco nosso ideário a respeito de nós mesmos, partiam do pensamento dominante da época: o barroco, nele só existem dois lados: o bem ou o mal, o certo e o errado.

Nossa derrota esteve sempre implícita na vitória dos outros. Nossa riqueza sempre gerou nossa pobreza por nutrir a prosperidade alheia: os impérios e seus beaguins nativos.
(Eduardo Galeano)

Uma visão maniqueísta que como é de se imaginar, colocava a Europa e suas instituições como a representação do bem, e a América, imediatamente, na posição do mal, identificada com símbolos como demônios, bruxas e feiticeiras. Assim, ao construir uma imagem depreciativa dessa América, o europeu exaltava a posição da Europa como local onde prevalecia o bem e a lei de Deus, numa dupla construção indentitária.

Esse “endeusamento” da Europa favoreceu o trabalho de escravização, gerando uma obediência em discussões ou critérios. Essa situação se prolongou por pelo menos três séculos. Transferência e acúmulo das nossas riquezas -sejam elas minerais, ou os frutos da nossa terra fértil- foi o que bancou, por exemplo, a Revolução Industrial, que teve como berço a Inglaterra no século XVIII (2).

Como herança, além de um território saqueado e empobrecido, somos devedores àqueles que nos roubaram. O que nos deixaram foi uma história mal contada, cegamente amarrada à sorte da historiografia euro-

cêntrica, e ultimamente também ofuscada pela América do Norte. Tudo isso criou uma leitura de nós mesmos, um “re-conhecimento” distorcido, que nos leva sempre a uma autocomiseração, e serve também como eficiente ferramenta para o ceticismo, a impotência e o complexo - ou seja, a dependência.

A intenção presente em As Veias Abertas da América Latina de discutir fatos normalmente ignorados pela história oficial é alcançada. O fato do livro ter sido proibido de circular no Uruguai – país do autor – Argentina e Chile causaram no escritor uma alegria tremenda, que pode ter a confirmação de que suas palavras escancararam partes da história guardadas a sete chaves, e contribuir, assim, para um despertar de consciência em relação à nossa própria história.

O termo

Baseado na leitura de “A invenção da América Latina” de Hector Bruit

Antes de explicar sobre a identidade latino-americana a fim de entender a quem se está referindo quando se utiliza o termo, é necessário entender o processo de construção da ideia da América Latina, o nascimento do nome e da simbologia, na perspectiva da modernidade.

O “descobrimento” da América refletiu uma mudança profunda no cenário social e econômico europeu, como também revolucionou o imaginário a respeito do nosso território. A história da construção do nome para esse novo continente coincide com a história de dominação e apropriação desse imaginário e, por consequência, das riquezas e identidade que esse possuía.

O termo “América Latina”

que pelas palavras indica a parcela do continente com origem ou de posse latina (1), antes de mais nada, desconsidera consequentemente desvaloriza os povos autóctones, indígenas ou os negros. Essa construção de pensamento, que originou nosso nome, se deu a partir da perspectiva do dominador –latino-, e crendo nisso estabeleceu-se uma América Latina à margem do mundo ocidental moderno, periférica, inferiorizada e explorada.

Apesar de se atribuir a autoria do nome ao político francês Michel Chevalier, a primeira citação acadêmica do termo foi por um argentino, Carlos Calvo em 1864 (BRUIT, 2000: p.2). Nessa ocasião, em carta a Napoleão III, Carlo diz que a obra era um reconhecimento e gratidão da raça latina à

inteligência superior do Imperador.

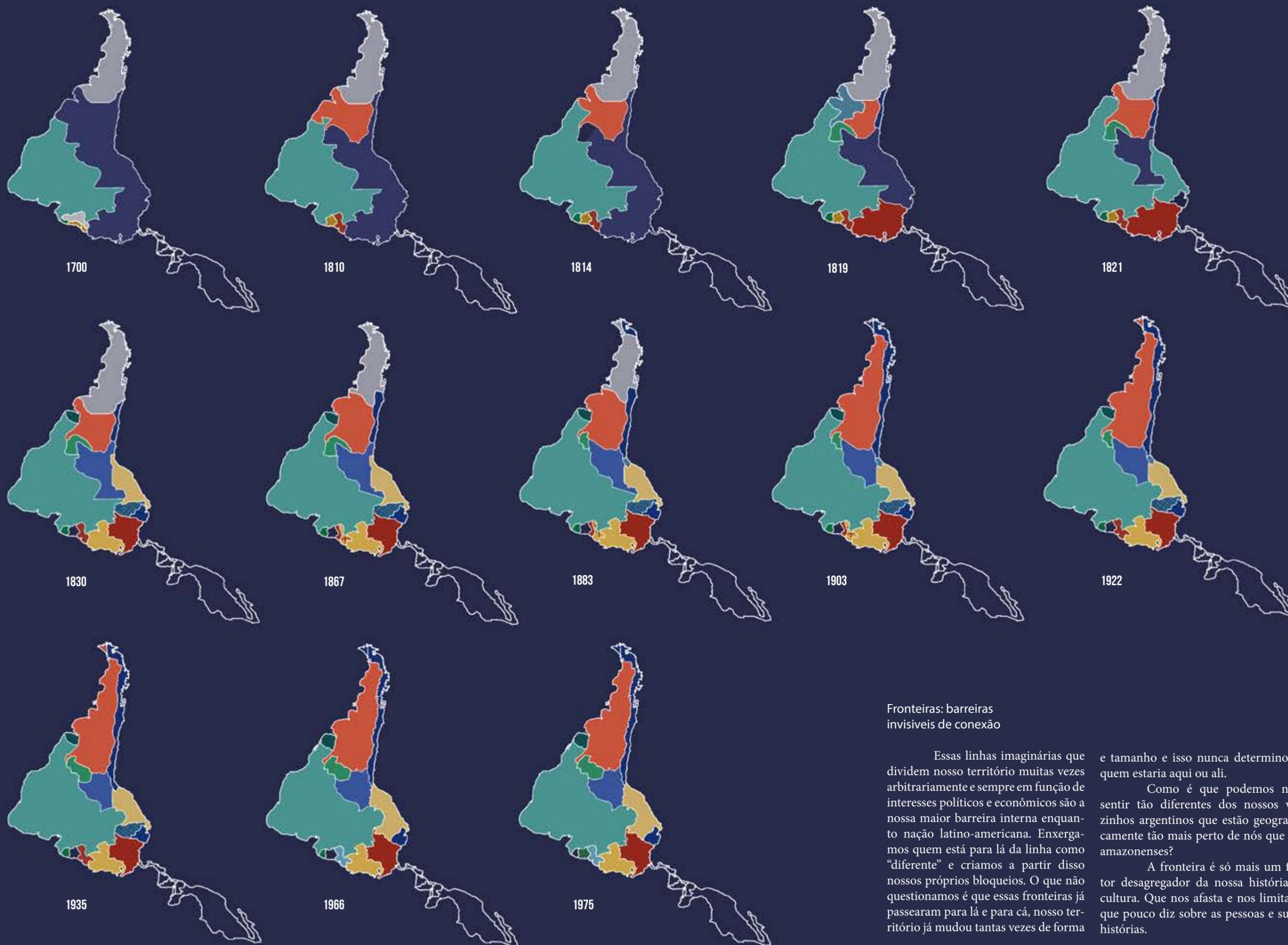
Em 1865, Chevalier, em livro de sua autoria Cartas sobre a América do Norte, usa o termo para diferenciar os americanos de colonização anglo-saxônica e protestantes, daqueles de idiomas provenientes do latim e católicos. A intenção era justificar uma invasão no México a fim de deter o expansionismo protestante te, tendo a França como única nação católica capaz de tal.

Até a segunda guerra mundial o termo foi utilizado esporadicamente em produções acadêmicas, mas em nenhum momento foi considerada uma nomenclatura oficial. É importante lembrar que a ideia de latitudinalidade não existia na consciência político-cultural dentro do continente.

(1) O termo latino, em sua origem, faz referência aos povos latinos, que ocuparam a região central da Itália no I milênio a.C e viriam a ser o primeiro núcleo do Império Romano cuja língua falada ficou conhecida como Latim. Esta é a raiz do espanhol, português, italiano e francês

(2) Em 1703, Inglaterra e Portugal assinam o Tratado de Methuen, também conhecido como Tratado de Panos e Vinhos, que foi um acordo de abertura da economia portuguesa à importação de produtos britânicos.

O tratado foi extremamente desfavorável à economia portuguesa, pois os ingleses puderam exportar para Portugal, e sua colônia na América (Brasil), grandes quantidades de produtos têxteis de alto valor, além de outros manufaturados, favorecendo o processo de Revolução Industrial na Inglaterra, que estava em gestação, ampliando a produção têxtil deste país, assim como as exportações de manufaturados.



Fronteiras: barreiras invisíveis de conexão

Essas linhas imaginárias que dividem nosso território muitas vezes arbitrariamente e sempre em função de interesses políticos e econômicos são a nossa maior barreira interna enquanto nação latino-americana. Enxergamos quem está para lá da linha como “diferente” e criamos a partir disso nossos próprios bloqueios. O que não questionamos é que essas fronteiras já passaram para lá e para cá, nosso território já mudou tantas vezes de forma

e tamanho e isso nunca determinou quem estaria aqui ou ali.

Como é que podemos nos sentir tão diferentes dos nossos vizinhos argentinos que estão geograficamente tão mais perto de nós que os amazonenses?

A fronteira é só mais um fator desagregador da nossa história e cultura. Que nos afasta e nos limita e que pouco diz sobre as pessoas e suas histórias.

O que as cidades nos contam

Baseado na leitura de “Ensaio sobre a urbanização Latino Americana” de Milton Santos

Milton Santos, geógrafo brasileiro, em seu livro “Ensaio sobre a urbanização Latino Americana” reconta a história da urbanização da América Latina sob a perspectiva da economia e geopolítica, revelando outros aspectos da formação das nossas cidades.

A começar pela afirmação de “o subdesenvolvimento é um fenômeno dotado em todas as suas partes das mesmas características gerais” onde os países subdesenvolvidos, por compartilharem de semelhante condição econômica, fazem parte de uma mesma família que sofre os efeitos da dominação de países ou regiões mais desenvolvidos. E a urbanização, processo dependente da economia, não acontece de forma diferente. Ainda que existam diferenças históricas ou sociológicas, é a economia o fator determinante. Sendo assim, os países latino americanos, além de compartilharem de cultura semelhante, compartilham de uma mesma história de formação das cidades, gerando cidades e problemas urbanos semelhantes.

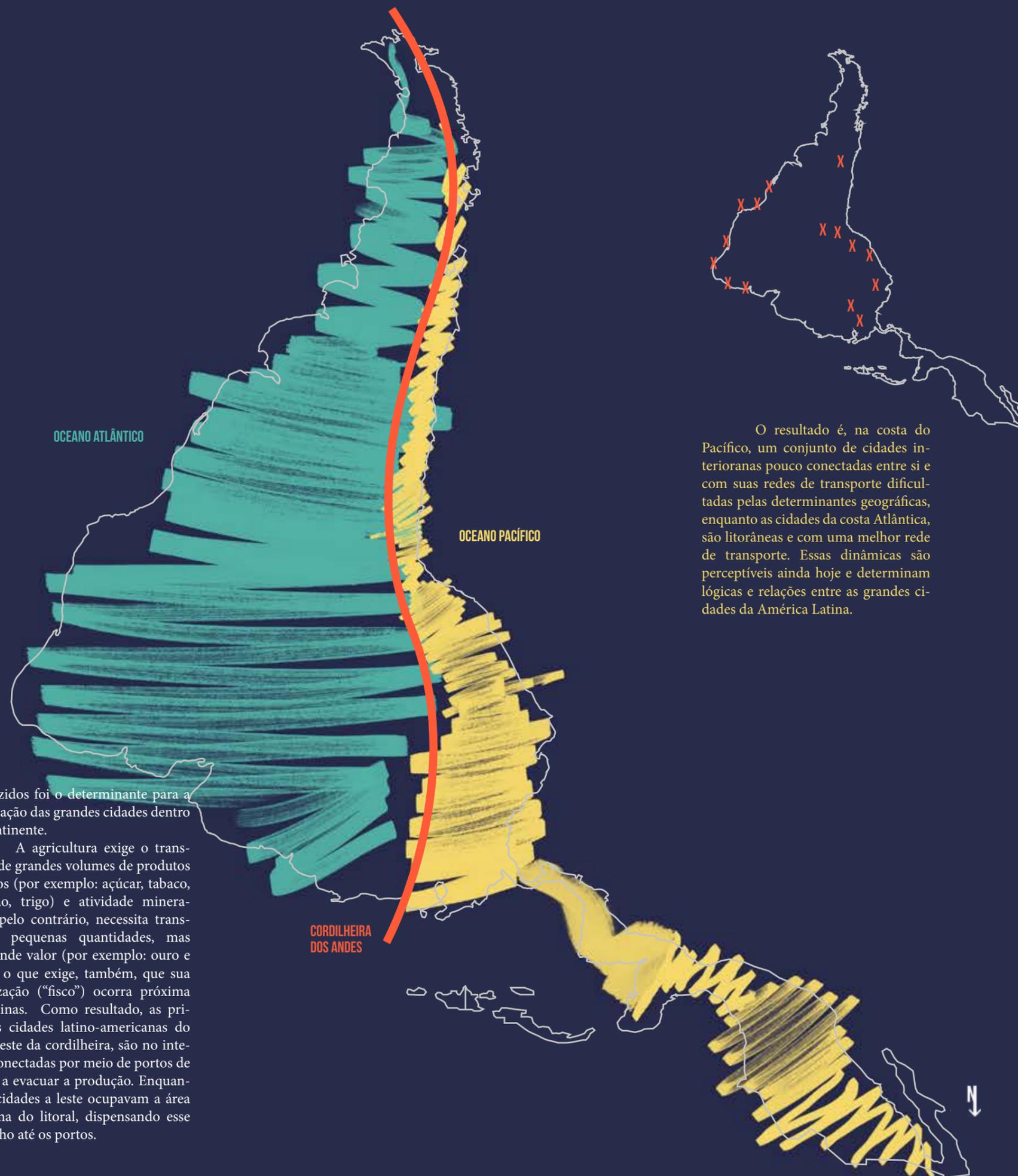
Fica clara a importância de estudar o que ocorre dentro do organismo urbano sem desconectá-lo de seu contexto, de forma a com

preender as relações que a cidade mantém com sua região, com seu país ou com o mundo, assim como o conteúdo de cada um destes organismos urbanos. A começar pela forma como se organizaram nossas primeiras cidades no período de colonização e de que forma isso ainda está presente nos dias de hoje. De maneira didática, Santos as divide a América Latina entre costa do Pacífico e costa do Atlântico, separadas pela Cordilheira dos Andes, e então apresenta a relação direta entre a disponibilidade de recursos exploráveis e a escolha dos primeiros assentamentos e como isso se reflete na economia de cada país e consequentemente nas suas formas de urbanização.

A costa Atlântica tem como característica aclives suaves desde o litoral até os planaltos interiores onde aconteceu a penetração e comunicação entre as partes, facilitando a ocupação. Enquanto a costa do Pacífico, de geografia mais acidentada, teve essa comunicação prejudicada. Nela, a primeira atividade econômica é a exploração mineira, enquanto do outro lado da cordilheira, a primeira atividade é a agricultura. A partir disso, o transporte e fiscalização dos produtos

produzidos foi o determinante para a localização das grandes cidades dentro do continente.

A agricultura exige o transporte de grandes volumes de produtos pesados (por exemplo: açúcar, tabaco, algodão, trigo) e atividade mineradora, pelo contrário, necessita transportar pequenas quantidades, mas de grande valor (por exemplo: ouro e prata) o que exige, também, que sua fiscalização (“fisco”) ocorra próxima das minas. Como resultado, as primeiras cidades latino-americanas do lado oeste da cordilheira, são no interior, conectadas por meio de portos de forma a evacuar a produção. Enquanto as cidades a leste ocupavam a área próxima do litoral, dispensando esse caminho até os portos.



O resultado é, na costa do Pacífico, um conjunto de cidades interiores pouco conectadas entre si e com suas redes de transporte dificultadas pelas determinantes geográficas, enquanto as cidades da costa Atlântica, são litorâneas e com uma melhor rede de transporte. Essas dinâmicas são perceptíveis ainda hoje e determinam lógicas e relações entre as grandes cidades da América Latina.

Arquitetura: Patrimônio de experiências

Baseado na leitura de "Arquitetura Latino-Americana: textos para reflexão e polêmica" de Ramon Gutierrez

As arquiteturas -e por consequência as cidades- são resultados físicos de processos históricos do seu tempo. Mais do que cumprir com suas funções sociais, de abrigo, etc., são a materialização de um momento e de todo o pensamento corrente. Estudar as cidades latino-americanas e seus processos de formação, como fez Milton Santos, nos permite chegar a conclusões a respeito da nossa história e a respeito de nós mesmos sob uma perspectiva diferente e mais concreta.

O argentino Ramon Gutierrez foi o primeiro arquiteto a dedicar sua carreira e estudos para a temática da latino-América na tentativa de buscar nossas raízes comuns e assim nos aproximarmos. Em seu livro "Arquitetura Latino-Americana: textos para reflexão e polêmica" de 1989, reúne as principais publicações dos seus anos anteriores de trabalho e que são valiosíssimas para a compreensão do tema.

"A história não é uma fonte de abastecimento de elementos formais, nem um receituário teórico que nos permite estar em um "futuro" irreal mediante a um consumo frívolo do passado. A história se reflete nos feitos culturais e sociais que integram a força viva das comunidades. Assim, a identidade do homem, juntamente com a sua paisagem natural e cultural, é o caminho para compreender seus modos de vida e escalas de valor e dar, por fim, uma resposta adequada às suas necessidades a partir de possibilidades concretas." (GUTIERREZ, 1989: p.8)

De forma crítica, Gutierrez apresenta os reflexos do colonialismo na formação da nossa identidade cultural, materializada em cidades e edificações, que como é de se imaginar, é e sempre foi muito vinculada aos modismos europeus, e às necessidades de consumo quando se trata do mundo moderno, e que por consequência desvalorizam o que é nosso. E que desconsidera também, a disponibilidade de recursos naturais e alimentícios que possuímos, condição que nos coloca em uma situação de privilégio ignorada. Se bem aproveitada, possibilitaria repensar nosso desenvolvimento a partir de parâmetros diferentes desses "falsos" modelos que nos são apresentados, assim de maneira autêntica.

"Enquanto nós, dos países latino-americanos, não tomarmos consciência de nossas potencialidades e possibilidades, não teremos alternativas, e continuarão nos oferecendo casas de madeira importadas do Canadá, em "estilo" Zurique, ponderosa, etc.; continuarão proliferando ambientes "country" para a vaidade consumista, e os estilos como o mediterrâneo insular, o andaluz espástico, o inglês imperial, o normando cipaio, o chalé epidérmico, ou o que quer que seja. Enfim, essa arquitetura consumista sempre dará bons lucros e até fará parte do repertório pós-moderno, nessa antologia do desconcerto, que nós, argentinos (*leia-se: latino-americanos*) estamos escrevendo sem perceber." (GUTIERREZ, 1989: p.29)

O arquiteto atenta também

para o "re-conhecimento" da história como forma de compreensão e valorização da mesma por meio da revalorização do patrimônio arquitetônico, não somente com intenção de recuperar os significados dos "monumentos", mas também para resgatar a "memória histórica" da comunidade numa tentativa de resgatar os valores das relações sociais e culturais com o espaço, que são essenciais para a personalização de qualquer povo, e que vêm se perdendo com a produção de arquiteturas sem caráter, que moldam os espaços sem se relacionar com o meio em que se inserem e que pouco a pouco o esvaziam de estímulos culturais.

Dentro dessa metodologia do resgate histórico, apesar da infinidade de fatores culturais, geográficos, etc., que é sabido que se espalham pela imensidão do nosso continente, Gutierrez foi atrás de pontos em comum na nossa formação enquanto povo, materializadas nas cidades, já que, como já foi dito nas páginas anteriores, compartilhamos de capítulos comuns das nossas histórias e que por consequência se transferem à nossa cultura. E o resultado das suas pesquisas foi resumido em dois pontos aos quais me referirei em outros momentos como "Os dois pontos de Gutierrez": A influencia da paisagem e ousa dos espaços comunitários e públicos.

1 - A INFLUÊNCIA DA PAISAGEM

"Desde a formação dos núcleos pré-hispânicos até já bem entrado o século XIX, a presença da paisagem teve uma importância indubitável na nossa arquitetura. O meio natural condicionou de maneira vital as formas de assentamentos, de organização do espaço físico, de produção arquitetônica e de muitas outras formas culturais e tangíveis." (GUTIERREZ, 1989: p.35)

A abundância de espaço, a amplitude das nossas paisagens, a presença de fatores geográficos tão únicos e marcantes foram fatores a influenciar a nossa produção de arquitetura desde antes mesmo de sermos colonizados. E essa extensão do território possibilitou aos europeus novas formas de ocupação diferentes daquelas que costumavam reproduzir.



"A altura desses pilotis, é uma altura americana, eles têm 9 metros. Essa generosidade de altura, só um americano, ..., só um brasileiro, só alguém acostumado com essa extensão de horizonte que nós temos para propor uma coisa tão alta. Os pilotis do Le Corbusier eram mais modestos, estavam em uma outra escala. Isto aqui foi uma contribuição do Oscar Niemeyer para o projeto, por exemplo."

Margareth S Pereira, Arquiteta e Urbanista em entrevista à SESC TV no documentário "Palácio Capanema" para a série Arquiteturas.

2 - O USO DOS ESPAÇOS COMUNITÁRIOS E PÚBLICOS

"O domínio que tinham as culturas indígenas dos espaços externos se complementou com as propostas espaciais hispânicas e propiciou uma articulação das duas experiências em soluções de notável qualidade. O uso diferenciado dos espaços urbanos, a concentração dos artesanatos e ofícios em certas ruas, a inter-relação e o encontro-social como expressão vital da comunidade tudo isso constituiu, historicamente, traços de identidade insubstituíveis. Esse uso intensivo do espaço comum, condicionado pelos matizes de clima e meio geográfico, assim como a carga simbólica adquirida pelo uso do

espaço, é uma manifestação paradigmática de inclusão e participação.

Esses fatores nos levam a buscar os traços de uma identidade arquitetônica a partir dos modos de vida de nossas comunidades, recorrendo mais aos conceitos implícitos nessas formas de vida do que a um repertório de formas historicistas." (GUTIERREZ, 1989: p.36-37)

Como característica, nós, latino-americanos, temos nossos espaços privados reduzidos e levamos nossa vida social para os espaços coletivos, esses, mais generosos. Somos famosos por nossas festas tradicionais de rua, pelas festividades e danças ao ar livre,

e essa, que é também uma característica social, se percebe na concepção dos nossos espaços.

"Para que exista uma arquitetura nacional e latino-americana que nos identifique, é preciso construir uma teoria arquitetônica que, partindo da nossa realidade atual, concretize nossos traços dominantes. Estes, conjugados com nossas vivências sociais e culturais, e com nossos recursos econômicos e tecnológicos, devem fornecer uma resposta adequada às exigências de nossos povos." (GUTIERREZ, 1989: p.37)

A RUPTURA COM A FORMAÇÃO DA IDENTIDADE DA ARQUITETURA DE BASE POPULAR: O SÉCULO XIX

A partir do século XIX e com auge no movimento moderno, a produção de arquitetura nas Américas e também no mundo desviou o seu caminho em busca de processos próprios de ao apego aos modelos de prestígio. Essa mudança significou a ruptura e a alienação de um repertório de formas, alterando não só as funções como o comportamento do homem diante do seu meio cultural.

Os valores do individualismo passaram a predominar sobre a solidariedade: a competição sobre a antiga integração. A cidade deixou de ser uma unidade conceitual para converter-se numa somatória de obras de “prestígio”. Essas são respostas ao novo modelo de mercado que passava a dominar o mundo.

Na opção entre uma tradição incômoda e a promessa de um progresso ilimitado, surgiu a dialética “civilização da barbárie”, que atou nossos destinos a horizontes longínquos e desprezou nosso próprio continente, nossa história e nossa cultura. E essa vontade da mudança, negou o velho, gerando uma destruição do patrimônio restante dos séculos anteriores.

“A fraqueza econômica e política dos nossos municípios - que historicamente exerciam controle sobre a cidade - é, hoje, em toda a América Latina, um dos pontos-chaves que é preciso mudar.

A degradação de nosso ambiente não se produz apenas pela destruição física do nosso patrimônio histórico e cultural, mas por muitas outras linhas de ação, como a falsificação historicista, a monotonia, a dispersão e o caráter caótico de uma arquitetura de especulação. O mais dramático, porém, é a perda dos valores sociais de convivência, a destruição da solidariedade comunitária na cidade construída com base na competição e não na cooperação.”

O novo objetivo é a originalidade. A todo custo. A arquitetura

desviou seus caminhos da busca de sua função social, da importância da economia de materiais e mão de obra, da movimentação da economia local, aquela arquitetura do serviço, que procura responder aos problemas da sociedade, e não a cobrir a glória (leia-se: ego) do arquiteto e é necessário tomarmos consciência disso e retomarmos nosso rumo.

RESUMO DAS CONSEQUÊNCIAS

-A desconfiança quanto a tradições: fruto do nosso complexo de inferioridade do passado.

-A especulação imobiliária: os interesses imobiliários mandam e desmandam nas nossas cidades.

- A incapacidade de aproveitar o existente: arquitetura do desperdício e do consumo.

-A destruição do nosso patrimônio motivado não só pela especulação imobiliária mas também por uma rejeição cultural ao que é “velho e ultrapassado”.

-A superposição de sistemas incompatíveis: perde-se a visão da cidade como um todo orgânico que passa a ser concebida por agregação, sem uma preocupação com o pré-existente.

- A arquitetura se reduzindo a um suporte para a sucata comercial.

-A cidade concebida como um sistema de serviços (problema derivado das concepções urbanísticas do movimento moderno), que faz com que seja vista sob uma óptica mecanicista e não mais como um local de encontro e integração social.

“Já sacrificamos bairros inteiros em favor de avenidas expressas; já movemos comunidades assentadas em função de um planejamento rígido que partia mais do “deve ser” teórico do que da realidade prática; já criamos “espaços comuns” que são terra de ninguém, como retalhos que sobram de uma arquitetura fadada ao esquecimento.

A degradação do nosso ambiente expressa a perda da nossa identidade e de nossa qualidade de vida. Ela nega o sentido de inclusão do indivíduo na comunidade. Exerce o poder político autoritariamente, sem participação democrática, permitindo a especulação imobiliária, e assim nega a participação. Nega também o pluralismo, ao conceber uma cidade elitista e exclusiva. É, por fim, “despersonalizante”, porque vai destruindo a construção criativa de nossa cultura nacional.”



O arquiteto argentino Ramon Gutierrez, nascido em 1939 na cidade de Buenos Aires, foi o primeiro e é provavelmente ainda a maior referência dentro do campo do patrimônio, arquitetura e urbanismo latino-americanos de todos os tempos. Foi professor de universidades na Argentina, coordenador e também professor de vários mestrados em universidades latino-americanas e espanholas; realizou cursos, palestras e conferências em universidades da Argentina, Chile, Peru, Venezuela, Colômbia, México, Equador, Estados Unidos, Uruguai, Paraguai, Bolívia, Brasil, Guatemala, Espanha e Itália e autor de uma ampla produção científica premiada dentro dessa temática. É atualmente professor na Universidade Pablo de Olavide em Sevilha e desde a década de 1970 consultor da UNESCO em Patrimônio Cultural da Ibero América.

Duas de suas maiores heranças deixadas aos latino-americanos, são: o CEDODAL (Centro de Documentação de Arquitetura Latino-Americana), que reúne bibliografias, publicações e documentos próprios, reunidos no decorrer dos seus 30 anos de pesquisa; e o SAL (Seminário de Arquitetura Latino-Americana).

SEMINÁRIO DE ARQUITETURA LATINO AMERICANA (SAL)

Durante a I Bienal de Arquitetura em Buenos Aires, no ano de 1985, organizou-se de maneira espontânea o que viria a ser chamado de Seminário de Arquitetura Latino Americana (SAL). Esse encontro, convocado pela Sociedade Central de Arquitetos da Argentina e o Centro de Arte e Comunicação argentino, tinha como objetivo criar um espaço para debater e refletir sobre os conceitos que guiam o desenvolvimento da arquitetura na América Latina, a fim de assumir uma visão crítica sobre a produção de espaços, sejam eles arquitetônicos ou urbanos no continente, reconhecendo a identidade de cada um de seus lugares. Foi a primeira vez que enxergou-se a América Latina como um grupo que deveria discutir suas questões de forma unificada de maneira a encontrar soluções comuns.

O contexto latinoamericano, para os membros envolvidos, é considerado mais do que uma simples delimitação geográfica do território ou das diferenças ocasionadas pelos diferentes desenvolvimentos histórico-políticos de cada um dos países que o integram. Compartilham de problemas semelhantes e também da variedade e riqueza de seu patrimônio cultural e nacional.

Durante esses mais de 30 anos desde o primeiro SAL, foi-se construindo um corpo teórico latinoamericano, a partir da aproximação de arquitetos de todo o continente, superando distâncias e problemas de comunicação com a intenção de difundir a riqueza de nossos pensamentos e gerar uma valorização da nossa produção arquitetônica e de espaços coletivos.



Medellin, 2017.
Foto: Maria Luisa F. Silveira

SAL VIII e o esclarecimento do conceito de identidade

Na oitava edição do Seminário de Arquitetura Latino Americana, em 2005, na cidade de Oaxtepec - México, comemorou-se 20 anos de SAL. Nesta ocasião, uma das temáticas norteadoras das discussões propostas foi a da “Identidade latino-americana no espaço urbano e arquitetônico”.

Como produto foi divulgado um texto produzido por Eliana Cárdenas, arquiteta e urbanista cubana, com os resultados dessa discussão e que serviram de base para a minha compreensão do tema e também análise do estudo de caso, parte final do trabalho.

Elaborei um resumo, partindo de uma tradução livre, tentando ser o mais fiel possível às palavras da arquiteta de modo a não perder essência do discurso.

A avaliação dos processos de construção de identidade diante de uma uniformização imposta pela globalização é um tema de indiscutível atualidade. Dentre as manifestações humanas, o ambiente urbano e arquitetônico constitui um fator básico de relação com o sentido de identidade percebido pelas pessoas.

Pode a América Latina seguir sustentando seu caráter de “periferia” ainda que produza mais conteúdo literário que a sua “pátria mãe”? Ainda que conte com as maiores cidades do mundo, etc. Não fomos nós, latino-americanos, que estabeleceram essa diferenciação entre centro-periferia, e que se o complexo de inferioridade que gera o subdesenvolvimento levou alguns a menosprezar-se, não foi a própria América Latina quem decidiu discriminar a si mesma.

O modo com que crescem e se ordenam as cidades varia de acordo com o conceito de desenvolvimento de uma determinada sociedade. Muitos setores do pensamento social na

América Latina questionaram a validade das ideias econômicas posteriores a Segunda Guerra Mundial, baseadas na possibilidade de alcançarmos um desenvolvimento semelhante ao do capitalismo dos países centrais a partir de um processo de substituição de importações que ampliaria a capacidade produtiva e o mercado interno. Esse modelo implicou numa modernização das estruturas produtivas, com uma repercussão evidente na infraestrutura e estrutura urbana. O resultado foi uma mudança na imagem de muitas cidades: de “coloniais” para “modernas”.

Cidades artificiais e insustentáveis, uma arquitetura despersonalizada que reflete apenas o que a rodeia, e que, portanto, será apenas espelho dela mesma. E essa situação imposta pelo desenvolvimento primeiromundialista, oposta às reais necessidades do nosso território e de seus habitantes, só torna mais evidente as contradições entre desenvolvimento e pobreza, produto de políticas sustentadas em interesses egoístas que se algum dia

“Não fomos nós, latino-americanos, que estabelecemos essa diferenciação entre centro-periferia. Se o complexo de inferioridade que gera o subdesenvolvimento levou alguns a menosprezar-se, não foi a própria América Latina quem decidiu discriminar a si mesma”

foram guiadas por alguém de boa-fé, estavam incoerentes com a realidade. Esse progresso, que abdicou da sua dimensão cultural –humana–, em uma sociedade regida apenas por parâmetros quantitativos, substituiu o espaço dos lugares e das pessoas pelo dos fluxos e transforma cidades em pontos nodais de economia.

A América Latina vive o paradoxo de que sua unidade se dá na sua heterogeneidade, na sua diversidade irreduzível em todos os níveis. É nela que se encontra sua maior potencialidade. Essa simbiose monumental de três raças: branca, negra e indígena, de uma importância extraordinária por suas riquezas e sua possibilidade de contribuição mútua, que havia de criar uma civilização inteiramente original. Isso faz da América Latina um território real maravilhoso se converter em cotidiano.

Nosso complexo contexto social e racial onde a dependência colonial e neocolonial impôs travas ao desenvolvimento das sociedades nascidas de tais processos, estabeleceu as condições do que é hoje a América. Por isso ainda hoje continua sendo essencial a busca de uma identidade, não só cultural, mas em todas as ordens no âmbito latino-americano.

UMA RETROSPECTIVA

Sem dúvidas, o melhor das nossas manifestações culturais, e entre elas a arquitetura, é a nossa capacidade de reinterpretação criativa, de adequação ao meio. E nessa direção, vários arquitetos desde as primeiras décadas do século XX, se propuseram a buscar uma expressão própria, em alternativas que transitam desde a recuperação de elementos arquitetônicos do passado, numa atitude formalista, até a reinterpretação de essências adequadas ao contexto físico, sociocultural e temporal tendo sua problemática pautada sob três aspectos principais: um, da análise cerca do processo de transformação da arquitetura no território e da adequação de novos modelos a partir da conquista e colonização; dois, do sentido de ruptura outorgado à modernização iniciada no século XIX e posteriormente

o XX; e três, da vinculação entre tradição e contemporaneidade desde a ruptura dos códigos do Movimento Moderno na América Latina até hoje.

Os processos de transformação do território na América, os assentamentos populacionais e a arquitetura, a extensão e intensidade da atividade fundacional a partir da conquista e colonização, as formas de ocupação que se produziram e a estruturação do sistema urbano resultante, a partir da implantação de modelos que correspondiam tanto à experiência prática como ao ideal existente na Europa, são fundamentais para compreender os fenômenos atuais: esse esquema de urbanização das colônias europeias, em especial as espanholas, marcou o território latino-americano até os dias de hoje.

As fases e modos de urbanização de nossas cidades – definidas por objetivos econômicos e de domínio da população e do território, de estabelecimento e consolidação do sistema centralizado e burocrático da colonização – junto com as características de cada lugar, geraram cidades marcadas por seu caráter de dependência em função desses objetivos, que interferiram no seu posterior desenvolvimento, imprimindo-lhes cicatrizes que perduram até os dias de hoje. E a forte relação da estrutura de controle territorial, já nas primeiras décadas do século XVII, apoiada ideologicamente por ordens eclesiásticas, seria a causa de disparidades na importância das cidades. Essas circunstâncias constituem a origem da desarticulação do território urbano latino-americano que se mantém até os nossos dias: centros urbanos relativamente dispersos dentro de um grande território, condicionando uma forte disparidade na relação cidade-campo; uma forte contradição de serviços em algumas cidades, polarizados normalmente nas capitais, causando a macrocefalia urbana atual.

Na escala da arquitetura, os fatores condicionantes portadores das dissimilaridades foram o clima ou os materiais disponíveis em cada lugar, os processos econômicos e socioculturais específicos. E é nas habitações onde se produz o maior nível de adaptação aos modelos das condicionantes do

lugar e as possibilidades dos seus construtores, assim como a aparição de soluções que se não próprias/, apropriadas, também em harmonia com as formas de vida que vão se desenvolvendo.

O panorama começa a mudar no século XIX, no momento em que balançam as relações da colonização, mas ainda sem serem desatadas todas as amarras, algumas das quais se reforçam na nova condição de neocolônia. Assim, alguns tomam o século XIX como momento chave para a cristalização das nacionalidades ao nos tornarmos “independentes” da Europa e buscarmos por vínculos mais americanos, que é o momento também em que aproximamos nossa relação em especial aos Estados Unidos na medida em que acontece essa aproximação cultural.

Desde meados da década de 20, a divulgação na América Latina das ideias do Movimento Moderno por meio de revistas ou por arquitetos que visitam ou são naturais da Europa, não elimina o debate em torno do resgate às linguagens nacionais: neocolonial, neosteca, neomaia, neoinca, etc., que se mantém presente até os anos 30 e 40, em cujo término se inicia realmente uma reelaboração do repertório moderno em função de adequá-lo às condições locais e as décadas de 50 60 são, talvez, as que mostrem um conjunto de obras representativas dessa reinterpretação.

O movimento moderno latino-americano foi marcado pela identificação e relação do novo repertório com posições políticas progressistas ou a sua assimilação como uma renovação estilística, os resultados do manejo dos códigos formais que se caracterizaram pela vitalidade expressiva, de maneira que não é possível escrever a história do Movimento Moderno à margem do que se passava no subcontinente. O termo “modernidade-apropriada” demonstra precisamente esse processo, que transborda a própria modernidade.

As realizações que tivemos nessas décadas abriram sem dúvidas um espaço de afirmação em escala internacional a respeito da qualidade da arquitetura latino-americana que busca dessas relações com o contexto.

UMA AVALIAÇÃO A RESPEITO DA IDENTIDADE

Ainda quando é evidente que o sentido de identidade na arquitetura se entende de maneira muito diversa, a avaliação daquela produzida na América Latina com intenção de determinar suas particularidades quando em comparação com a de outros lugares, começa a tomar força e profundidade a partir da década de 70, quando um novo grupo de historiadores, críticos e teóricos da arquitetura, influenciados pelo Movimento Moderno e as novas direções da crítica, estudam as manifestações latino-americanas.

O problema da identidade, aqui, assumiu um sentido prático na tentativa de buscar soluções às necessidades da população e às condições pertencentes ao lugar, mas que, como disse Roberto Segre em "A arquitetura Moderna na América Latina", é exagerada a pretensão de definir a existência de um sistema de formas e espaços que representam uma identidade latino-americana, dando ênfase no lugar como atributo fundamental dessa identidade, e fundamentá-la também em um conjunto de figuras, por mais válidas que sejam, são inadequadas, uma vez que é mais importante "o valor sociocultural de uma obra dentro do seu contexto e sua capacidade de transformação de seus valores a fim de alcançar uma melhora no nível de vida, das condições ambientais, da educação, das relações humanas em uma determinada comunidade".

Se a América Latina pode exibir construções de última moda, com materiais e tecnologias tão sofisticadas como as do "primeiro mundo", é porque somos capazes de imitar qualquer coisa quase a perfeição. Por outro lado, existem os paradigmas locais, qualificados como bons ou até magníficos exemplos de uma arquitetura que se relaciona com as condições culturais e ecológicas do contexto, reconhecidas por seu caráter representativo da latino-americanidade. Mas no final das contas, ambos resultam em paradigmas distantes do ambiente cotidiano e do homem comum das nossas terras. Entre esse nível paradigmático e as construções com mínimos

recursos que realiza boa parte da população, se encontra um infinito de alternativas de diversas qualidades e que constituem a fonte e resultado do trabalho da maioria dos arquitetos. Esse setor, assim como a arquitetura popular, deve ser objeto de maior atenção, assim como vínculos que existem entre arquitetura profissional e popular, considerada com frequência como base de uma expressão indentitária, por responder de modo fiel às necessidades de quem ali vai habitar e aos recursos materiais do lugar no qual nasce, e sem dúvidas, a reativação dos valores contidos na arquitetura popular só é possível quando os portadores desta cultura tenham capacidade e espaço para atuar e decidir sobre seus elementos culturais.

FRENTE À GLOBALIZAÇÃO: PROMOVER O SENTIDO DE IDENTIDADE NO IMAGINÁRIO COLETIVO

O fenômeno da globalização com suas formas de dominação -pela ausência de planejamento e má distribuição de recursos- limita a governabilidade das instâncias locais e até nacionais frente a governabilidade do dinheiro, induzindo a uma diminuição do financiamento público para programas de habitação e serviços, deixando-os em mãos privadas ou de ONGs, com conseqüente efeito econômico na sociedade como conjunto, a perda de qualidade do meio construído e a situação deficitária no ambiente de vida dos grupos sociais de baixa renda, etc.

Uma possível saída é potencializar a dimensão cultural da cidade frente a uma globalização não desejada, reconhecendo a influência dos discursos socioculturais no imaginário coletivo e nos processos de construção do sentido de identidade, entendendo esse último como "...representação simbólica do mundo social na relação entre nós mesmos e com os outros..."; enquanto constitui "um sistema de relações e representações resultante de interações, negociações e intercâmbios materiais e simbólicos conscientes de sujeitos social e historicamente situados". As identidades "...pertencem ao

"Uma possível saída é potencializar a dimensão cultural da cidade frente a uma globalização não desejada"

mundo das representações, apreciadas como um "...complexo sistema de percepções, imaginários, noções, ações, significados e sentidos -que movem a práxis humana, a ação social..." conforme escrito por Patricio Guerrero Arias em "Usurpação simbólica, identidade e poder", de 2002.

Os equívocos a respeito do conceito de identidade fazem necessário definir fatores fundamentais que permitam uma compreensão de como se expressa o sentido dela no espaço físico, partindo da especificidade da cidade e da arquitetura como fenômenos socioculturais. Em primeiro lugar, é imprescindível uma visão dialética dos processos de construção da identidade e sua dimensão espaço-cultural, no resultado da iteração entre tradição e inovação, e a capacidade de cada etapa para gerar novos componentes de identificação, de acordo com as possíveis variações inerentes às formas de ser e pensar de uma comunidade social vinculada a um determinado lugar, que, sobrepostas, entrelaçadas e decantadas com o tempo, conformam e condicionam os símbolos de identidade urbana: as zonas da cidade vão adquirindo valores para aqueles que a habitam segundo relações de uso e significado.

A base da identidade é vinculada a soluções essenciais que excedem as manifestações estilísticas particulares, derivadas de uma ordem estético-sociocultural mais geral e com capacidade de manifestar-se no ambiente construído de diversas classes e grupos sociais, e assimilar variações de recursos, materiais e tratamento de desenho. Deve-se incluir a adequação das características do meio ecológi-

co-paisagístico e climático do lugar às condições gerais e recursos do mesmo, levando em conta os vínculos territoriais -econômicos, funcionais, de acessibilidade- e a relação entre ambiente natural e artificial expressados em forma de cidade.

No âmbito urbano, para uma análise a respeito da identidade é importante atentar e perceber: a morfologia da cidade, as características do tecido urbano, o modo como vão se compondo os diferentes tipos de traçado e sua relação com o perfil urbano e sua evolução no tempo na medida que aparecem outras zonas ou as modificações sofridas no traçado e no perfil das zonas antigas, assim como as causas e condições dessas mudanças, da mesma forma como é necessário estudar-se a organização, distribuição e mudança dos usos do solo, a expressão da centralidade através dos espaços públicos e semipúblicos, e das edificações que possuem atividades relacionadas a esses usos.

Identidade cultural: "...representação simbólica do mundo social na relação entre nós mesmos e com os outros..."

Na leitura dos significados do ambiente construído, a articulação entre componentes como parte do desenho da paisagem urbana desempenha um papel chave, pois por meio dos recursos de desenho se organiza a visualidade da cidade: os elementos que caracterizam perspectivas, as seqüências visuais, as continuidades e rupturas de qualidade do espaço, etc. A análise das características da arquitetura urbana e da morfologia urbano-arquitetônica constituem pontos de partida para a percepção das continuidades e rupturas, as homogeneidades ou pontos de realce que conduzem a uma leitura diferenciada dos ambientes construídos, o âmbito físico. Por outro lado, não é possível investigar como se constrói o imaginário coletivo

de um determinado lugar sem incluir a dimensão social. Interessam especialmente as relações sociais estabelecidas entre os membros dessa comunidade nas diferentes atividades que realizam como parte de sua reprodução direta e ampliada: desde as atividades econômicas até os rituais religiosos, os costumes e festividades, as manifestações políticas, enfim, todas essas práticas socioculturais estão incluídas no termo "patrimônio intangível".

Da mesma forma que são importantes as particularidades dos sujeitos que integram a comunidade local - o conjunto de valores de seus membros, o tempo de vida no local, o fato de terem ou não participado de sua conformação, as diferentes vivências que possibilitam desenvolver no sujeito uma determinada sensibilidade em relação ao ambiente, os padrões de comportamento, todos esses também interferem no desenvolvimento global da cultura ambiental. Enfim, os vínculos com as formas de vida locais, com caráter psicossocial coletivo dos habitantes do lugar e sua definição como portadores de valores integrativos da identidade em um contexto histórico-concreto. Só assim poderemos começar a conhecer o sistema de valores que se articulam no imaginário cotidiano como base do sistema de identidade que tem como referente essencial os lugares urbano-arquitetônicos.

O conceito de imaginário coletivo, para deixar claro, tem seu fundamento no conjunto de costumes e práticas culturais cujos atributos e características, se transmitem por meio de um diálogo transgeracional histórico e os estudos relacionados a esse imaginário em escala urbana se incrementaram na mesma medida da compreensão de seu papel no sentido da identidade.

Os parâmetros acima discutidos constituem um caminho para alcançar um espaço construído em que a expressão da identidade cultural não seja um conhecimento inventado por arquitetos, mas sim uma expressão autêntica das formas de pensar de quem habita e usa esses espaços como parte da sua vida e que sejam significativos para eles. Assim, reforçando o sentido de identidade,

se poderia alcançar um antídoto contra a globalização não desejada: uma imagem de desenvolvimento que nos é alheia. Essas intervenções devem estar acompanhadas de programas de educação cidadã e construir um fator importante na formação profissional, de maneira que alcance um consenso a respeito daqueles valores que, compartilhados entre população, profissionais e os diferentes atores urbanos, sejam realmente reconhecidos como próprios: base da identidade coletiva de uma comunidade urbana.

"um espaço construído em que a expressão da identidade cultural não seja um conhecimento inventado por arquitetos, mas sim uma expressão autêntica das formas de pensar de quem habita e usa esses espaços como parte da sua vida e que sejam significativos para eles"

Baseado na leitura de Eliana Cárdenas, "Valoración del sentido de identidad en el espacio urbano arquitectónico" para a oitava edição do Seminário de Arquitetura Latino-Americana em Oaxtepec, México.



Sangue Latino

Jurei mentiras
E sigo sozinho
Assumo os pecados

Os ventos do norte
Não movem moinhos
E o que me resta
É só um gemido

Minha vida, meus mortos
Meus caminhos tortos
Meu Sangue Latino
Minh'alma cativa

Rompi tratados
Traí os ritos
Quebrei a lança
Lancei no espaço
Um grito, um desabafo

E o que me importa
É não estar vencido
Minha vida, meus mortos
Meus caminhos tortos
Meu Sangue Latino
Minh'alma cativa

Composição de João Ricardo,
interpretado por Ney Mato Grosso
Secos e Molhados



COMO ASSIM, MEDELLÍN?



MEDELLÍN INFORMAÇÕES

Medellín, capital de Antioquia, estado localizada no noroeste do país e é a segunda maior cidade colombiana. Está situada a 1520m de altitude, no Vale de Aburra, e conta com quase 2,5 milhões de habitantes sendo assim a segunda cidade mais populosa, atrás somente da capital Bogotá. Seu clima, por ser ameno durante todo ano e favorecer o crescimento das flores, lhe rendeu o título de “Cidade da eterna primavera”.

A cidade sempre teve sua economia fortemente relacionada com a indústria, o que lhe proporcionou um enriquecimento e crescimento acima das médias do país principalmente no período pós Segunda Guerra Mundial, momento em que muitas pessoas migraram dos campos para a cidade num curto espaço de tempo e que levou às ocupações nos morros e à conformação urbana que se encontra até hoje. Medellín ainda é um polo industrial, agora muito diversificado e que representa pelo menos 30% da economia da região.

A cidade se divide num eixo norte-sul orientado pelo Rio Medellín, principal rio da região. Por se encontrar em um vale, há morros em ambos os lados. O centro é conhecido como La Candelária e é a zona mais antiga e turística da cidade onde estão os principais edifícios históricos e onde ocorrem as atividades econômicas, financeiras, de comércio e serviço. Também no centro ficam as atividades públicas como prefeitura, assembleias, etc.

(HISTÓRICO)

Entender o complicado contexto histórico político colombiano e principalmente os capítulos do narcotráfico da década de 80 e 90 que tiveram como palco a cidade de Medellín, é importantíssimo para a compreensão dos acontecimentos posteriores na cidade e que a levaram a receber prêmios de cidade inovadora e grandes destaques no âmbito urbano nos últimos anos, e que me levaram a ir conhecer a cidade.

A Colômbia, depois de atravessar sua “época de ouro” na produção de maconha, entrou na década de 60 produzindo e processando também a cocaína. Na década de 80 já era a primeira produtora mundial, principalmente devido à transferência das zonas de cultivo de coca da Bolívia e do Peru para lá devido às políticas de proibição adotadas nesses países. É importante lembrar que a cocaína e outras plantas de uso psicoativos estão inseridas historicamente no estilo de vida de muitas comunidades indígenas da América do Sul há séculos, mas a demanda mundial de drogas das décadas de 60 e 70 fez com que se ampliasse largamente a produção e processamento, chegando a quantidades absurdas e fazendo com que os Estados Unidos, seu maior comprador, não demorasse a criar uma guerra contra esse comércio.

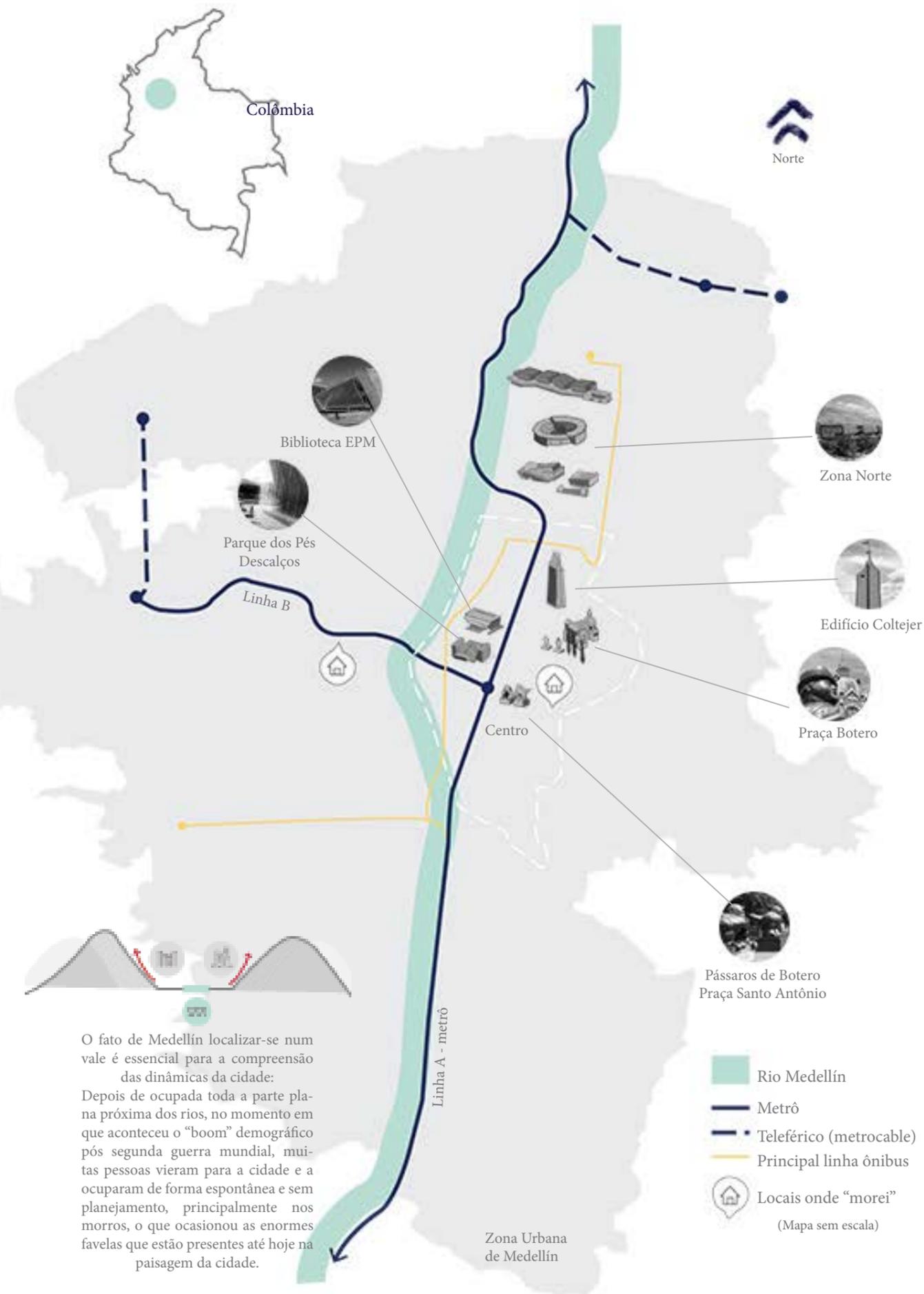
Os volumes de dinheiro que passaram a ser transferidos dos Estados Unidos para a Colômbia de forma ilegal e sorradeira logo chamaram a

a atenção do governo norte americano e também de alguns países europeus. Dessa forma, ofereceram ajuda logística e financeira para implementar planos que permitissem combater o tráfico de drogas. O mais polêmico deles foi o Plan Colômbia, que também era destinado a combater os grupos armados ilegais qualificados por esses países como terroristas. São eles: Paramilitares e guerrilheiros, que nesse mesmo momento passaram a financiar-se com atividades ilícitas.

Uma pausa no contexto do narcotráfico para explicar a disputa de poder que desenha o cenário político colombiano, dividida em quatro principais grupos:

- Governo** (Amarelo) Agente cuja trajetória sempre marcada pela corrupção
- FARC** (Verde) (Forças armadas Revolucionárias da Colômbia), organização que nasceu com inspiração comunista que luta pela implementação do socialismo na Colômbia por meio do conflito armado desde a década de 60.
- Paramilitares** (Azul) São associações civis, armadas e com estrutura semelhante a militar que se formaram bancadas por organizações privadas com objetivo de combater as guerrilhas de esquerda. * também conhecidas como Milícias
- Traficantes** (Cinza) Organizados em cartéis, disputam por espaço geográfico e poder seja econômico ou de influência entre si, tornando mais complexa ainda a situação.

No dia 30 de abril de 1984, com o assassinato do Ministro da Justiça, Rodrigo Lara Bonilla, a mando do Cartel de Medellín por Pablo Escobar, o governo implementa imediatamente a Lei de Exatidão contra os narcotraficantes



e assim declarada guerra contra eles. Mas que mesmo assim não conseguiu frear a velocidade com que crescia o consumo da droga, fazendo com que, ainda em 2004, a Colômbia fosse responsável por 70% da distribuição e 90% do processamento da cocaína em nível mundial.

O narcotráfico se infiltrou em muitos ramos da sociedade, criou protótipos de vida, permeou as guerrilhas, alimentou os paramilitares, criou uma mentalidade de vida fácil entre os jovens alimentando o modelo sicarial*, corrompeu e descredibilizou ainda mais a política e foi o mais vital combustível do conflito armado.

Durante 31 anos a Polícia Nacional, com apoio de outras organizações, lideraram uma luta contra o narcotráfico. A cidade de Medellín, por ser o local onde se encontrava o maior cartel, foi palco principal dessa guerra que teve como fim a morte de Pablo Escobar no ano de 1993. E a partir desse ano, um novo capítulo da história do país se iniciava.

Em 2000 entrou em operação o Plano Colômbia, um apoio logístico e financeiro por parte do governo norte-americano no combate à “narcoguerrilha” no país. Inicialmente o acordo estava calculado de US\$500 a US\$700 milhões ao ano para a Colômbia investir em sistemas de combate até 2005. Depois dessa data, apesar da expiração formal do Plano, o governo estadunidense continuou enviando “auxílio” para o país. Em 2007, formalmente foram US\$700 milhões.



O PROJETO DE REESTRUTURAÇÃO URBANA

Na década de 90, a cidade mais violenta do mundo, em 2012, escolhida para sediar o 7º Fórum Urbano Mundial da ONU Habitat, em 2014, eleita “Cidade do Ano” pelo The Wall Street Journal e o Citygroup no quesito Inovação. Em 2016 ganhou o prêmio Lee Kuan Yew World City Prize, o prêmio internacional mais importante de urbanismo e desenvolvimento urbano do mundo.

Neste curto espaço de tempo a cidade viveu uma intensa transformação, que teve como base a questão urbana. A estratégia da transformação esteve baseada em três questões:

1- IMPLEMENTAÇÃO DE UM SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO E DE ACESSIBILIDADE EFICIENTE E QUALIFICADO

O sistema de transporte público pode ser considerado o motor da transformação. Resolvido de forma criativa, de não só transportar e integrar pessoas, mas também de estimular a cultura cidadã e a civilidade. A atual combinação entre trens elevados, ônibus em sistema BRT e Metrocable (teleféricos) constitui uma solução original adaptada às circunstâncias geográficas, complementada com sistemas de micro-ônibus que acessam áreas com urbanização diferenciada, e um sistema de bondes em vias de implantação. O programa urbano de acessibilidade inclui, naturalmente, o cuidado com as calçadas, um sistema integrado de ciclovias e as escadas rolantes para a Comunidade San Javier, que se tornaram cartão postal da cidade e também ponto de divergência de opiniões entre os cidadãos.

2- PROVISÃO DE SERVIÇOS PÚBLICOS DE QUALIDADE PARA TODA A POPULAÇÃO

A provisão de serviços públicos constitui o pilar social e financeiro da transformação com equidade. A Empresa Pública de Medellín – EPM, hoje a segunda maior da Colômbia, com atuação em outras cidades do país e do exterior, fornece todos os serviços de água, esgotos, energia e gás. Os números surpreendem perante a realidade urbana. Mais de 60% do território urbano da cidade está constituído pelo que chamamos de favelas, hoje urbanizadas. Mais de 95% da cidade possui saneamento, quase a totalidade possui água potável (é possível beber a água em todas as torneiras da cidade com absoluta confiança), energia elétrica e sistema de escoamento pluvial, e ainda 70% dos domicílios possuem gás natural. O sistema é pré-pago e, para todos os habitantes, possuir o cartão da EPM é um símbolo de prestígio e de integração cidadã. Pelo estatuto da empresa, 55% do lucro é repassado para a prefeitura, sendo um dos principais suportes financeiros do desenvolvimento urbano.

3- PLANEJAMENTO URBANO E TERRITORIAL DE LONGO PRAZO

A EDU – Empresa de Desenvolvimento Urbano, congrega profissionais de diversas disciplinas para a elaboração, ajustes e aplicação do POT – Plano de Ordenamento Territorial. Também elabora projetos específicos e define as diretrizes do desenvolvimento urbano com objetivos de curto, médio e longo prazo. Este organismo planeja a cidade em processo participativo, suas decisões são soberanas e o poder político de turno submete suas decisões às determinações do POT, não podendo alterar os objetivos traçados para o longo prazo.



Os projetos assinalados no mapa incluem:
os Parque Bibliotecas
as UVAs (Unidades de vida Intensiva)
os novos edifícios públicos
a rede pública de bibliotecas
(Mapa sem escala)

Dentre as inúmeras obras realizadas e projetadas, as mais marcantes são os parques bibliotecas, localizados em algumas áreas carentes da cidade, que tem como objetivo construir novas centralidades de transformação e desenvolvimento social e cultural. Os lemas: “o melhor para os mais pobres” e “Medellín, a mais educada” sintetizaram os objetivos políticos e sociais da administração de Sergio Fajardo (2004/2007).

As comunidades mais pobres e violentas experimentam um processo notável de transformação e de re-inserção social e urbana. Os projetos, sejam eles arquitetônicos ou urbanos, são de alta qualidade, escolhidos mediante concurso público de projetos, dignificam e são os motores da transformação. As principais ações no território urbano, implementadas através da EDU, consistem na transformação do rio Medellín (ao longo do qual se desenvolveu a cidade) em parque linear integrador, com valorização do patrimônio natural e predomínio de áreas abertas para apropriação de pedestres e ciclistas. Este projeto foi objeto de um concurso internacional, vencido pelo escritório Latitud Taller de Arquitectura y Ciudad, atualmente em processo de desenvolvimento. Outra ação, atualmente em construção, é o parque perimetral, que delimita a área de expansão da cidade.

Em recente pesquisa acerca da qualidade de vida nas onze cidades principais da Colômbia, Medellín lidera todos os assuntos: 83% dos entrevistados manifestaram satisfação com a educação de crianças e jovens; 91% com a cidade como lugar para viver; 57% com os serviços de saúde; 86% com o sistema de transporte público; 58% com a qualidade do espaço público; 75% com o estado das ruas e calçadas; 84% manifestaram orgulho pela cidade. Em relação à gestão urbana, 59% aprovam a forma como a Alcaldía (Prefeitura) investe os recursos e dinheiros públicos, 78% são favoráveis às decisões do Conselho Municipal (Câmara de Vereadores) e o índice de homicídios diminuiu em 80%.



DIÁRIO DE VIAGEM

MEDELLÍN

JUN/JUL 2017

APRENDER VENDO E VIVENDO

A viagem a Medellín surgiu da vontade de fazer do meu trabalho de conclusão de curso mais do que um produto acadêmico, resultado de leituras, dados e imagens, mas sim, uma experiência de imersão, onde eu poderia pôr à prova minha latinidade e tudo que eu vinha estudando, aprender e chegar a conclusões a partir da vivência e do uso dos espaços; conhecer os projetos com meus próprios olhos; conversar com as pessoas, conhecer suas histórias, saber o quanto as mudanças todas pelas quais a cidade passou influenciou nas suas vidas individualmente, etc. A intenção era de aprender vivendo.



Foram 42 dias na Colômbia, 34 em Medellín e os outros divididos entre Bogotá, a capital, e Cartagena. Quase um mês e meio nesse país maravilhoso, que me surpreendeu em muitos aspectos e que, para minha agradável surpresa, muito se assemelha ao Brasil e ao povo brasileiro. Um país com uma história duríssima onde as cicatrizes estão visíveis até hoje, mas que as pessoas insistem em dizer que “é coisa de tempos passados”, na tentativa de se prenderem na esperança de um futuro melhor. Um país também cheio de cores e de gente com sorriso no rosto, prestativas, que dividem conosco o fascínio pelo futebol, por agito na rua e o gosto por uma conversa sem compromisso apesar das tantas dificuldades.

No período em Medellín aluguei um quarto em duas casas diferentes. A primeira, bem no centro da cidade, um apartamento com uma sacada simpática voltada para uma praça pequena que foi meu observatório da vida alheia em solo colombiano. O proprietário se chamava Julian, com seus quase trinta anos, antioquenho da região rural de Medellín, formado em artes cênicas, funcionário do Museu de Arte Moderna e professor voluntário numa escola da região uma vez na semana. Muito comunicativo, foi minha primeira referência na cidade e fez isso muito bem. Já no primeiro dia sentamos por horas para conversarmos -e eu começar a exercitar meu portunhol- a respeito da cidade e as várias histórias de como todo o contexto político complicado do país tinha encostado na sua vida em alguns momentos.

Vencida a barreira da língua após os primeiros cinco ou seis dias e já passeando pelos cantos da cidade, a Colômbia, e mais precisamente, Medellín, me parecia uma extensão de casa. A impressão é de que aquela bagunça -que não dá para negar que existe- em muito se assemelha com a nossa: as calçadas, que são mais do que passagem para os pedestres, são palco das mais diversas e inesperadas atividades urbanas, a avalanche de informações passadas pelas vitrines, placas, luzes e cartazes, espalhados por todos os cantos, somados os barulhos, o contraste entre as paisagens da cidade, os montes de fios que conectam os postes, o agito do trânsito, etc., tudo aquilo me parecia familiar de alguma maneira.

Por estar localizada bem no centro, logo nos primeiros dias pude conhecer e me deslocar para os pontos turísticos mais conhecidos. A cidade tem um eficiente sistema de transporte que funciona baseado na integração das linhas de metrô, metrocables (teleféricos), metrôs de superfície, ônibus e micro-ônibus. O tronco de deslocamento se faz no sentido norte-sul na linha A do metrô, que tangencia e conecta as outras redes de transporte. Fiquei impressionada com a facilidade de se deslocar e com o quão convidativo é para um turista: basta levar seu passaporte em algumas estações específicas, enfrentar uma fila de uns 10 minutos e sair de lá com seu cartão recarregável do sistema de transporte. Com ele, depois de um cadastro em um site na internet, você pode também fazer uso das bicicletas públicas que se espalham pela cidade.

No ponto de vista urbano, claramente o que chamou mais a minha atenção num primeiro momento foi o que eu chamei de “espaços democráticos”. Praticamente todas as praças e espaços públicos estavam ocupados, em todos os horários do dia, ainda que suas dinâmicas, funções e usuários se alterassem ao longo do dia. Gente dos mais diferentes estilos e classes sociais estavam dividindo o mesmo espaço harmoniosamente. Com isso na cabeça por uns dias, tentando buscar explicações e razões para que isso acontecesse, entendi que as pessoas se sentiam parte daquele lugar, se identificavam com ele e isso as levava a estarem lá, fazerem uso e também a cuidarem mais dele.



À esquerda: Menino espiando a foto na Comuna 13
Acima, de cima para baixo: Julian abrindo as vagens de feijão no dia em que foi me mostrar a escola na qual faz trabalho voluntário na zona rural de Medellín;
Vista da minha sacada para a praça;
Ambulantes num domingo qualquer em Bogotá, na Carrera 7, rua que fica aberta para as bicicletas.



*De cima para baixo:
Parque del Rio, espaços lúdicos e apropriados
pelas crianças no domingo;
Pueblito Paisa;
Parque del Rio, pessoas por
todas as partes.*



Aos finais de semana e principalmente nos domingos, quase como uma tradição, é momento de ir para rua (a Colômbia de uma forma geral, apesar de ter cidades muito grandes, me parecia que tinha parado no tempo em alguns –bons- fatores). Nos que estive no apartamento do Julian, passeamos em todos. Ele me levou para conhecer uns cantos da cidade que talvez sozinha eu não conheceria, me apresentou várias comidas típicas enquanto contava histórias dos lugares. No primeiro deles fomos ao Pueblito Paisa, uma pequena vila cenográfica que reproduz uma antiga praça no estilo espanhol, localizada no topo do Cerro Nutibarra, um dos morros que norteiam os medellinenses e que possui uma ótima vista da cidade. Neste dia também passamos pelo Parque do Rio e Parque dos Pés Descalços, ambos projetos novos e lotados de pessoas fazendo seus piqueniques, tomando sol e levando seus filhos e cachorros para passear. Orgulho para qualquer amante de um centro de cidade!

No domingo seguinte fomos conhecer o Parque Linear Cidade do Rio, onde hoje se encontra o Museu de Arte Moderna de Medellín (MAMM) em que o Julian trabalha. Esse lugar, que por muito tempo foi a zona industrial da cidade, no momento em que houve o boom demográfico e a expansão do centro, precisou transferir suas atividades para áreas mais periféricas, deixando suas fábricas para trás e se tornando um lugar inseguro e desconectado da vida urbana. Foi quando na década de 90, durante o mandato de Sergio Fajado, realizou-se um projeto de revitalização que transformou vários dos antigos edifícios de tijolos das fábricas se tornaram lojas, apartamentos, etc., e foi o local escolhido para o projeto do MAMM, que despertou uma nova vocação para o lugar que hoje é destino de passeio dos moradores da cidade, local de eventos, etc.

A outra casa em que fiquei hospedada, localizada nas proximidades do Estádio Atanásio Girardot, se encontra em um bairro predominantemente residencial e silencioso. Foi como conhecer uma outra Medellín. Pude criar vínculo com o italiano da pizzaria, a moça da sorveteria da quadra de trás e me sentir moradora. Também durante esse período me fixei em conhecer os projetos mais distantes do centro, por estar melhor conectada à linha de metrô, e foi quando visitei os parques-biblioteca, fiz o percurso dos metrocables, e conheci os outros projetos que eu tinha interesse.

Diferente do que eu imaginava, nada em Medellín me parecia facilmente transportável para a realidade de Florianópolis. Claro que seria ótimo se tivéssemos parques-bibliotecas, bordas d'água revitalizadas, praças com equipamentos novos ou uma rede de transporte que pudesse ser chamada de eficiente, mas o que ficou claro para mim é que nenhum desses projetos teria o impacto e a adesão dos cidadãos que possuem senão fizessem parte de um projeto maior. A impressão que eu tinha é que alguém (ou alguéns) muito bem-intencionado e com boas ideias -e dinheiro- havia enxergado Medellín de cima, visto suas potencialidades, carências e particularidades de forma clara, ido do macro ao micro de cada bairro e quadra, entendendo quem são as pessoas para as quais se está projetando, quais as suas necessidades, etc., de modo a realizar um projeto coerente em todas as escalas.



*Acima: Frutas típicas;
Ao lado: Ambulante com mangas para comer com sal e limão.*



*Abaixo:
Estádio Atanásio Girardot;
Mercado del Rio, uma das obras de reuso das antigas estruturas industriais.*





Antes de ir, imaginava que conhecendo a cidade e os projetos que fizeram parte da transformação urbano-social de Medellín, algo ficaria muito evidente a ser adaptado à Florianópolis. Pensava que talvez seriam as soluções de mobilidade ou algo relacionado ao tratamento com as favelas na sua inserção à cidade formal. Mas diferente disso, vi que as mudanças sofridas eram muito mais complexas do que eu havia imaginado e que a maior transformação foi a da autoestima dos cidadãos. Há um sentimento de orgulho bem evidente nas pessoas em serem de lá ou morarem lá, por terem passado a se sentirem enxergadas e a se identificarem na cidade, o que levou, também, a uma ótima relação com a prefeitura, que se faz muito presente.

A resposta que encontrei é menos surpresa do que poderia ser, evidenciando tudo que eu já estava estudando a respeito de identidade. Ficou claro que o caminho é buscar a solução no problema e nada diferente disso. Valorizar o que é próprio e tirar vantagem disso. Medellín me ensinou muito mais do que eu poderia ter imaginado. Não contava que as pessoas fossem ser tão comunicativas e dispostas a uma conversa, elas foram minha maior fonte de aprendizado. Guardo Medellín no coração e torço por um futuro mais tranquilo para aquele país que me recebeu tão bem.

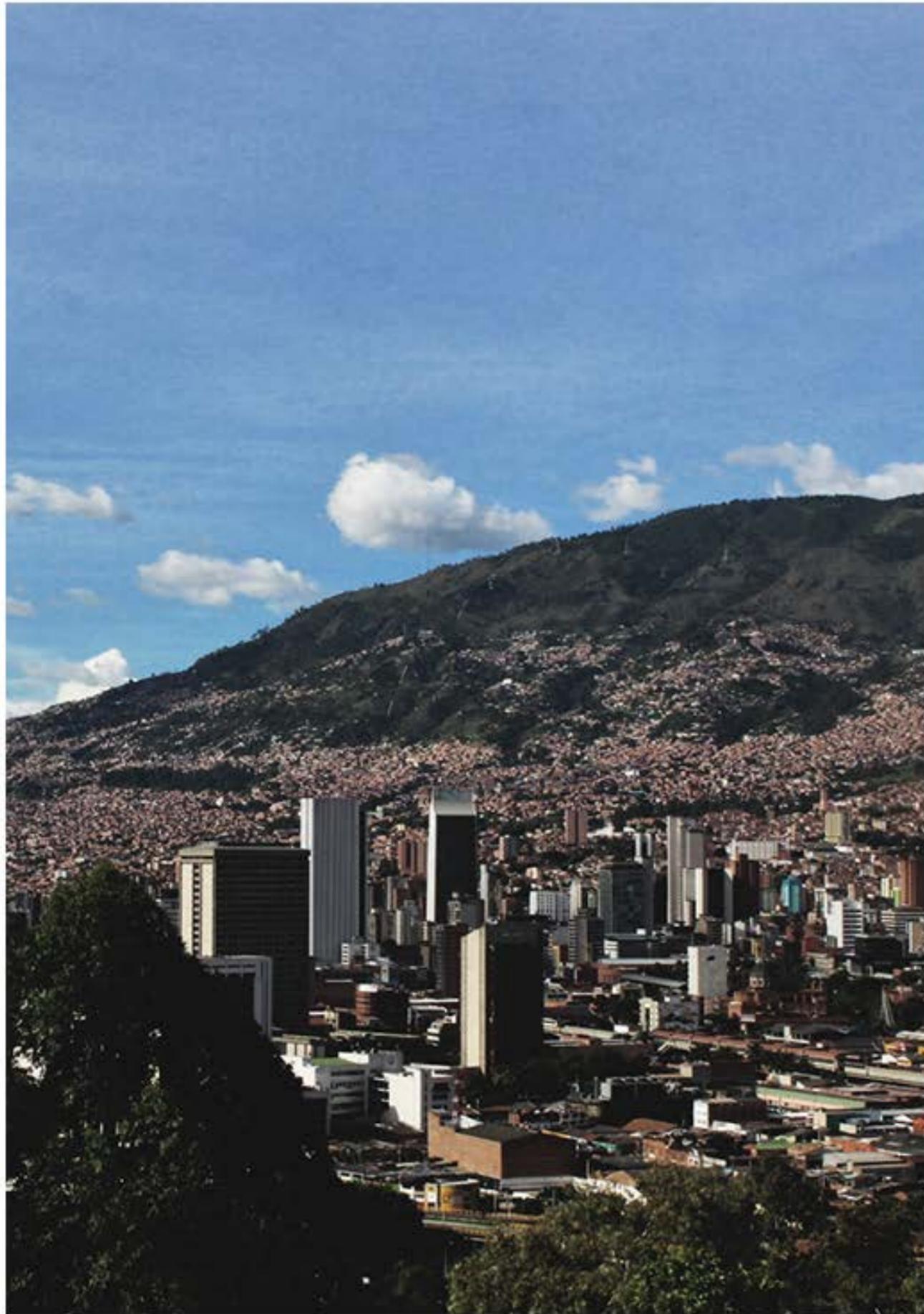


Metrocable San Juan;
 À direita, de cima para baixo:
 Arte de rua no Centro.
 Mobilário da Zona Nord;



O que eu quero dizer, é que havia um clima de medo nas pessoas por conta dos episódios das últimas décadas, a cidade estava cheia de locais perigosos e hostis espalhados por ela. Para que se consiga que as pessoas voltem a confiar nos espaços, que os dividam tranquilamente, e, mais do que isso, que cuidem deles, é necessário muito mais do que uma praça bonita. É necessário criar uma cultura da rua, fazer com que as pessoas caminhem, que elas se identifiquem com os espaços que frequentam, que se vejam neles e que se sintam enxergadas. Essa é a parte mais difícil.

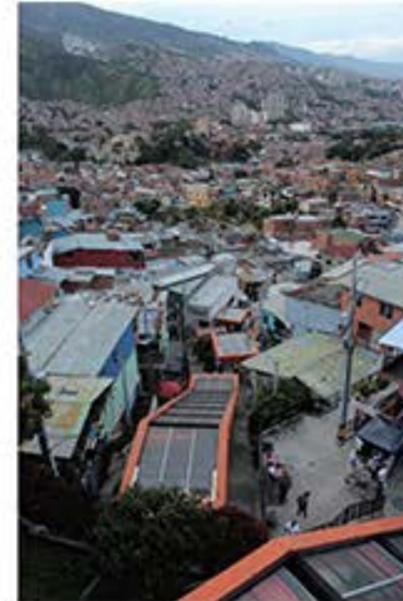
Outra coisa que me chamou muita atenção e essa é, talvez, a mais fácil de ser percebida, foi a originalidade das soluções. Desde o mobiliário urbano a soluções de mobilidade, Medellín buscou respostas para seus problemas criando suas próprias referências. Por exemplo a criação das linhas de metrocables visto que grande parte de sua área urbanizada se encontra nos morros. É levar o centro para perto das pessoas na relação distância-tempo. Também a criação de linhas de micro-ônibus, que, integradas à rede de metrô, fazem as rotas dentro das comunas (como são chamadas as comunidades das favelas) onde não passariam ônibus por conta do perfil das ruas, e assim os moradores são deixados próximos a linha de metrô mais próxima integrando suas passagens.



À esquerda: Vista de Medellín do mirante do Pueblito Paisa;
Acima: Vista a partir da estação Universidad para o Parque Explora na Zona Nord;



No ano de 1995, no auge da violência na cidade, explodiu na Plaza San Antonio, no centro, uma bomba que matou 23 pessoas e deixou mais de 100 feridas. Além disso destruiu a escultura "O Passaro" de Fernando Botero, artista medellinense. O artista pediu pra que a deixassem ali como símbolo do espanto, simbolizando a dor passada pela cidade naqueles anos. Em 2000 entregou uma réplica da estátua para ser colocada ao lado. Hoje as duas formam uma obra só, que pra cidade significa sua reestruturação e recomposição.



Comuna 13, conhecida por ter sido a comunidade mais perigosa de Medellin durante a década de 90.

Depois de todas as mudanças na cidade, o que as pessoas que conversei ficam mais felizes de ter mudado ali é que agora as crianças podem brincar tranquilas nas ruas até tarde

À direita: As famosas escadas rolantes.

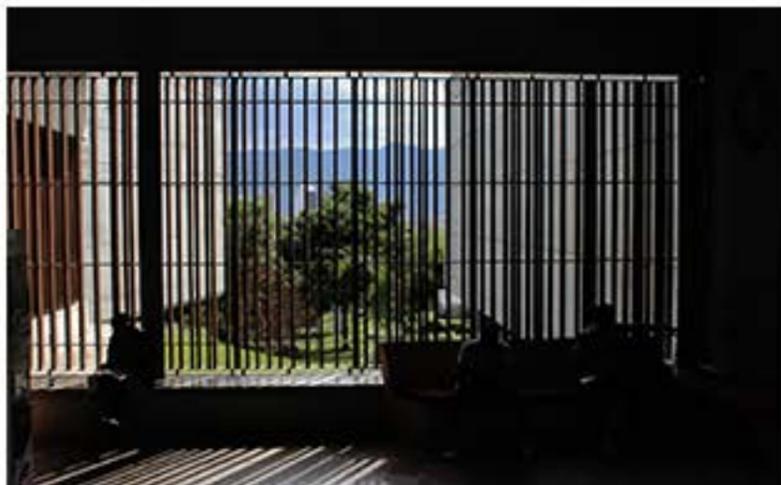




Vistas diurna e noturna respectivamente da Comuna 13.



A senhora da direita é famosa na comunidade pelos sorvetes de fruta que prepara. Na foto, esperam por seus clientes na varanda: ela junto com duas outras mulheres que a ajudam. Ao ver que alguém veio a sua procura, uma delas desce as escadas para atender com bastante simpatia.



Os Parques Biblioteca são referências reconhecidas internacionalmente do projeto de reestruturação da cidade. Ao lado e abaixo, imagens do Leon de Grief, mais conhecido por La Ladera.



"Bosque de la Esperanza": Bosque da Esperança, no museu Casa da Memória. Plaza de Cisneros ou Parque de las Luces: antiga zona degradada e insegura da cidade que foi transformada em uma praça para eventos onde encontra-se uma grande escultura de bastões de luzes que se ascendem no pôr-do-sol.



Pedra do Penhol, localizada na cidade de Guatapé (ao lado), conhecida pelas cores de suas casas, fica a uma hora de Medellín.





LAGOA DA CONCEIÇÃO

INFORMAÇÕES

 14 MIL



A Lagoa da Conceição é um distrito da cidade de Florianópolis localizado ao leste da parte insular. Leva o mesmo nome da laguna a que contorna quase totalmente, dividindo-a com os distritos da Barra da Lagoa e São João do Rio Vermelho. O lençol d'água possui 15km² sendo o maior corpo d'água da ilha. Com 17,6km de comprimento no eixo Norte-Sul, divide-se em duas partes: a "Lagoa de Dentro", parte pequena mais ao sul e a "Lagoa de Fora", parte maior que se conecta com o mar por meio do canal da Barra da Lagoa, caracterizando-a como uma laguna e não como lagoa como diz o nome e como é carinhosamente chamada.

Sua paisagem natural é marcada pela presença de praias, montanhas, dunas, restinga e mata virgem nos morros que fazem do local uma referência na cidade para o lazer, es-

portes aquáticos e náuticos, trilhas, etc., além da pesca, atividade tradicional. Grande parte do seu contorno tem o acesso exclusivo de barco, o que garante uma preservação da costa, mantendo suas características naturais.

A Lagoa é rodeada por morros, tornando seus acessos limitados ou pelo Morro da Lagoa, acesso principal, ou pela Avenida Osni Ortiga, que se conecta ao distrito do Campeche ou pela Avenida das Rendeiras, onde se conecta com a Barra da Lagoa. Esse fator de isolamento combinado ao fato de esta ser ao mesmo tempo tempo uma das rotas principais para chegada nas localidades do próprio distrito e de outros, fez com que o local criasse sua própria estrutura de cidade, quase autossuficiente e que possui inclusive um "centro", o bairro conhecido por "Centrinho da Lagoa", nas margens da Lagoa de Dentro. Este, com forte caráter

de centralidade, é o núcleo fundacional do distrito e local escolhido para o estudo de caso deste trabalho.

Os primeiros registros históricos que se conhece do local remontam aos sambaquieiros durante a pré-história e posteriormente aos índios carijós. Os vestígios dessas populações são os sítios arqueológicos localizados na orla da Lagoa e nas pedras das praias da Joaquina, Gravatá e Galheta. A cultura indígena influenciou fortemente os costumes do local, percebidos no plantio de mandioca, o uso de plantas fibrosas para a confecção de redes de pesca e outros utensílios, no feitio das canoas de Guarapuvu, entre outros.

Em meados do século XVIII, a Corte Portuguesa determinou que a Ilha de Santa Catarina fosse colonizada para garantir sua posse. Os escolhidos foram os habitantes da Ilha de

Açores, que sofriam com terremotos e superpopulação. Eles vieram entre 1748 e 1756 e foram assentados em microrregiões afastadas, cada qual com administração, igreja e polícia próprias, denominadas freguesias. A Freguesia de Nossa Senhora da Conceição da Lagoa foi a mais antiga, fundada em 1750, juntamente com Santo Antônio de Lisboa, dando nome a outro distrito da ilha.

As tradições açorianas, lobisomens e boitatás, e também O Terno de Reis, a Ratoeira, a Cantoria do Divino, o Pau de Fita e o Boi de Mamão são algumas das manifestações artístico-culturais que ainda fazem parte da vida dos nativos e têm na Lagoa uma referência na cidade. Atualmente, o Centro Cultural Bento Silvério, localizado na praça principal do bairro funciona como maior propagador destas atividades.

Centrinho da Lagoa

COSTA DA LAGOA

São João do Rio Vermelho

Lagoa da Conceição

Barra da Lagoa

CANTO DOS ARAÇÁS

Lagoa de Fora

CENTRINHO

CANTO DA LAGOA

Lagoa de Dentro

PORTO DA LAGOA

(ilustração sem escala)



Quando iniciei minhas leituras para a elaboração deste trabalho, não sabia onde chegaria e nem tinha a intenção de saber. Estava disposta a trilhar o caminho que me parecesse mais interessante e que trouxesse mais respostas, um passo após o outro. Em meio ao processo, ao me deparar com um corpo de trabalho bastante teórico e reflexivo, precisei decidir entre aprofundar a teoria, indo atrás de outras bibliografias e referências, ou partir para o campo do material e transportar toda a bagagem para o mundo real, concreto e propor algo palpável.

Como –quase- arquiteta e urbanista, estudiosa do espaço físico e do mundo construído, aceitei o desafio comigo mesma e decidi pela segunda opção. Sem a pretensão de apresentar uma receita que contribua para a formação/reafirmação da identidade de qualquer lugar, que contradiria tudo o que venho escrevendo pela generalização do caminho, optei por apresentar minha interpretação de contribuição a respeito da identidade partindo dos espaços de encontro de determinado local, que, lembrando, é apenas uma das incontáveis formas de trabalhar com o tema.

A linha de raciocínio é bastante simples: entendida a importância da identidade de um lugar, visto que pode gerar mudanças positivas no bem estar e qualidade de vida das pessoas a partir do momento em que se sentem parte de um grupo e assim estabelecem relações mais próximas entre elas e com o espaço, cuidando-se e reconhecendo-se, como eu posso atuar fisicamente de modo a favorecer esse processo de enriquecimento mútuo?

Encontrei minha resposta no “encontro”. É necessário o encontro para que se forme uma “identidade social”, pois aquilo que eu formo dentro do espaço da minha casa, é o que me pertence enquanto indivíduo singular, mas é nos espaços de encontro, sejam eles públicos ou privados, onde se formará – ou não- a identidade coletiva de um lugar. Esses espaços, além de permitirem que os indivíduos estejam juntos, precisa ser democrático de forma a garantir que pessoas de todas as idades, classes, etc., estejam ali reunidas, pois a identidade não pode ser parcial, precisa levar em conta todos os elementos que formam o grupo para que se compreenda a parte comum a todos, suas identidades.

Defini como meu objetivo então, a partir de um bom diagnóstico do local escolhido –que esclareça seu processo histórico, dinâmicas e particularidades-, identificar seus lugares de encontro e qualificá-los, entendendo a calçada como o primeiro deles, criando uma rede de espaços que pertence a todos, que seja convidativa, ofereça conforto e que, assim, aumente o tempo e a qualidade da permanência das pessoas na rua, gerando uma maior vitalidade para o local, uma urbanidade mais complexa e coletiva, que gera inclusive, mais segurança para as pessoas.

Tomado esse caminho, faltava, então, decidir por um local de estudo que pudesse representar o contexto latino-americano ao qual venho me referindo.

A ESCALA DE BAIRRO

Sergi Valera, diz que a melhor escala para trabalhar com a identidade social é a do bairro.

“Considerando-a [se referindo ao bairro como uma das categorias sociais urbanas] uma categoria altamente interessante por seu grau de flexibilidade e riqueza assim como por sua relevância em relação a identidade social já que, como comenta Milgram, ‘o bairro resulta um componente importante da identidade social de um indivíduo’ [...] Superando seu caráter administrativo – com uma delimitação geográfica claramente determinada- nós consideraremos o ‘bairro’ aquele que os próprios indivíduos consideram como tal, com uma delimitação geográfica fruto das ‘percepções dos sujeitos e seu sentimento de pertencimento ao bairro’” (Valera, 1994: p. 32)

Sendo assim, desconsiderando qualquer delimitação oficial, foi escolhido o “Centrinho da Lagoa” como bairro de estudo, considerando seus limites como a porção de espaço da cidade em que os habitantes circulam com naturalidade, que conhecem os vizinhos e/ou criam relação com as pessoas que por ali circulam, assim como com comerciantes, criando uma relação de apropriação e pertencimento com o espaço. culam, assim como com comerciantes, criando uma relação de apropriação e pertencimento com o espaço.

Influência da Paisagem

Não é por menos que o nome do distrito e do bairro fazem referência à laguna. Ela é a principal responsável pela escolha do local de implantação da freguesia que deu origem ao bairro, é o ponto focal de leitura do espaço, tornando-o único em relação a qualquer outro, caracterizando-o juntamente com os morros que compõe o cenário.

Ela é determinante na forma de ocupação e nas dinâmicas do bairro, sendo a borda d’água o ponto de conexão entre a cidade e esse elemento, tornando-se o ponto mais importante da relação e que requer o maior cuidado no tratamento.

O uso dos espaços comunitários públicos

Historicamente as atividades coletivas, em especial a pesca, determinaram o ritmo de vida na Lagoa, influenciando as dinâmicas do bairro e as relações sociais. Como diz Marcelo Cabral em sua tese de mestrado intitulada “Lagoa da Conceição, A metamorfose de uma Paisagem”, de 2008:

“A pesca, como trabalho, era a atividade de maior significação e abrangência na vida social. É uma atividade que depende das condicionantes climáticas e por isso está diretamente relacionada à natureza. Esta atividade condicionava o ritmo da vida social.” (pág 34)

“O costume nativo de não cercar seu terreno representa a ausência de limites físicos de propriedade. (...) As casas dos antigos moradores têm uma interessante relação com a rua que se expressa na sua própria fachada. (...) As casas representam uma continuidade com o espaço público. O acesso casa-rua é muito próximo. Há pouca vida social no interior das casas dos nativos, eles a vivem no exterior, na pesca, na roça, no jogo de dominó, na calçada, na rua, nos espaços públicos.” (Cabral, 2008: p. 81)

OS DOIS PONTOS DE GUTIERREZ

POR QUE LAGOA? LIGANDO OS PONTOS...

O MICROCOSMO DA AMÉRICA LATINA

Dentro do contexto ilha, quem melhor representaria a América Latina e toda a sua intensidade, multiplicidade de relações, grupos sociais, dinâmicas, etc. que o centrinho da Lagoa?

Certamente que o bairro é hoje um lugar de referência na cidade pela vitalidade que possui: o fluxo de pessoas, de todos os tipos, gostos e classes sociais que acontece em todos os horários do dia. Há opções desde cafés, restaurantes, feira, a yoga na borda d’água. A Lagoa consegue agradar a todo o tipo de gente. Não é à toa que é o destino favorito dos turistas e também dos estrangeiros que vêm para morar; ela abraça, acolhe, permite a diferença.

Sempre há algo novo acontecendo, um negócio que abre ou uma atividade diferente próxima à borda d’água; é local escolhido para manifestações culturais, de dança, etc.; a Lagoa parece que está sempre em movimento, borbulhando, efervescente.

A CALÇADA É A NOVA PRAÇA HISTÓRICO DOS ESPAÇOS PÚBLICOS

A cidade, lugar da civilização e da cultura, aquele “dispositivo topográfico e social capaz de fazer eficaz ao máximo o encontro e trocas entre os homens¹”, é onde acontecem as atividades que são as próprias definições de coletividade de uma sociedade. Tendo nela seus espaços públicos, ou de uma maneira mais abrangente, os espaços coletivos, que são ou deveriam ser os mais importantes, visto que é ali que se realizam as atividades fundamentais para a coletividade que a habita. De outra maneira seria possível dizer que são os espaços públicos que fazem da cidade algo diferente de um simples aglomerado de casas e edifícios.

Ao ser a cidade um feito histórico, o espaço público também o é. Este faz parte das manifestações culturais de uma civilização, que é sempre limitada no tempo e no espaço, tendo suas funções, significados e características alteradas dependendo do momento e do local onde se inseriram. É possível sintetizar essas variações, de forma genérica, em três momentos fundamentais:

a cidade do século XIX

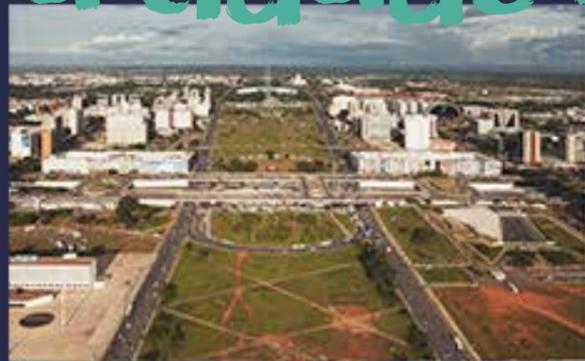


A ascensão da burguesia, a política liberal, a industrialização, o auge econômico e a conformação de estados nacionais levaram as pessoas a trocarem o campo pela cidade, causando um exagerado crescimento urbano que necessitava de novos equipamentos civis: escolas, bibliotecas, hospitais e edifícios públicos, mas acima de tudo, de novas funções comerciais e culturais dedicadas ao tempo livre, ao encontro e a troca, como cafés, teatros, parques, etc. A calçada, como espaço público de continuidade das vias, será a aglutinadora de tudo isso, sendo também ela mesma um novo equipamento coletivo que se espalha pelo tecido urbano dando uma nova cara para a cidade, sendo explorada agora também estética e funcionalmente.

Paris vai ser o modelo desta grande mudança e da nova cara da rua, tendo no boulevard sua expressão mais concreta. Este, com suas largas vias arborizadas e iluminadas, é o novo espaço público acessível e democrático, abrindo, pela primeira vez na história, a totalidade da cidade para todos os seus habitantes. Este é também um espaço pensado para reunir uma grande quantidade de pessoas, sendo animado pela presença dos comércios de todo tipo, tornando-se em pouco tempo o cenário dessa nova vida urbana.

Numa escala maior, os boulevares criam uma rede de conexão rápida dos pontos principais da cidade, que, somados aos parques -elementos secundários dessa rede-, formam o sistema de espaços públicos da cidade do século XIX. Seus protagonistas são os grandes equipamentos, os monumentos, as áreas verdes e jardins públicos, que no caso de Paris, se sobressaiam e destacavam na cidade visto que tinham alturas maiores do que os edifícios cujas alturas eram quase sempre as mesmas.

a cidade MODERNA



O movimento moderno, no âmbito da arquitetura e urbanismo, consciente dos problemas de congestão e desordem que se instauraram nas cidades do século XIX, propõe um ideal de cidade diferente, oposta e organizada racionalmente, onde cada atividade tem seu lugar específico e onde se faz preciso o espaço entre as coisas: áreas verdes para que seja possível respirar e relaxar, que separe as edificações e torna-as autônomas, rompendo com a continuidade do tecido edificado da cidade histórica. O objetivo é a “cidade jardim”: um grande parque urbanizado que terá nesse entremeio de edificações, seus espaços públicos.

A arquitetura em si passa a ter um maior destaque na paisagem. Formalmente é como uma escultura que deve ser contemplada e percebida de todos os ângulos, objeto monumental rodeado de espaço livre. Espaço esse que se torna um vazio entre os objetos e que tende a ser neutro e abstrato por sua função de “não ser”. E assim vai perdendo seu significado na vida urbana, que tem seus encontros e trocas transferidos para o interior dos edifícios.

Uma mudança importante no contexto das duas cidades (a do século XIX e a moderna), foi a introdução dos automóveis na vida urbana. Enquanto naquela do século XIX os protagonistas eram os pedestres, que desfilavam nos bulevares, a cidade moderna é desenhada para os carros, símbolo do movimento e do progresso, e que com o aumento da necessidade de transportar-se, fazem do sistema de circulação o mais importante deles.

A cidade moderna cujas funções do solo são segregadas e claramente determinadas, separou o que estava junto, classificou e dividiu as atividades por categorias e as dispôs no território a partir de uma lógica industrial. Passou a ser vista como mais um local de produção, como uma grande fábrica, onde a casualidade, a oferta múltipla e aleatória de serviços, a polivalência dos espaços urbanos desapareceu para dar espaço ao zoneamento do solo. E essa especificação funcional exagerada levou a uma tendência de concentração das atividades nos recintos fechados, empobrecendo de vida os espaços públicos.

Diferentemente do que se pensava, a construção de mais vias e o fato de elas serem cada vez mais amplas e largas, tidas como sinal de progresso e desenvolvimento no Movimento Moderno, nos levou a cidades com recordes de congestionamento de veículos e um alto nível de poluição do ar. Essa lógica é insustentável e nossas cidades precisavam de novos parâmetros para seguir.

As cidades latino-americanas, carentes de um passado historicamente reconhecido como o europeu, enxerga no movimento moderno uma possibilidade de correr alguns passos rumo ao progresso tão desejado e, assim, faz dele quase que uma ordem. Como resultado, o desenvolvimento das nossas cidades foi mais fortemente influenciado pelo modernismo, construindo a um continente abarrotado de cidades desenhadas seguindo as lógicas rodoviaristas, segregadas e segregadoras.

Ao final da década de cinquenta, com o fim do movimento moderno e já medidas as suas consequências na vitalidade dos espaços da cidade, começam a aparecer estudos promovidos por arquitetos e estudiosos de todo o mundo, na tentativa de retomar um olhar mais analítico nos detalhes e características dos espaços urbanos. Os estudos de Jane Jacobs sobre a rua, de Kevin Lynch sobre a percepção do espaço público, por exemplo, foram e são de grande importância até hoje, compondo as bases bibliográficas deste trabalho.

Foi o momento da retomada de interesse por lugares tradicionais da cidade como as praças, ruas, parques e jardins públicos, compreendendo que são eles que dão coerência, que a fazem reconhecível e que dão unidade ao desenho urbano, fazendo com que as arquiteturas voltem a ser da cidade. É dizer que as qualidades e problemas urbanos dependem de certa forma dos espaços públicos, tendo estes não somente como o conjunto de espaços exteriores de domínio público, mas também todos os edifícios públicos ou privados que possuem de alguma maneira um significado na vida coletiva da cidade.

Há uma mudança também na forma de projetar, daquela que desconsiderava todo o existente e propunha cidades novas, baseadas exclusivamente em variáveis técnicas, econômicas e funcionais, para uma retomada do ur-

banismo com seu caráter de remediação e modificação de uma estrutura existente onde aquela pré-existente, já construída, se torna um dado fundamental de projeto. Este, constrói as qualidades do novo espaço público a partir de uma visualização das suas carências, incoerências e contradições das cidades do século XX, filhas, em sua maioria, da especulação imobiliária e do pensamento rodoviarista.

Retoma-se a atenção pelo detalhe, pelo desenho do solo, pela extensão da arquitetura no espaço externo, pelo paisagismo, pelo pedestre, enfim, pelas pessoas. E é essa a linha de projeto que tomei na análise seguinte do bairro do Centrinho da Lagoa da Conceição, baseada principalmente na leitura de Jan Gehl, arquiteto dinamarquês que ficou mundialmente conhecido por seu livro “Life between Cities” a respeito da transformação urbana vivida por Copenhague, capitaneada por ele. E então, “Cidade para Pessoas”, onde traz todas as dimensões humanas para o processo do desenho, quebrando e recriando as lógicas tradicionais do projetar a partir de um novo ponto de vista, não aquele dos aviões como fazia a arquitetura moderna, separando a cidade vista de cima, mas um olhar humano e todos os seus desdobramentos.



qual é a cidade de hoje? — —



CIDADE PARA PESSOAS CONCEITOS DE DESENHO

Este trabalho, antes mesmo de tratar de espaços, do meio físico, é a respeito de pessoas -e o que se faz necessário, aí sim em termos espaciais, para que ocorra o encontro e interação entre elas-. Num primeiro momento, compreendi que a primeira coisa que precisa acontecer é que pessoas em um mesmo espaço devem perceber-se mutuamente e, por isso, a visão talvez seja o sentido mais importante a ser trabalhado. Questões como “o que eu enxergo?” ou “quem eu enxergo?” foram importantes para o desenvolvimento do estudo. Em seguida, a conexão entre elas, e a preocupação com a rota devem orientar a conformação do espaço, e o caminho precisa ser legível, confortável e seguro para o caminhar. E então, trabalhar os outros sentidos para compor ambiências mais ricas, e nesse momento entram em questão o sombreamento, os mobiliários, o paisagismo, a forma física do espaço e as sensações que elas transmitirão de segurança, de intimidade, etc.

Por esta razão optei por compreender e trabalhar a escala humana: o ritmo da caminhada, a altura e campo de visão, os detalhes, sejam da calçada ou das fachadas, as sensações. Já que diferente da forma tradicional/acadêmica e ainda influenciada pela lógica modernista de desenho, que enxerga a cidade de cima, traça linhas que desenharão calçadas da mesma forma que desenham zonas da cidade, eu precisava de uma forma de projetar que entendesse o espaço pelo olhar das pessoas, porque no fim das contas, é isso que importa.

“As cidades devem pressionar os urbanistas e os arquitetos a reforçarem as áreas de pedestre como uma política urbana integrada para desenvolver cidades vivas, seguras, sustentáveis e saudáveis. Igualmente urgente é reforçar a função social do espaço da cidade como local de encontro que contribui para os objetivos da sustentabilidade social e para uma sociedade democrática e aberta”

(Gehl, 2008: p.6)

Referências Bibliográficas



Jane Jacobs

1916-2006

ESCRITORA, URBANISTA E ATIVISTA SOCIAL
MORTE E VIDA DAS GRANDES CIDADES
1961

A escritora enaltece a importância das ruas e calçadas como um fator diretamente relacionado com a segurança nas cidades, seguindo a lógica de que uma rua movimentada é uma rua segura, e uma rua vazia, o inverso. Introduce o conceito “olhos para a rua”: “A calçada deve ter usuários transitando ininterruptamente, tanto para aumentar o número de olhos atentos quanto para introduzir um número suficiente de pessoas de dentro dos edifícios a observar as calçadas.” (Jacobs, 2000: p.35,36)



Michel de Certeau

1925-1986

HISTORIADOR E FILÓSOFO
A INVENÇÃO DO COTIDIANO
1980

Historiador francês, em seu livro “A invenção do cotidiano” de 1980, ressignifica a relação entre as pessoas e o lugar, demonstrando a importância dessa interação. “Em suma, o espaço é um lugar praticado. (...) Assim, a rua geometricamente definida por um urbanismo é transformada em espaço pelos pedestres. Deste ponto de vista, “existem tantos espaços quanto experiências espaciais distintas”” (Certeau, 2012: p.184)



Kevin Lynch

1918-1984

ESCRITOR E URBANISTA
A IMAGEM DA CIDADE
1969

O autor em seu livro “A imagem da Cidade” de 1969, ressalta a qualidade de vida urbana e a imagem do lugar no exercício do desenho urbano. Diz que a importância do desenho urbano não está na implantação das edificações, ou nos detalhes de projeto, o real valor está na qualidade de vida urbana que se promove por meio do desenho e na imagem do lugar.



Jan Gehl

1936

ESCRITOR, ARQUITETO E URBANISTA
CIDADE PARA PESSOAS
2010

Em entrevista para a revista AU (Arquitetura e Urbanismo) em 2011, o arquiteto foi questionado a respeito do despertar de interesse pelas pessoas no processo de desenho dos espaços. Gehl conta que se considerava um arquiteto mediano durante toda a sua graduação e primeiros anos de trabalho e que em algum momento foi questionado por sua esposa, psicóloga, do “por que vocês arquitetos não estão interessados pelas pessoas? Vocês estão muito interessados em formas, mas vocês não sabem nada sobre as pessoas”. E ele diz que percebeu que estava certa, e então começou a estudar a ligação entre arquitetura, psicologia e sociologia. A partir disso, Gehl nos seus próximos 50 anos de trabalho, dedicou-se a essa relação.

A dimensão humana

Baseado na leitura de “Cidade para Pessoas” de Jan Gehl

1- O caminhar

“O caminhar se caracteriza pela total liberdade e imprevisibilidade de movimento: pode-se escolher e alterar a todo e qualquer momento a velocidade e o direcionamento, em resposta a estímulos recebidos, mas nunca deixando de atender instintivamente ao princípio básico do movimento a pé: menor dispêndio físico, menor tempo, menor caminho” (Malatesta, 2007:p.41)

O ato de caminhar, diferente do uso de outros modos de locomoção, possui a característica de adaptação imediata e flexibilidade. Por outro lado, é totalmente influenciado por fatores externos como as condições naturais, se tornando mais vulnerável que todos os outros. A velocidade média em que caminhamos é de 5km/h, fazendo com que a absorção das informações do ambiente também seja maior.

Para uma caminhada confortável, é necessária uma faixa livre de um metro de largura, somando os 60cm ocupados pelo pedestre (distância média ombro a ombro) mais os afastamentos laterais que variam de 15 a 20 centímetros (Fruin, 1970: p.10). E a distância máxima que conseguimos distinguir movimento e linguagem corporal de uma outra pessoa é de 100metros, distância utilizada para estádios de futebol e arenas, por exemplo (Gehl, 2010: p.36)

A caminhada está também mais suscetível a fatores psicológicos e ambientais. Se desconhecemos o lugar, optaremos pelos caminhos de maior fluxo, por segurança, da mesma forma que optaremos por lugares com anteparos em momentos de chuva, ou por caminhar ao lado de fachadas ativas* mais do que ao lado de paredes cegas. Todos esses fatores tornam da caminhada uma ação mais instintiva do que lógica, onde o pedestre avalia o espaço através das sensações aprendidas por ele. Levar em consideração esses fatores e promover um aumento da qualidade da experiência do pedestre por meio do desenho urbano pode gerar um aumento no fluxo de pessoas em um local.

2- O enxergar

A visão é o mais desenvolvido dos nossos sentidos -e o mais estimulado também-. Nossa percepção varia de acordo com a distância, sendo a de 7 metros aquela em que todos os sentidos podem ser usados, todos os detalhes percebidos e os mais intensos sentimentos podem ser partilhados (Gehl, 2010: p.35)

A respeito da visão enquanto aparelho sensorial, nossa percepção atinge seu máximo quando olhamos para frente, nossa visão está confortável a 10° para baixo do plano horizontal da altura dos olhos, sendo máxima a 55° para cima e 80° para baixo. Um bom exemplo de como essas

informações são utilizadas, é a disposição de frutas e verduras

formações são utilizadas, é a disposição de frutas e verduras em uma feira, ou a altura média das prateleiras das lojas.

No contexto urbano, nosso contato com a cidade se dissipa rapidamente a partir do quinto andar e é máximo com o nível térreo, fazendo das fachadas ativas tão importantes para a experiência também da visão.

3- O sentir para se comunicar

Diferentes formas de comunicação podem ocorrer em diferentes distâncias, dependendo dos indivíduos e da natureza do contato. Edward Hall, em seu estudo The Hidden Dimension, quatro classificações para esses contatos, pela distância que ocorrem:

-Distância íntima (0-45cm): distância possível para compartilhar emoções. O contato é próximo, caloroso, intenso e emocionalmente carregado.

-Distância pessoal (45cm-1,2m): distância entre amigos próximos e familiares. Distância para conversas sobre assuntos importantes. Ex.: Uma família a mesa.

-Distância social (1,2m-3,7m): distância das mais variadas relações sociais. Ex.: Amigos em volta da mesa de centro em uma sala jogando algum jogo.

-Distância pública (>3,7m): distância de contato mais formal e da comunicação unilateral. Ex.: professor e alunos em uma sala de aula.

A relação entre distância, intensidade, proximidade e calor em situações de contato fazem um paralelo interessante no contexto urbano. Ruas e espaços estreitos, onde é possível ver os detalhes da fachada, das pessoas ao redor, torna a experiência mais calorosa, pessoal e convidativa. No oposto, espaços urbanos muito amplos, captamos poucos detalhes e percebemos pouco as pessoas, tornando a experiência muitas vezes impessoal e fria.

Outras informações que podem contribuir para uma cidade viva:

-Necessita de vida urbana variada e complexa, da combinação de atividades sociais e de lazer, com o espaço necessário para circulação e tráfego e para a participação e interação na vida urbana.

-Lojas, restaurantes, monumentos e funções públicas devem estar localizados onde as pessoas devem passar.

-Rotas lógicas, diretas e compactas onde há uma clara hierarquia segundo a qual foram tomadas as decisões para a escolha dos espaços importantes

Por fim, cidades vivas requerem estrutura urbana compacta, densidade populacional razoável, distâncias aceitáveis para serem percorridas a pé ou de bicicleta e espaço urbano de boa qualidade. A densidade, que representa quantidade, deve ser combinada com a qualidade sob a forma de bons espaços urbanos. (Gehl, 2010: p.69)

CENTRINHO DA LAGOA

ESTUDO DE CASO

“Hoje a Lagoa apresenta uma grande diferenciação social: os antigos moradores contrastam com os novos moradores e com suas formas de habitar e de empreender o crescimento da localidade. São diferentes agentes que atuam na expansão urbana local, seja através da construção de condomínios murados e controlados; seja nas áreas de autoconstrução, como pequenos aglomerados familiares, que retratam a diferenciação sócio-espacial comum em sociedades de países em desenvolvimento”
(Cabral, 2008: p.71)

O Centrinho da Lagoa se caracteriza principalmente por ser uma estrutura independente que adquiriu grande importância dentro do contexto da cidade. O bairro é predominantemente residencial, de gabarito baixo mas com comércio diversificado e que abriga as principais instituições públicas do distrito. Tem opções de lazer e também de vida noturna, sendo, além disso, referência nas tradições açorianas, com um centro cultural forte, gastronomia típica, local de pesca e renda também.

O bairro localiza-se entre a orla da Lagoa de Dentro e o Morro da Lagoa, em local privilegiado que combina destino final e passagem, tendo movimento em todas as horas do dia. Apesar disso, por ter uma população relativamente baixa e altura de gabarito preservada até então, pode ser considerado um local tranquilo, que, combinado com as belezas naturais que o envolvem e o diversificado público que ali mora e frequenta, cria uma atmosfera democrática e convidativa.



RECONHECIMENTO DO BAIRRO



1- IGREJA NOSSA SENHORA DA IMACULADA CONCEIÇÃO



2- TERRENO CONHECIDO COMO "VASSOURÃO"



3- TERMINAL INTEGRADO DE TRANSPORTES DA LAGOA DA CONCEIÇÃO



4- CEMITÉRIO DA LAGOA



5- POSTO IPIRANGA



6- PONTA DO PITOCO



7- CENTRO CULTURAL BENTO SILVÉRIO LOCALIZADO NA PRAÇA BENTO SILVÉRIO



8- TERMINAL DE TRANSPORTE MARÍTIMO- COOPEBARCO



9- PONTE ENTRE O CENTRINHO DA LAGOA E A AVENIDA DAS RENDEIRAS



10- PONTA DA AREIA

A delimitação da área de estudo, foi determinada por meu acúmulo de experiências no local, por ser um dos lugares que eu mais frequento aos finais de semana na ilha. Utilizei como critério, baseada na leitura de Sergi Valera, a minha percepção do espaço, até onde eu enxergo uma unidade, até onde se estendem as características que considero fundamentais do bairro. Assim sendo, os limites são:

-A sudoeste o terreno do Vassourão, onde a estrutura fundiária e características de uso mudam, configurada por condomínios de casas.

-Ao noroeste, pela rua João Pacheco de Souza, por ser o antigo limite da freguesia onde o morro começa a tornar-se muito íngreme.

-A nordeste, na rua Ângela Chaves, pelo estreitamento da zona residencial, delimitando o fim da ocupação.

- A sudeste com a borda d'água.

O bairro, um dos mais tradicionais da cidade, é composto por diversos grupos sociais de tempos, idades e classes sociais diferentes: os moradores e famílias de longa data, "manezinhos", que sustentam as tradições, mantêm sua relação com a pesca, etc; os moradores "novos" que chegam a partir da década de 60 com a fundação da Eletrosul e da Universidade Federal, e que hoje já estão inseridos nas dinâmicas do local, contribuindo para a vida coletiva do bairro; os jovens e intercambistas que optam pela lagoa pela qualidade de vida, tranquilidade e belezas naturais ainda relacionadas ao bairro e os grupos de passagem, que podem ser moradores ou não da cidade, turistas de dentro e fora do Brasil.

Alguns sinais apontam para uma boa qualidade de vizinhança, perceptível para quem, como eu, frequenta o bairro: as pessoas se conhecem e mantêm relações pessoais com os trabalhadores dos comércios e serviços do local, há um domínio do espaço e consequente cuidado com o mesmo, percebido na forte presença da comunidade da Lagoa nas atividades do IPUF durante o Plano Diretor e que gera sensação de segurança.

Apesar disso, há uma forte pressão imobiliária levando a um processo de gentrificação e de interferência na paisagem natural, graves problemas de trânsito e alguns de segurança que precisam ser revistos com cuidado por parte da Prefeitura, e de ações rápidas, para que a Lagoa não perca as características que fazem dela esse lugar que a todos encanta.

O seguinte diagnóstico, além de apresentar características estruturais do bairro, e uma leitura sensível do território, pretende manter o olhar atento sobre as pessoas e suas dinâmicas, visto que é para elas que se dedica as propostas.

FOTOGRAFIAS COMPLEMENTARES





Rua João Pacheco da Costa

10

20

10

Rua Afonso Delambert Neto

Rua Manoel Severino de Oliveira

Rua Moacir
Pereira Junior

Rua Henrique Veras do Nascimento

Rua Orlando Carioni

Rua Rita Lourenço da Silveira

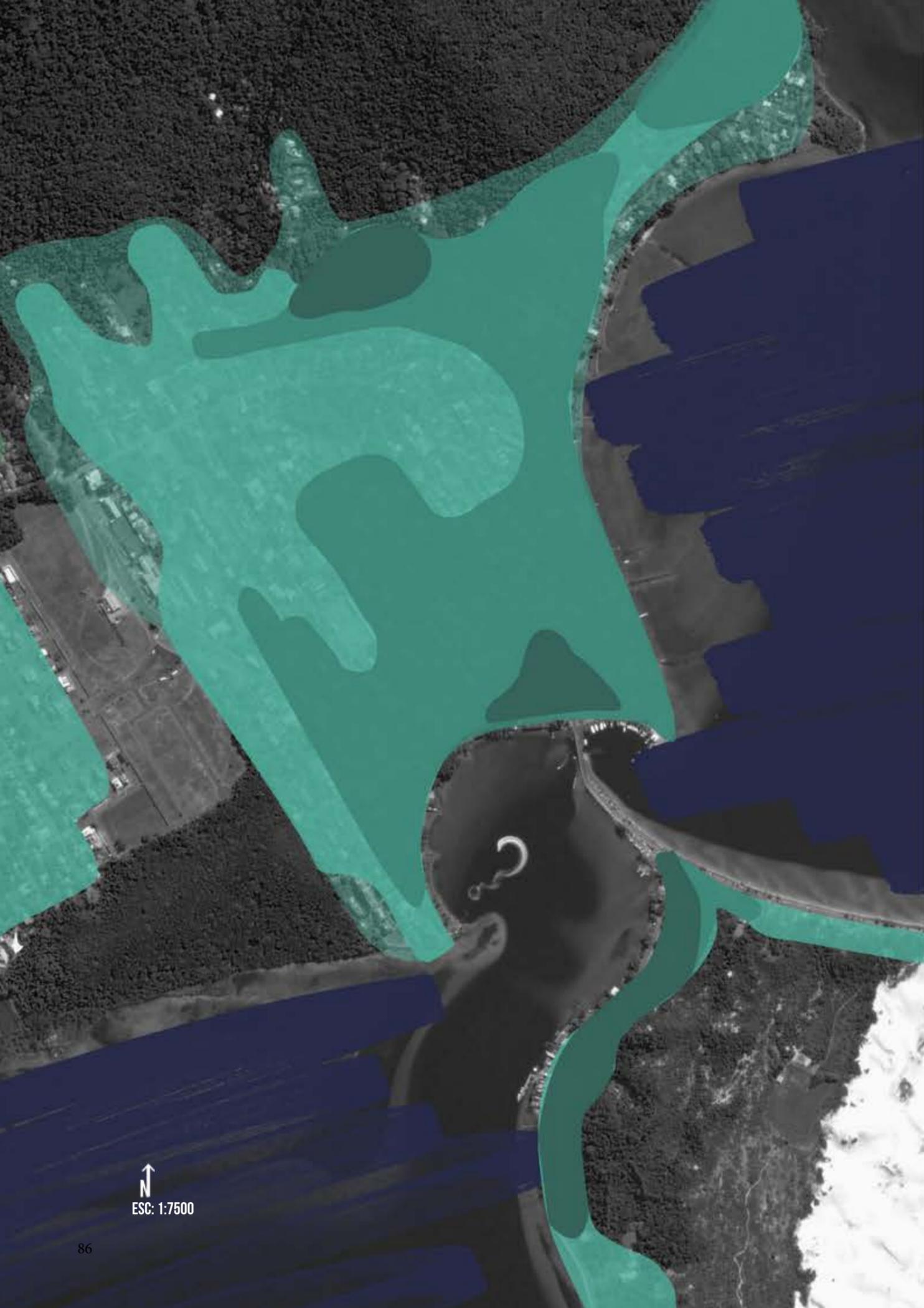
30
20
10

10

Avenida das Rendeiras

Avenida Ver. Osni Ortiga

↑
N
ESC: 1:5000



HISTÓRICO DE URBANIZAÇÃO



A Freguesia da Lagoa da Conceição, como dito anteriormente, é a mais antiga da ilha juntamente com Santo Antônio de Lisboa que datam de 1750. Teve como marco da sua fundação a construção da Igreja da Nossa Senhora da Imaculada Conceição, no sopé do morro, afastado da margem, com uma vista estratégica para toda a baía, a partir da qual, se organizava a “vila”, os caminhos, o pequeno casario, e os espaços de lazer; Para a igreja se reservava o lugar mais alto e privilegiado; as casas e os engenhos se estabeleceram junto aos morros; e os barracos de pesca se espalhavam próximos às margens da laguna (CABRAL, 2008: p.31)

A forma urbana da Freguesia foi determinada a princípio pelas características naturais do sítio e a circulação, ponderados pela proximidade com a água e o alimento. A partir disso foram divididas as terras, que levaram a configuração atual em espinha de peixe da área residencial predominante, de terrenos longos que partiam da altura da Igreja e da rua João Pacheco de Souza até a borda d’água.

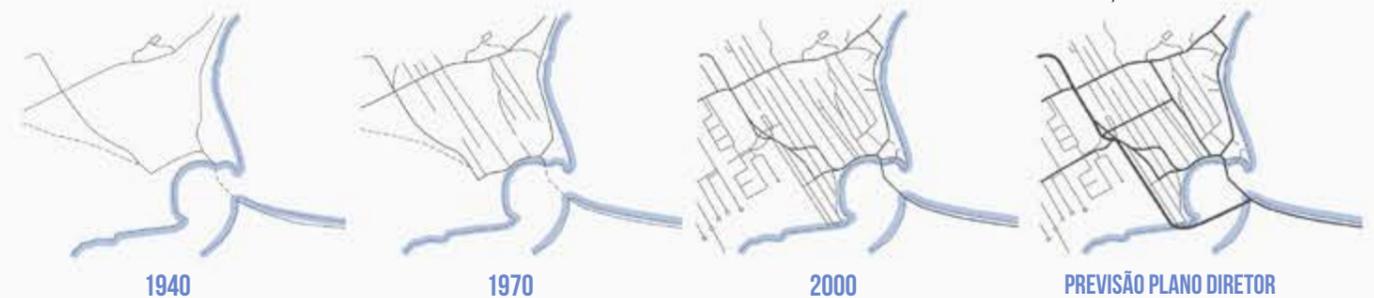
A pesca, como trabalho, era a atividade mais significativa para a vida social da Lagoa. Iniciava-se na vida dos homens quando atingiam os 10 anos de idade, sendo fonte de renda, das relações e principal espaço da sociabilidade masculina. Hoje, com o crescimento urbano e consequente alteração das dinâmicas do local, a pesca como atividade até mesmo de lazer tende à extinção na Lagoa.

A presença de lanchas e barcos maiores somados à poluição das águas e a gradual perda das atividades tradicionais contribuem para essa situação.

A transformação da economia local, a industrialização da pesca e da agricultura e a criação de um mercado imobiliário levaram os moradores a adaptar-se à vida assalariada. Essas transformações, datadas da década de 70, no mesmo momento de instalação de instituições como a UFSC (Universidade Federal de Santa Catarina) e Eletrosul, acelerou o processo de urbanização do bairro e a uma mudança rápida da paisagem.

Nesse momento o turismo passa a adquirir relevância econômica e a promover modificações culturais e paisagísticas significativas, como a pavimentação das estradas que levam às praias, entre outras, alterando a fisionomia urbana e valorizando apenas os produtos turísticos que avançavam em direção às margens da laguna. A Lagoa que na década de 80 se caracterizou como área de expansão do centro da cidade passa a crescer como polo turístico. (CABRAL, 2008: p.69). Como foi dito por Milton Santos, a economia influencia diretamente o movimento da paisagem, modificando suas relações de trabalho e de convivência em sociedade. Na Lagoa, a orla da laguna e seus morros, aos poucos, especializam esta diferenciação e desigualdade social, característica de nosso modelo de desenvolvimento.

Evlução da Malha Viária





PLANO DIRETOR

AMC	ARM	ARP	ATR	ACI	AVL	APP
Área Mista Central	Área Residencial Mista	Área Residencial Predominante	Área Turística Residencial	Área Comunitária Institucional	Área Verde de Lazer	Área de Preservação Permanente
Indicada para centralidades que combinam moradia e comércio e serviços como bancos, escritórios, etc.	Com predominância residencial, permite lojas, comércio e serviços vicinais.	Uso preferencial de moradia permitindo serviços menores como ateliers, escritórios e mercearias.	Áreas que combinam moradias com serviços de hotelaria, como hostels, hotéis, pousadas e resorts.	Destinada a equipamentos comunitários ou públicos como escola, posto de saúde, etc.	Espaços de uso público para lazer, recreação e preservação da vegetação.	Zoneamento que garante máxima proteção ambiental para morros, bordas d'água, etc.

A localidade se caracteriza pela combinação entre patrimônio cultural, paisagem natural e vida urbana intensa durante todo o dia, e por assim ser, exige um zoneamento bastante cauteloso e atento a essas particularidades. É necessário combinar desenvolvimento e preservação em primeiro lugar, levando em consideração que o Centrinho é também local de importante conexão com outras localidades, com um fluxo cada vez mais intenso de veículos cujo pico é atingido nos meses de verão.

O zoneamento proposto pelo Instituto de Planejamento Urbano para o ano de 2017, prevê uma estenção da área de intenso comércio para o interior do bairro, de forma a reforçar a característica de centralidade, sem alteração de gabarito, aumento também da Área Turística Residencial, que mescla residências com atividades de serviço, principalmente hotéis, pousadas, etc., visto que a procura pela Lagoa por parte dos turistas aumenta a cada ano.

Apesar de o imaginário do bairro ser bastante vinculado ao lazer, poucas são de fato as AVLs na região. Além da Praça Bento Silvério, é zoneada dessa forma apenas a área de Mangue abaixo do “Vassourão”, que há quase uma década a população pede para que se transforme em um parque, pela demanda por áreas de lazer e por ser ali local historicamente associado a prática de esportes.

Também estão previstas pelo Plano novas conexões viárias:

- Um túnel que conecta o Centrinho com o bairro Itacorubi no sentido Centro.
- Vias internas às áreas residenciais, quebrando parte da estrutura em “espinha de peixe” que caracteriza a ocupação da área residencial abaixo da Igreja.

-Uma nova ponte, que exigiria um alargamento da Avenida Afonso Delambert Neto, se estendendo até a Ponta do Pitoco pela Rua das Palmeiras, que também necessitaria de aumento na caixa da via, deslocando o fluxo de conexão com outras localidades do centrinho para a periferia do bairro, tornando o fluxo intra-bairro apenas de circulação interna.

Discordâncias entre a população e a proposta:

-Nas mudanças viárias indicadas, não está prevista a implantação de corredores de ônibus que liguem a Lagoa ao Centro para desestimular o uso do carro, conforme sugeriram os moradores. Nova ponte não é consenso.

-Comunidade reclama que faltam áreas comunitárias e verdes de lazer para parques e pistas de caminhada ao longo da lagoa e no Centrinho no Plano Diretor

-Áreas de preservação cultural (Costa da Lagoa, entorno da Igreja N. S. Conceição da Lagoa e Lagoa Iate Clube) são consideradas insuficientes pelos moradores. Eles acreditam que esse zoneamento poderia ser estendido a vários pontos da região para preservação

-Como a Lagoa é cercada por cinco parques naturais, comunidade havia pedido proposta de visitação pública e integração com a comunidade local. Segundo o IpuF, finalidade depende de lei específica.

(Fonte: Diário Catarinense)



MOBILIDADE



A cidade de Florianópolis, que se localiza quase totalmente na ilha, tem suas áreas urbanizadas concentradas majoritariamente nas partes planas que se espalham ao redor de sua costa e em alguns lugares do seu centro, como é o caso do distrito da Lagoa da Conceição. O fato é, que por esse motivo, tem sua mobilidade complicada por seus bairros serem distantes uns dos outros, muitas vezes separados por morros. A necessidade do veículo motorizado existe e por contar com um sistema de transporte público deficiente, a demanda por carros é bastante alta. São graves os problemas de mobilidade que até pouco tempo atrás se concentravam nos meses de verão e agora duram quase todo o ano.

A Lagoa da Conceição, em especial o bairro do Centrinho por ser o nó, não poderia ser diferente, agravados por três motivos:

1-Possuir um sistema viário bastante simples composto por um binário de vias arteriais, duas coletoras que conectam-se com os outros bairros, e vias locais que se distribuem para dentro da zona residencial, sendo bastante estreitas e praticamente de uso exclusivo dos moradores,

2-Possuir apenas um acesso de chegada a partir do Centro pelo Morro da Lagoa, ser caminho obrigatório para as praias da Joaquina, Mole e Galheta, e conectar-se também com a Barra da Lagoa e com o Campeche.

3-O Sistema de Transporte Integrado é bastante ineficiente, contando com poucos horários de ônibus e uma péssima rede de conexão com áreas importantes como o Centro, que é operado diretamente por apenas uma linha (TICEN-TILAG via Mauro Ramos) e com tem parada obrigatória no TITRI e também com a Universidade Federal, que não possui linha operando entre o trecho.

Sendo assim, a necessidade do automóvel que já existia, torna-se quase uma obrigatoriedade para chegar-se no bairro, gerando uma consequente necessidade por estações, que se espalham por quase a totalidade das vias.

A falta de conexão do transporte público com a Universidade Federal, somado ao grande número de estudantes que moram nas proximidades da Lagoa levou a um fato interessante: organizou-se espontaneamente uma rota

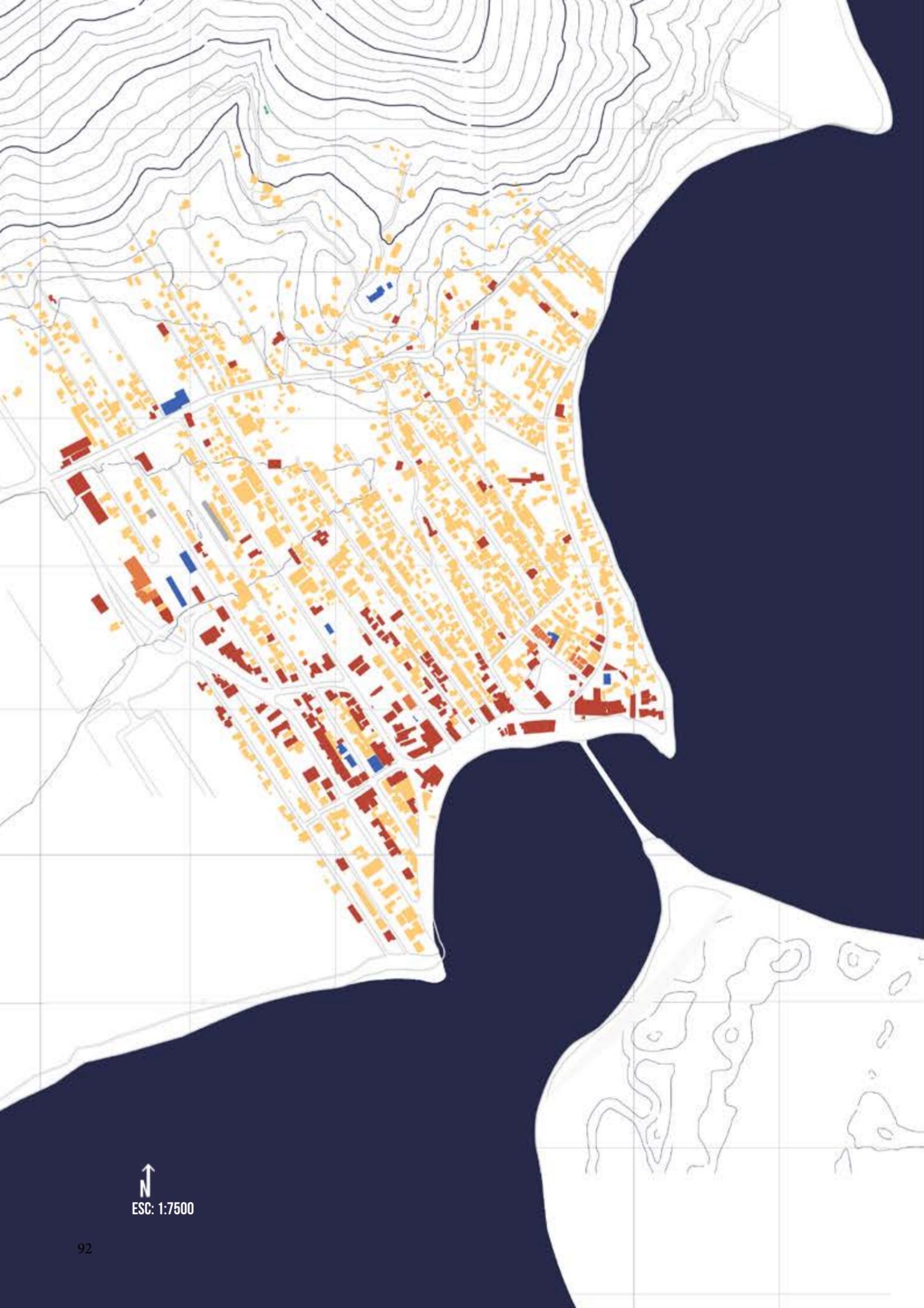
de carona desde a entrada para o bairro do Córrego Grande em uma das saídas da UFSC, até o pé do morro do lado da Lagoa, onde ali, então, os estudantes se distribuem entre os caminhos do Canto da Lagoa, o Centrinho ou o TILAG para posteriores conexões.

Esse fato, que poderia apenas demonstrar uma organização por parte das pessoas de forma a suprir necessidades de transporte, revela uma característica subjetiva à Lagoa, que na minha opinião muito tem a ver com mobilidade: essa gentileza ainda ocorre no bairro pelo fato de a hierarquia pedestre-veículo continuar mantida. Subjetivamente a Lagoa ainda é um lugar mais das pessoas do que dos veículos, é um dos poucos bairros apesar de a presença do carro ser marcante, ainda se consegue andar pelas ruas tranquilamente, em um clima de harmonia e respeito entre pedestres e motoristas. A sensação é de que o carro está invadindo o espaço das pessoas e pedindo licença para passar.

A estrutura viária da área compreendida desde a igreja até o nível do mar, é conhecida como “espinha de peixe”, bastante comum em Florianópolis e no litoral de Santa Catarina. É caracterizada por vias longas que se conectam em uma via principal, pouco conectadas entre si, que apesar de muito próximas, não possuem percurso entre elas, levando uma necessidade de retornar à via principal e dificultando o deslocamento dos pedestres.

Apesar de bastante plano, o bairro não possui estrutura cicloviária, encontrando-a apenas no trecho da Avenida das Rendeiras, logo depois da ponte. Sua escala e condições geográficas são apropriados para o deslocamento por bicicleta que, além de não possuir condições ideais, é prejudicado pelos carros estacionados pelas ruas, calçadas em péssimas condições e fluxo intenso de veículos no percurso de menor distância.

Uma outra característica bastante peculiar da Lagoa é a necessidade e existência do transporte marítimo, já que até hoje alguns locais da costa permanecem sem conexão viária, exigindo o uso de barcos. Para isso, uma cooperativa organizou-se, a Coopebarco, cujo ponto de partida da linha é logo abaixo da ponte do lado da Ponta da Areia, conectando-se às localidades da Lagoa de Fora.



USO DO SOLO



O bairro do Centrinho é predominantemente residencial, de gabaritos baixos (em sua maioria de dois pavimentos) concentrando seu comércio e serviço em suas principais vias, Afonso Delambert Neto e Henrique Veras do Nascimento, que além de serem porta de entrada e conexão com outros distritos e bairros, também o local de concentração dos seus espaços públicos, criando em si um entorno bastante rico e cheio de vida, e tornando as áreas residenciais bastante privadas e quase exclusivas em seu uso. Este fato, que por um lado reforça o caráter de centralidade nas vias principais, representa para os moradores uma necessidade de deslocarem-se até estes pontos diariamente, visto que o comércio vicinal é quase inexistente dentro dos limites da área residencial.

A predominância residencial se divide em duas áreas: uma menor na Ponta do Pitoco, de casas grandes e al-

guns pequenos edifícios, e a maior e mais densa, com ruas estreitas e paralelas, que conecta a parte alta do bairro onde está a Igreja Nossa Senhora da Imaculada Conceição, até quase a borda d'água, com grande concentração de residências mas nenhuma área de lazer.

A zona de comércio e serviço distribuída no percurso do binário, tem como característica a relação com as vias. Há muitos cafés, bares e lojas com áreas externas que contribuem para a urbanidade do bairro, além de muitos outros tipos de comércio e serviço que tornam a Lagoa um distrito realmente quase independente do centro da cidade e destino de lazer de pessoas de todos os lugares da cidade, que vêm até o local por sua tranquilidade, paisagem e oferta de serviços de qualidade, conformando uma opção única na ilha.



EQUIPAMENTOS



O bairro -como já dito anteriormente- tem forte caráter de centralidade. Isso ocorre em parte pela diversidade de comércio e serviços dispostos próximos uns dos outros, mas também pela oferta de equipamentos que permite que se viva na região quase sem precisar deslocar-se para outras áreas da cidade atrás de serviços públicos básicos, por exemplo, o que caracteriza um “centro”. Há uma creche, escola básica, posto de saúde, delegacia, Centro Integrado de Atendimento ao Cidadão (CIAC) e um centro cultural, além de muitas opções de hotéis e pousadas, que se distribuem por todo o bairro, atendendo aos mais diversos tipos de público. Também bancos, mercados e supermercados, e instituições de ensino privadas, sejam elas tradicionais ou de dança, yoga, etc.

Tanto o Núcleo de Ensino Infantil (NEI) Osvaldina Silva, quanto a Escola Básica Henrique Veras e o Posto de Saúde da Lagoa, localizam-se na parte mais antiga do bairro, na rua João Pacheco da Costa, próximos à descida do morro e das conexões com a Costa,

Canto e Porto da Lagoa. Já a delegacia e o CIAC, foram construídos no mesmo momento do TITRI, formando os três um só projeto. E na parte mais movimentada do bairro, ambos dispostos nas vias principais, estão o Centro de Cultura Bento Silvério e a Sociedade Amigos da Lagoa (SAL), instituições que movimentam a vida cultural dos moradores ambos dispostos nas vias principais.

Apesar de o bairro ter dimensões modestas e poder ser percorrido por inteiro a pé, a disposição e condição da malha viária pode dificultar os percursos, principalmente para a área residencial referente à antiga freguesia, cujas vias, paralelas entre si e sem conexões, obrigam os pedestres a retornar à via principal caso necessitem acessar uma rua ao lado. Outra questão é o fato de várias delas serem servidões, dificultando ainda mais o deslocamento e criando uma falsa ilusão de proximidade. Fato esse que não inviabiliza o uso dos equipamentos públicos, mas que aumenta o tempo para percorrer o trajeto.



ESPAÇOS DE ENCONTRO

COMÉRCIO E SERVIÇO

ESPAÇOS PÚBLICOS APROPRIADOS

PRAÇA

A carência de espaços públicos de qualidade é um problema que, eu ousaria dizer, atinge escala nacional, é bastante evidente em Florianópolis e será motivo de análise do Centrinho da Lagoa. Esta questão acaba por gerar uma perda de relação das pessoas com a vida urbana, reforçando a culturas dos shopping centers e locais fechados tornando-se um problema social mais do que simplesmente estrutural/urbano. Muitos se encontram abandonados e vários outros são configurados apenas pelo uso, não possuindo a infraestrutura básica necessária.

O bairro, apesar de muito relacionado ao lazer no imaginário das pessoas, possui pouquíssimas opções de espaços de qualidade em termos de urbanidade e equipamentos, fazendo com que as pessoas se apropriem do local de forma a tirar proveito dos aspectos naturais. Oficialmente são apenas dois os espaços classificados como AVL no bairro, que seria o zoneamento adequado para os espaços de lazer, que são: a Praça Bento Silvério e o terreno que abrigava o antigo Vassourão, hoje motivo de disputa entre os membros da comunidade e a prefeitura, na tentativa de criar um parque urbano que mantenha o local destinado para a prática de esportes como o vôo livre, e lazer como foi historicamente.

A Praça, que é a única do Centrinho, tem excelente localização quase em frente à ponte, é praticamente o coração do bairro, que, apesar de sua infraestrutura ser insuficiente, não possui espaços de sombra tampouco paisagismo (mesmo tendo passado por uma reforma recentemente que, inclusive, desagradou parte da população), ainda é o local de maior expressividade cultural na região. Ali acontecem feiras, apresentações, shows e festividades, evidenciando uma necessidade das pessoas por espaço, utilizando-a de forma resistente mesmo sem as qualidades básicas necessárias.

O maior espaço de lazer da Lagoa é a sua borda d'água, zoneada como APP em todo o perímetro da laguna, conforme lei federal. Este, que apesar de ser o local mais especial e de

maior importância, visto que relaciona o bairro com a água e justifica toda uma ocupação histórica e as relações que as pessoas construíram com o tempo, encontra-se em total situação de descaso sem nenhum mobiliário, equipamento ou manutenção, sendo interrompido em alguns trechos por edificações em situação ilegal que rompem com a visibilidade da paisagem e que nada se faz apesar disso.

O bairro conforma-se na borda d'água de forma côncava, possuindo duas pontas que lhe dão este formato. Estas, chamadas de Ponta do Pitoco e Ponta da Areia, apesar do alto potencial paisagístico também não dispõem de infraestrutura básica. A Ponta da Areia, é, inclusive, de uso privado como marina, impossibilitando o contato sem identificação prévia de um pedestre com a borda d'água e com a vista para a Lagoa de Fora.

Sendo assim, talvez o espaço público de maior qualidade do bairro sejam as calçadas (ainda que também encontrem-se em situação precária). As fachadas ativas(1), de grande interação com a vida urbana, enriquecem os percursos tornando-os um atrativo do bairro. São diversos cafés, restaurantes e lojas que abriram-se para a rua rompendo com as barreiras do "dentro e fora". O centrinho é lugar de passagem nele mesmo, tendo em suas calçadas seu potencial de encontro.

*(1)Definição: Fachada ativa corresponde à ocupação da fachada localizada no alinhamento de passeios públicos por uso não residencial com acesso aberto à população e abertura para o logradouro. (Plano Diretor São Paulo).

Em outras palavras, a parte térrea dos edifícios que de alguma forma dialogam com a calçada, relacionando-se.

Objetivo: Promover usos mais dinâmicos dos passeios públicos em interação com atividades instaladas nos terraços das edificações a fim de fortalecer a vida urbana nos espaços públicos. Evitar a multiplicação de planos fechados na interface entre as construções e o passeio público.

MACRO PROPOSTA



- OFICIALIZAÇÃO DO PONTO DA CARONA
- ILUMINAÇÃO NAS VIAS PRINCIPAIS
- ESTABELECIMENTOS AMIGOS DA LAGOA
- RECONEXÃO COM A BORDA D'AGUA
- BOLSÕES DE ESTACIONAMENTO
- PRAÇAS DE BAIRRO
- PRACINHA DA LAGOA
- MICROPROPOSTA 1:
A ROTA ESCOLHIDA: CICLOVIA, CALÇADAS E FACHADAS
- MICROPROPOSTA 2:
PONTOS DE BICICLETA E MOBILIÁRIO URBANO
- MICROPROPOSTA 3:
PARQUE



A PROPOSTA

Este trabalho de uma maneira geral é sobre pessoas. Desde as questões norteadoras a respeito da identidade latino-americana, sua construção histórica, dependências ideológicas e a força expressiva que possui apesar de todos esses fatores, às discussões sobre os espaços públicos, as lições aprendidas com Medellín e a redemocratização da cidade, à necessidade do encontro, etc. Trata-se de relações, das pessoas entre elas e/ou com o lugar em que se encontram. O estudo de caso, como desdobramento dessa linha de pensamento, não poderia ser diferente.

A proposta de intervenção, que se estrutura em um somatório de medidas urbanas locais, é uma das possíveis alternativas para reconectar e requalificar os espaços de encontro da Lagoa, de modo que todos os grupos de usuários do bairro sintam-se convidados a utilizá-lo e ali se “re-conheçam”, entre eles e com o lugar, enriquecendo-se mutuamente. Busca-se fortalecer uma rede de espaços públicos que possa, assim, transmitir segurança às pessoas e cumprir com sua função social dentro do contexto urbano, otimizando as dinâmicas e potencialidades existentes.

Estimula-se, deste modo, o encontro e a interação democrática no espaço da cidade, o que contribui para a consolidação/ das identidades coletivas que contém o lugar.

Como ponto de partida para a proposta foram assumidas e analisadas as características do bairro - atores, agentes, equipamentos e dinâmicas - exatamente como são hoje. Para isso, desconsiderou-se situações hipotéticas ou perspectivas futuras, visto que existem muitas propostas para o bairro e que qualquer uma dessas, uma vez consideradas, levariam a um diagnóstico diferente deste realizado. Optou-se, por fim, por pensar e propor ações em escala local, com medidas que seriam adotadas intra-bairro, não se caracterizando por ser um projeto de reestruturação (viária, legislativa, etc.), mas de otimização.

O estudo de caso tem suas propostas divididas em duas escalas de atuação: as macro e as micro propostas. As macropropostas somam sete propostas.

As macropropostas somam sete propostas gerais, sendo desde alterações ou proposições de infraestrutura à criação de parcerias público-privadas. Já as micropropostas são três, apresentadas em uma escala menor pela importância que possuem no contexto atual, seja pela urgência ou relevância. São elas: (1) A criação de um parque linear na borda d'água; (2) a melhoria da “rota escolhida”, estruturada com ciclovia, passeio qualificado e uma maior interação entre lojas, lojistas e a vida urbana de forma que se complementem e (3) a criação de uma rede de compartilhamento de bicicletas, meio de transporte ideal para as dimensões e características do bairro, somado a uma proposição de mobiliário que contribuiria para um reconhecimento/identidade visual.

O resultado é uma sobreposição de medidas, em sua maioria de curto prazo e de relativamente fácil execução, distribuídas dentro dos limites previamente determinados do bairro, que criam um espaço agradável e segura de passeio, como um grande espaço de encontro fluido e bem distribuído. Para isso, se fazem necessárias também alterações na infraestrutura, reorganização do espaço, além de parcerias público-privadas, com o objetivo de fomentar a vitalidade urbana, com espaços de qualidade, e também promovendo segurança. Tudo isso aliado aos interesses locais, respeitando a cultura, tradições, paisagem e dinâmicas do Centrinho.

A forma encontrada para melhor apresentar as propostas foi o tratamento de fotos, à altura da visão do pedestre, de maneira que se apresentem possibilidades pensadas para o usuário e seu ponto de vista. Isso contraria uma lógica de planejamento pautado somente em mapas e visão aérea, reforçando a intenção de projetar para pessoas. Foram usados desenhos digitais a mão livre e colagens demonstrando o que foi pensado para alguns pontos selecionados da área, estimulando os questionamentos sobre o lugar de: “Como é este local hoje? Como ele poderia ser?”.

OFICIALIZAÇÃO DO PONTO DA CARONA

Como dito no tópico referente à mobilidade, foi estabelecida informalmente uma rota de carona entre a Universidade Federal de Santa Catarina, desde a entrada para o bairro do Córrego Grande na rua João Pio Duarte Silva, até o pé do Morro da Lagoa já do lado do Centrinho, para suprir a falta de transporte público entre os dois locais. A proposta prevê o reconhecimento e regulamentação desses dois pontos, por meio de sinalização, de forma a legitimar esse movimento. Com a intenção de transmitir segurança aos usuários de forma que mais pessoas possam utilizar dessa alternativa de transporte, que, além de contribuir para uma otimização do uso dos automóveis, promove o encontro e interação entre as pessoas.



ILUMINAÇÃO NAS VIAS PRINCIPAIS

A melhoria da iluminação pública pode gerar sensação de segurança e contribuir para a leitura do espaço, orientando o usuário. Mais do que isso, pode gerar de fato diminuição nos índices de crimes, como mostra uma pesquisa feita pela Secretaria de Segurança Pública de São Paulo, no ano de 2003, depois de um mês da instalação de lâmpadas mais potentes em alguns lugares da cidade onde houve uma redução de 63% das ocorrências no local.

A proposta para o Centrinho da Lagoa é de melhorar a iluminação desde a chegada pelo morro na esquina com a rua João Pacheco da Costa, até as duas Pontas, do Pitoco e da Areia, criando uma rota iluminada, que coincide com o maior fluxo de pessoas e carros em todos os horários do dia, de forma a proporcionar uma opção de trajeto segura principalmente para o pedestre e o ciclista no período noturno.

Num primeiro momento, que poderia ser imediato, a troca das lâmpadas atuais por outras mais econômicas (LED) e potentes funcionaria de maneira paleativa mas já bastante eficaz, para que então instale-se uma nova rede de postes solares. Estes, além de também utilizar de lâmpadas em LED, gera a energia que consome, tornando-se sustentável.



ESTABELECIMENTOS AMIGOS DA LAGOA

Uma das características mais fortes do bairro é a ampla variedade de comércios e serviços muito próximos uns dos outros que dialogam com as calçadas e conformam uma rota agradável de passeio. Ainda que a impressão seja esta, são poucos de fato os estabelecimentos que foram classificados com fachada ativa pelo mapa dos “Locais de encontro” da sessão anterior. A proposta prevê um incentivo por parte da prefeitura de que os estabelecimentos se adequem as características da fachada ativa por meio do pensado selo de “Amigos da Lagoa”.

Este selo, geraria valor de forma mútua, para o bairro e para os estabelecimentos além de integrar o poder público numa missão de interesse de todos. Para o bairro este enriqueceria a urbanidade das ruas além de gerar segurança pela maior conexão entre o interior e o exterior das edificações; para os estabelecimentos, possuir o selo agregaria valor ao usuário entendendo que estes são locais que contribuem para a coletividade.

Uma medida semelhante foi tomada pela Prefeitura de Florianópolis juntamente com o Sapiens Parque, na criação do “Distrito Criativo Centro Sapiens”, no bairro da Pedreira na região central da cidade. O objetivo seria de revitalizar o local que estava historicamente abandonado e inseguro por meio de incentivo à implantação de incubadoras e start-ups dando uma nova cara ao bairro. Esta iniciativa obteve menção honrosa no 40º Congresso Pernambucano de Municípios, dentro da classificação de “Boas Práticas Urbanas”.

Medellín também apostou em políticas públicas com foco em programas de educação, empreendedorismo e inovação e na inserção da população nos processos culturais, econômicos e sociais. O resultado foi a revitalização de áreas excluídas com a apropriação de espaços públicos por meio de projetos de arquitetura e design, o que criou pontos de atração e a implementação de instituições que promovem o desenvolvimento de negócios inovadores de base tecnológica, como a Ruta N.



Runa N, Medellín

Ambos os exemplos basearam-se em dois novos conceitos: “economia criativa” e “cidade criativa”, que são aquelas que buscam soluções através da criatividade para problemas urbanos cotidianos através de ações multidisciplinares e colaborativas. Cada agente contribui com uma parte de forma realizar um objetivo comum, que se enquadra na intenção do selo “Amigos da Lagoa”, de forma a atrair pessoas e gerar segurança para o bairro como um todo, resultando numa urbanidade mais rica para todos: usuários, moradores e lojistas.

RECONEXÃO COM A BORDA D'AGUA

Em praticamente todo o perímetro da laguna dentro do limite do bairro há edificações próximas da água. Estas por localizarem-se a menos de 30 metros da borda - condição que classifica Áreas de Preservação Permanente (APP)-, por legislação federal, são ilegais. A reconexão com a laguna, visual ou física, é tida como prioridade da proposta que prevê tratamentos diferentes para cada trecho.

Para o trecho 1, em verde, propõe-se a retirada das edificações entre a Ponta do Pitoco e a Ponta da Areia, desenhando nesta área um parque urbano linear que permita o contato direto com a laguna, servindo de área de lazer e contemplação.

Para o trecho 2, correspondente à Ponta da Areia, a retirada da marina para a retomada por parte do poder público da área para que volte a ter acesso livre e assim permita o prolongamento do parque linear. Visto que hoje não se pode acessar a ponta sem antes identificar-se na portaria da marina.

Para o trecho 3, no caminho para a Costa da Lagoa, na rua Rita Lourenço da Silveira, há edificações distribuídas por todo o seu percurso de grande poten-

cial paisagístico. Este é prejudicado pela obstrução visual causada pelos muros e pelas próprias edificações. A proposta prevê, por meio de termo de ajuste de conduta, que dentro em um primeiro prazo ao menos os muros sejam rebaixados, permitindo mínimo contato visual com a laguna a partir da calçada de forma recomunicar o pedestre com a paisagem e uma apropriação imediata das áreas que possuem essa conexão. Para que então, em um momento futuro, possibilite a continuação do parque também neste trecho.

Na imagem uma situação hipotética de apropriação de um dos poucos trechos que se mantém conectado com a paisagem no percurso da via.



BORDA COM OBSTRUÇÃO VISUAL

BORDA D'AGUA DENTRO DO LIMITE DO BAIRRO

BORDA INACESSÍVEL



BOLSÕES DE ESTACIONAMENTO

Considerando toda a área destinada para estacionamento no Centrinho da Lagoa (excluindo aqueles em frente aos comércios e serviços e as garagens dos terrenos), são aproximadamente 15.700m² de área. Por outro lado, a Praça Bento Silvério, único espaço público qualificado do bairro, corresponde a uma área de 1350m². Isso significa que há 10,6 vezes mais área para veículos parados em relação a de uso coletivo!

A partir desses valores, com a intenção de legitimar as reivindicações dos moradores por mais áreas de lazer qualificadas e reconhecendo a má qualidade dos passeios em todo o bairro, optou-se por eliminar os estacionamentos ao longo das vias referentes à “rota escolhida” -micro proposta1. Desta forma, ganharia-se 1900m² de solo livre, área suficiente para a redistribuição entre calçadas e ciclovia, melhor servindo aos pedestres e ciclistas.

Para isso, é necessário no momento presente (visto que levará tempo até que diminua-se a necessidade por automóveis) que essas vagas fossem remanejadas a outros locais. Localizou-se terrenos ociosos na periferia do bairro que poderiam servir como estacionamentos, públicos ou privados dependendo da necessidade, de forma que os veículos não precisem circular no centro do bairro e servindo de convite para que o usuário o experimente a pé, contribuindo duplamente para uma melhoria na qualidade da circulação.



PRAÇAS DE BAIRRO

O bairro conta oficialmente com apenas uma praça, a Bento Silvério, que acaba por cumprir e atender funções urbanas de escalas muito diferentes. Ao mesmo tempo em que é sede da feira semanal de produtos orgânicos, satisfazendo a uma demanda da comunidade local, é espaço para shows e festas de relevância para a cidade. Sendo assim, há uma sobreposição de grupos de usuários frequente, o que inibe um caráter primário fundamental de “praça de bairro”.

Enxergando essa necessidade, que também fica explícita nas demandas dos moradores no momento de revisão do Plano Diretor e pensando no problema do sistema viário pouco conectado em espinha-de-peixe da área residencial já bastante densificada, propõe-se pequenos respiros com áreas verdes. Essas aberturas significariam novas possibilidades de deslocamento aos pedestres e assumiriam o papel das pequenas praças de bairro, alcançando uma escala menor de usuários e gerando sensação de segurança, pertencimento e reconhecimento dos moradores. Para tanto, localizou-se possíveis terrenos que poderiam tornar-se praças, a partir do critério de serem terrenos vazios ou edificações a venda de forma a facilitar o processo de implantação e assim contribuir para um aumento da qualidade da urbanidade do bairro.

A intenção é de que esses espaços sejam basicamente a junção de uma área verde que sirva para o descanso e lazer, com desenho simples, onde o foco estaria em promover áreas de sombra sem que impessem a permeabilidade visual entre as ruas; mobiliário de qualidade e opção de playground para as crianças.



A PRACINHA DA LAGOA

A "Pracinha da Lagoa", como é conhecida a Praça Bento Silvério, é um dos pontos de referência mais conhecidos da região. Está localizada na parte baixa da antiga freguesia bem em frente à ponte e se caracteriza pela multiplicidade de funções que cumpre apesar da má qualidade do desenho e da infraestrutura.

O mapa representa a disposição atual da praça, evidenciando uma ocupação nas bordas e área livre ao centro, que é utilizada para feiras semanais de frutas e verduras, de artesanato, além de ser palco para shows e apresentações culturais de relevância municipal. Estão ali também as edificações referentes ao sede dos Correios, Centro Cultural Bento Silvério juntamente com a Casa das Máquinas, banca de revistas, uma edificação sem uso, antes um restaurante e bar e o Monumento às Rendeiras.

No ano de 2015 foi realizada uma obra de revitalização 690 mil reais financiada entre o município e governo estadual, cujo projeto compreendia: terraplenagem, instalação de um novo sistema de drenagem e parte da troca do piso antigo por pavimentação em paver, colocação de 25 bancos de madeira e mais alguns em concreto, a instalação de novo playground, plantio da grama e a colocação de paver na rua ao lado da praça, que será ainda equipada com aparelhos de ginástica construção além da construção de um deck de madeira em torno da estátua da rendeira existente no local. Os moradores, representados pela Associação de Moradores da Lagoa (AMOLA), posicionaram-se de forma negativa em relação à obra, reclamando de uma descaracterização e da falta de árvores e mobiliário, relacionando-a com um "calçadão".

A amplitude do espaço somada à ausência de pontos de referências, a má disposição do mobiliário, a falta de áreas de sombra são as características espaciais mais marcantes da praça. O uso intensivo da mesma evidencia uma resistência e também uma necessidade por parte dos moradores por um espaço para expressão e apropriação, ocupando-a frequentemente ainda que sem qualidade de infraestrutura e desenho e condicionados às condições naturais de tempo, visto



que em dias de chuva ou em dias de muito sol, seu uso fica limitado pela ausência de espaços cobertos.

A proposta prevê diretrizes para um redesenho da mesma, primando a otimização e qualificação dos seus usos e possibilitando outros. São elas:

1-A retirada das árvores baixas das bordas, possibilitando uma reconexão visual com seu interior, já que hoje funcionam como barreira.

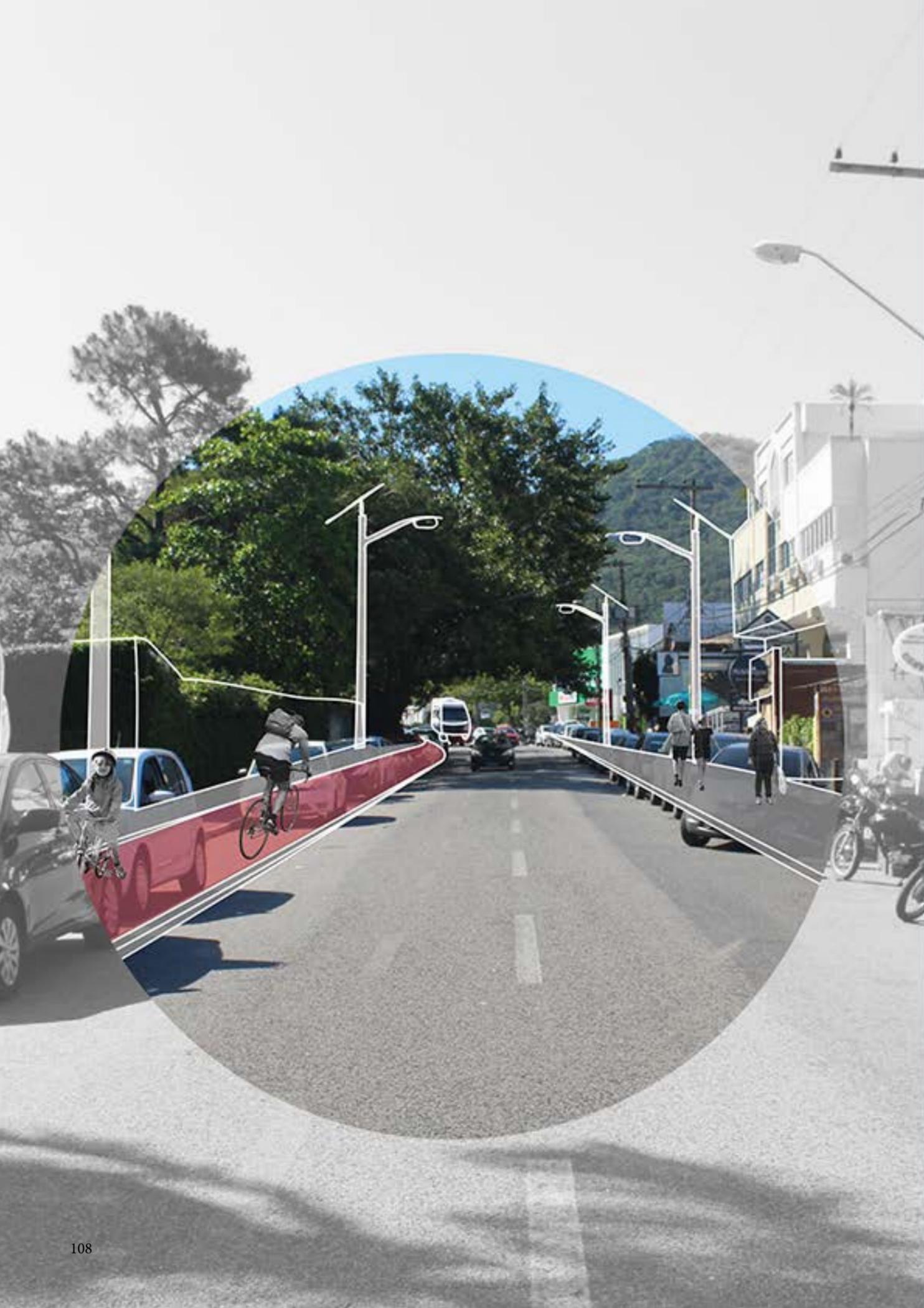
2-A proposição de mobiliários altos de sombreamento e proteção às intempéries também nas bordas de forma a não interferir nos usos que exigem grande área livre e também possibilitando que aconteçam atividades mesmo nos dias de chuva

3-Proposição de áreas verdes, de grama, com mobiliário, permitindo uma apropriação dos moradores.

4-Realocação do Monumento às Rendeiras, fazendo do local onde está hoje inserido uma das entradas principais da praça, de frente à ponte.

MICRO PROPOSTAS UM OLHAR MAIS DE PERTO

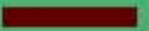




MICRO PROPOSTA 1 - A ROTA ESCOLHIDA



Ciclovias



Espaços de Encontro



Elaborado o diagnóstico do bairro, em um exercício de sobreposição de informações, é perceptível a existência de um percurso que além de costurar espaços importantes, é também o local de maior fluxo de carros e pedestres e rota com maior oferta e diversidade de comércio e serviços na região. Com intenção de escolher um trecho do bairro para exercitar e analisar a perspectiva do pedestre, assim compreendendo suas relações e sensações entre ele mesmo e o espaço, ficou claro de que este percurso seria o mais rico em pontos para a análise e também o mais interessante por compreender que alterações sofridas ali, alcançariam quase a totalidade do bairro e/ou distrito, entendida sua importância para as conexões internas e externas.

Para isso seria necessário ter clareza nos limites da rota, que foram escolhidos sendo: O Terminal Integrado de Transporte e a Praça Bento Silvério, que representa um caminho rico em opções e conexões desde a chegada dos pedestres e ciclistas no bairro até o último dos espaços públicos da proposta, a "pracinha". A

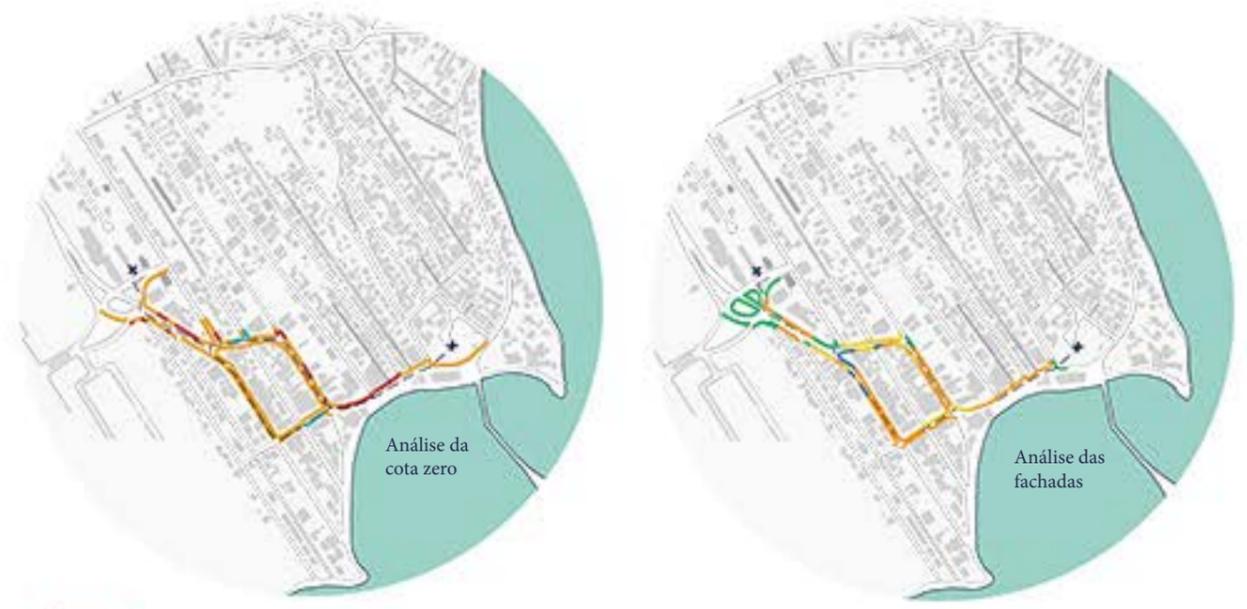
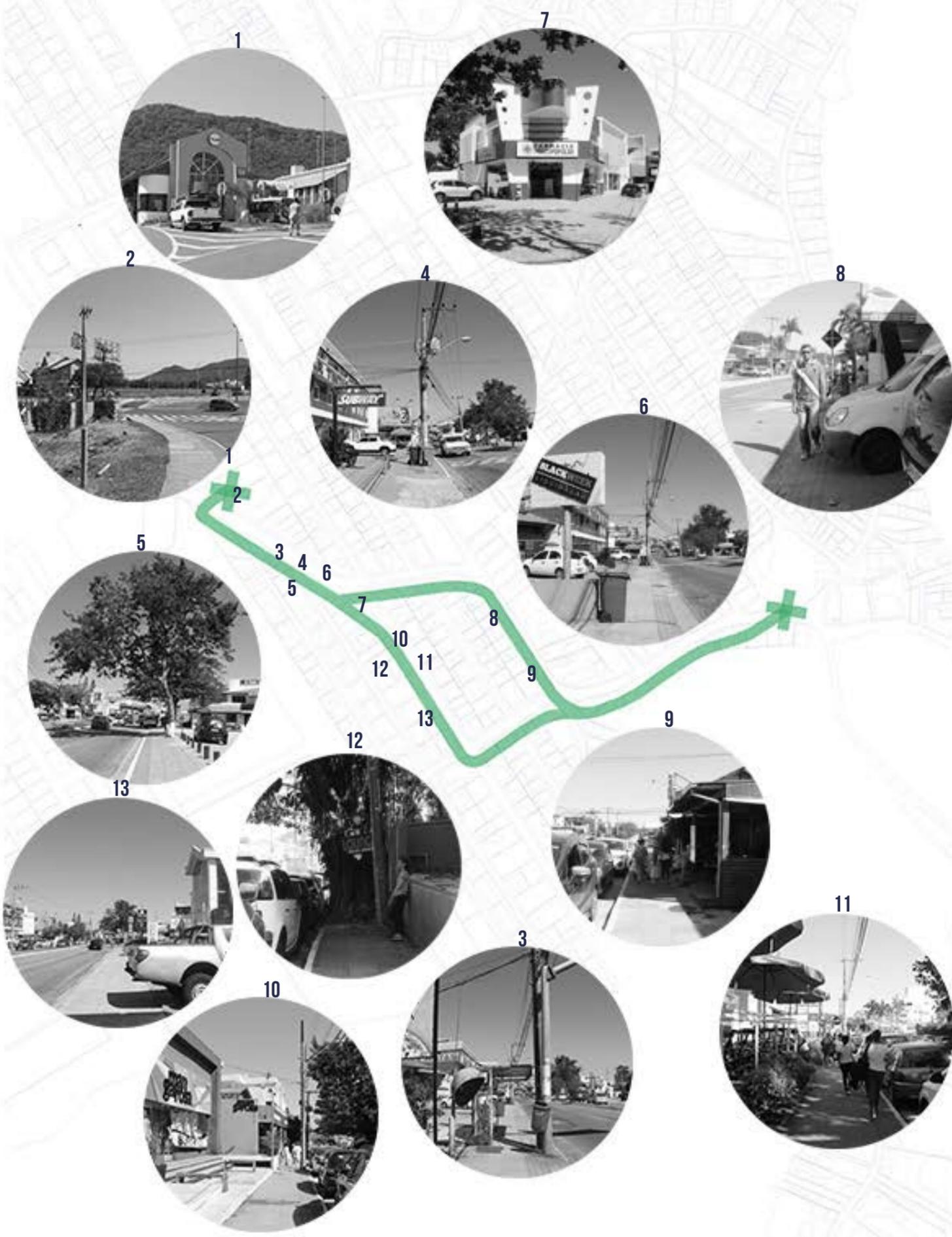
requalificação desse trecho, que inclui remanejamento das vagas de estacionamento, proposição de ciclovia e análise das calçadas e fachadas além de sobrepôr à proposta de rota iluminada representa a requalificação do primeiro dos espaços públicos públicos de encontro da lagoa, as calçadas.

A Rota Escolhida inicia no Terminal Integrado onde em frente está um dos pontos de compartilhamento de bicicleta (micro proposta 2) com tótem de informação, que dá ao usuário a opção de seguir pela ciclovia ou a pé. Segue até a bifurcação do binário das ruas Afonso Delambert Neto, no sentido morro-centro, de maior velocidade por ser o prolongamento da descida, e Moacir Pereira Junior, no sentido oposto, mais lenta. Nesse ponto há uma divisão de prioridades, assumidas em uma das direções pelo passeio e no outro para a ciclovia, que vale acrescentar, é mão dupla.

A ciclovia segue no mesmo sentido dos carros, fazendo com que a porção mais generosa de passeio esteja na via mais lenta, promovendo segurança aos usuários. Ao final do binário

reencontram-se, agora lado a lado com o parque linear, que o acompanha até o final da rota, no encontro com a Praça Bento Silvério e a ponte. Nesse ponto, ao lado do terminal de transporte marítimo, encontra-se o segundo ponto de compartilhamento de bicicleta, marcando o ponto intermediário do que termina ao fim das rendeiras, em um terceiro ponto de compartilhamento, já fora da área de estudo. percurso, que termina ao fim das ren-

A seguir fotografias das vias sob a experiência do pedestre, demonstrando a má qualidade dos passeios e a relação entre indivíduo-espaço:



- Calçadas em bom estado
- Calçadas regulares
- Calçadas estreitas, inexistentes ou deterioradas
- Fachadas estimulantes
- Fachadas regulares
- Fachadas cegas
- Vazio

A análise da micropostagem tem como ponto de partida um olhar mais atento para as calçadas e fachadas, baseado em um guia elaborado pelo Instituto Jan Gehl juntamente com o Ministério de Habitação e Urbanismo do Chile, chamado "A dimensão humana no espaço público: da análise às definições de projeto", representado nos mapas acima.

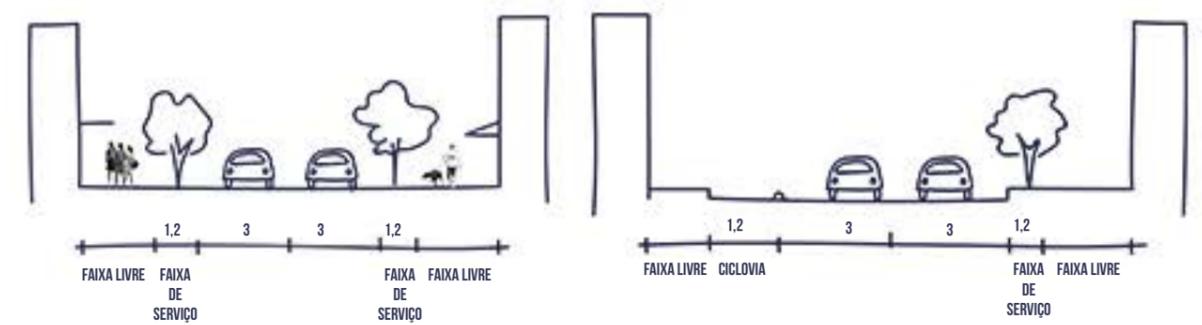
O primeiro analisa a qualidade dos passeios, que torna clara a irregularidade e insuficiência da infraestrutura peatonal. Mais da metade do trajeto selecionado classificou-se entre regular e ruim justamente onde ocorre o maior fluxo de pessoas.

Quanto às fachadas, sabe-se que espaços nos quais a atividade do interior dos edifícios se estende ao exterior tendem a ter uma melhor vitalidade que espaços delimitados por muros cegos. O trecho analisado apresenta uma boa qualidade da relação dentro-fora entre os edifícios e as calçadas. A maioria foi classificada como estimulante.

Evidencia-se o que se vinha dizendo a respeito das características fundamentais do bairro: o passeio é atraente pela boa relação dos edifícios com o mesmo ainda que não tenha uma boa qualidade de infraestrutura, desperdiçando uma potencialidade.

Ao mesmo tempo em que há vagas de estacionamento ao longo das vias, e em algumas em ambos os lados, dando preferência aos automóveis em relação às pessoas, que de forma resistente utilizam dos espaços mesmo com os obstáculos e má qualidade dos percursos.

A proposta parte da realocação das vagas de estacionamento previstas na rota o para os bolsões previstos na macro proposta. Assim, libera-se 1900m² de área pública no solo, redistribuída entre calçadas e ciclovia, conectando o terminal de transportes à Avenida das Rendeiras em um percurso seguro, iluminado e de qualidade para todos os usuários.





MICRO PROPOSTA 2 - REDE DE COMPARTILHAMENTO DE BICICLETA E PROPOSTA DE IDENTIDADE VISUAL PARA MOBILIÁRIO URBANO

Uma boa rede de transporte necessita da integração de diferentes modais: veículos, transporte público, bicicleta, passeios de qualidade, entre outras possibilidades. Quanto mais complexo e diversificado melhor atenderá às mudanças de relevo, escala e necessidades dos usuários. A malha viária -uma das infraestruturas necessárias para esse bom funcionamento-, encontra-se hoje saturada na cidade como um todo e necessita de alternativas para que a qualidade desejada nos percursos entre e intra-bairros aconteça.

As propostas do estudo de caso se baseiam em medidas locais, reais e de rápida execução, apesar de que para que acontecesse o deslocamento das pessoas até o bairro e dentro do bairro da maneira mais eficaz possível seriam necessárias também medidas estruturais como a revisão das linhas de transporte público, o aumento da frota, reestruturação viária, etc. De qualquer forma, o foco se deu no transporte a pé e de bicicleta que além disso também são os mais precários em termos de infraestrutura atual

mente. Para o primeiro foi elaborado um diagnóstico seguido de propostas para as calçadas (microproposta1); para o segundo, a proposição de uma ciclovia (microproposta1) e também a criação de uma rede integrada de compartilhamento de bicicletas, financiadas diretamente pela prefeitura ou por meio de licitação, que contribuiria para a realização de percursos de até 2,5km, ideal para deslocamentos urbanos diários (WRI Brasil). Esta distância é suficiente para que um ciclista possa cumprir, por exemplo, o trajeto entre o Terminal Integrado de Transportes da Lagoa (TITRI), ao final da Avenida das Rendeiras. Sendo assim ideal para o transporte intra-bairro.

A proposta é da criação de uma rede de bicicletas compartilhadas em que as bicicletas pudessem ser “alugadas” por meio de aplicativo, cartão de transporte ou cartão de usuário (para usos ocasionais, por exemplo), mediante o pagamento de uma taxa -a ser calculada- e assim fornecer todos os instrumentos necessários para a utilização desse modal: infraestrutura e equipamento.

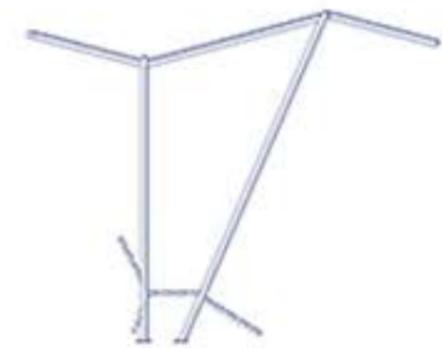
Assim, foram previstos dois pontos de aluguel dentro da área de estudo: um em frente ao TITRI e um ao lado da ponte, em anexo ao terminal de transporte marítimo da Coopebarco. Seria necessário um outro, ao final das rendeiras para a complementação da rota.

O equipamento, de mobiliário sugerido no trabalho e linguagem a ser utilizada também pelos outros mobiliários públicos no bairro de modo a criar uma identidade visual reconhecível, contaria com tótem informativo a respeito do bairro, estabelecimentos “Amigos da Lagoa”, também informações sobre os meios de transporte possíveis e opções de lazer, que instruiriam o usuário; além de um bebedouro, lixeira e a própria estrutura para as bicicletas, sendo de um lado referente à estrutura de compartilhamento e do outro um estacionamento para os usuários que possuem as suas. Dispostos de maneira estratégica, o ponto se apresenta como um local seguro e de referência.

O equipamento, de mobiliário sugerido no trabalho e linguagem a ser utilizada também pelos outros mobiliários públicos no bairro de modo a criar uma identidade visual reconhecível, contaria com tótem informativo a respeito do bairro, estabelecimentos “Amigos da Lagoa”, também informações sobre os meios de transporte possíveis e opções de lazer, que instruiriam o usuário; além de um bebedouro, lixeira e a própria estrutura para as bicicletas, sendo de um lado referente à estrutura de compartilhamento e do outro um estacionamento para os usuários que possuem as suas. Dispostos de maneira estratégica, o ponto se apresenta como um local seguro e de referência.

A criação de uma identidade para o mobiliário urbano tem como função principal servir como referência local para os moradores, bem como para os turistas, que através do desenho dos elementos tem uma percepção da identidade do lugar, e foi pensado de forma a unir função e linguagem, criando objetos reconhecíveis e relacionados entre si que contribuiriam para essa leitura do espaço relacionando-o com as pessoas. Foram pensados em quatro desdobramentos que partem do desenho mínimo, do tótem, que juntamente com a lixeira, bebedouro e cobertura, poderiam espalhar-se pelo bairro e região informando e localizando o usuário. Os desdobramentos são: ponto de ônibus, ponto de compartilhamento e estacionamento de bicicleta e espreguiçadeiras pensadas para estarem estrategicamente dispostas em lugares de lazer e contemplação.

São sugeridos o Eucalipto Autoclavado e o Alumínio Anotizado para a confecção do mobiliário pela durabilidade e baixa manutenção que exigem.



Desenho mínimo: tótem digital, bebedouro e lixeira.



Bicicletários: dispositivo para compartilhamento e aluguel de bicicletas, bebedouro e lixeira.

Espreguiçadeiras



MICRO PROPOSTA 3 - PARQUE LINEAR DA LAGOA



A proposta de criação de um parque linear para o Centrinho busca, em primeiro lugar, uma reconexão dos usuários com o meio natural, fator primordial ao bairro. Desde a escolha do local para o assentamento da freguesia, no final do século XVIII, à consolidação da Lagoa como escolha para fins de lazer e passeio tanto para os moradores da cidade quanto para os turistas, aconteceram pela particularidade da sua paisagem, por suas condicionantes naturais

que a diferem de qualquer outro lugar na ilha. E entendido isso, enxergou-se a borda como local de transição, entre a terra e a água, como limite e ponto conector ao mesmo tempo, sendo merecedora de atenção especial.

As diretrizes de desenho de projeto, contam com a retirada dos estabelecimentos e desprivatização dos terrenos localizados entre a Ponta do Pitoco e da Areia, reconectando-as e permitindo a criação de um percurso que carac-

teriza o parque linear. Além disso, pontos de aproximação com a água e a escolha por manter a faixa de areia de transição se deram para que a reconexão se desse também em outros sentidos a exemplo do Parque de Los Pies Descalzos, em Medellín.

Esse parque, localizado na parte central da cidade, como o próprio nome já diz e uma placa reforça na entrada “é proibido sapatos” convida os usuários a experimentar o espaço estimulando outros sentidos. Ali se pode andar por um labirinto de bambú, em percursos com areia e pedras, -que segundo indicam reativa a circulação do corpo- além das opções com água que são as favoritas para as crianças.

A proposta consiste basicamente em um deque que acompanha o percurso entre as duas pontas, com pontos de aproximação com a água, além de dois quiosques, um na bifurcação onde encontra-se o posto de gasolina e outro próximo à ponte, de forma a promover movimentação e segurança para todos os horários do dia. Além disso, dá-se uma atenção especial ao mobiliário urbano, que, de forma lúdica, pode permitir que a relação indivíduo-paisagem se dê de uma forma mais sensível, como exemplo as redes indicadas no desenho 1.

Uma outra referência de Medellín foi o Parque del Río, um dos mais recentes concursos realizados na cidade cujo projeto ainda em fase de execução. De uma maneira geral, é a tentativa de reaproximação com o Rio Medellín, localizado na parte mais baixa entre os vales, formando um eixo no sentido norte-sul, que conecta a cidade. Para isso, utilizou-se de ferramentas de aproximação e apropriação de forma que as pessoas ocupassem estes lugares de borda, antes marginalizados. Mobiliários e playgrounds lúdicos e inclusivos como esta rede na fotografia da direita, é um exemplo.



Parque de los piés descalzos



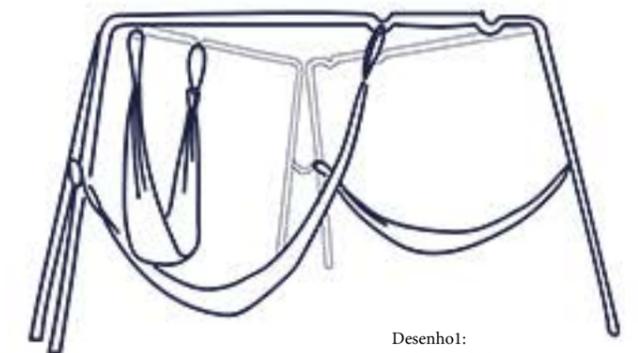
Parque del Río



Parque de los piés descalzos



Proposta do Parque Linear para a Ponta do Pitoco



Desenho1:
Mobiliário lúdico com redes

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Este trabalho, como marco final de um ciclo tão enriquecedor quanto o da faculdade, diz muito sobre mim. Norteá-lo a procura por respostas -ou por mais perguntas- de interesse pessoal, fez com que eu enxergasse a questão da identidade, coletiva e individual, de forma tão profunda quanto realmente merece ser tratada, tornando-se um processo individual de auto-conhecimento e descoberta como eu desejaria que fosse antes de começá-lo.

A unidade da América Latina, negligenciada dentro da faculdade como em todos os outros ambientes e âmbitos culturais, é só mais um dos reflexos da nossa condição de dependência cultural imposta pelos países “desenvolvidos”, que nos tira a autoestima e a confiança, afastando-nos. O fortalecimento -ou desvendar- das nossas identidades, que já existem apesar de negadas, é fator fundamental para que desatemos nossas amarras e caminhamos por nossas próprias pernas.

A busca e compreensão das nossas potencialidades, um olhar sincero para com as pessoas e dinâmicas sociais, a admissão das nossas deficiências e dificuldades, a clareza na nossa construção histórica, etc. são ferramentas, que juntas, podem construir um novo caminho, a partir de soluções próprias, como me mostrou Medellín. A auto estima recuperada do povo o torna mais forte, faz com que as pessoas se reconheçam uns nos outros e com o espaço que as rodeia, estabelecendo conexões que construirão uma unidade (de múltiplas faces).

Por fim, no exercício de aplicar esse olhar crítico e ao mesmo tempo bastante humano sobre a cidade no Centrinho da Lagoa, me vi enxergando dinâmicas que, apesar de frequentadora do local desde sempre, nunca havia notado. De forma simplificada, propus diretrizes que imagino serem bastante potentes apesar de pontuais, tendo a promoção de encontros como objetivo principal e utilizando das próprias pessoas e seus interesses como ferramentas para a fomentação da vitalidade e segurança urbana. De forma a me lembrar, a cada momento deste encerramento de ciclo, de que é para e sobre pessoas meu trabalho e dedicação.

A vida é a arte do encontro.

Vinicius de Moraes

BIBLIOGRAFIA

BRUIT, Héctor. **A invenção da América Latina**. Revista do mestrado em História. Vassouras, 2003.

CABRAL, Marcelo. **Lagoa da Conceição, a metamorfose de uma paisagem**. Dissertação de mestrado: Universidade Federal de Santa Catarina, UFSC. Florianópolis, 2008.

CERTEAU, Michel de. **A invenção do cotidiano: 1. Artes de fazer**; Tradução de Ephraim Ferreira Alves. – Petrópolis, RJ: Vozes, 2012.

GALEANO, Eduardo. **As Veias Abertas da América Latina**. Porto Alegre: L&PM, 1978.

GEHL, Jan. **Cidade para Pessoas**. São Paulo: Editora Perspectiva, 2003.

GUERRA, François-Xavier. **A nação na América Espanhola: a questão das origens**. Revista Maracanan, Rio de Janeiro, 1999.

GUTIERREZ, Ramon. **Arquitetura Latino-Americana: Textos para Reflexão e Polêmica**. São Paulo: Editora Nobel, 1989.

JACOBS, Jane. **Morte e Vida nas Grandes Cidades**. São Paulo: Martins Fontes, 2000.

IANNI, Octávio. **A questão nacional na América Latina**. Revista Estudos Avançados. São Paulo, 1988.

LANDER, Edgardo. **A colonialidade do saber: eurocentrismo e ciências sociais. Perspectivas latino-americanas**. Colección Sur Sur, CLACSO, Buenos Aires, 2005.

LYNCH, Kevin. **A Imagem na Cidade**. São Paulo: Martins Fontes, 1997.

MIGNOLO, Walter D. **Novas Reflexões sobre a “ideia da América Latina”: a direita, a esquerda e a opção descolonial**. Cad. CRH, 2008.

NESBITT, Kate. **Fenomenologia do significado e do Lugar**. Em: **Uma Nova Agenda Para a Arquitetura**. Cosac Naify, 1986.

SAMPER, Gamboa. **El sentido urbano del espacio público**. Revista da Universidade Nacional da Colômbia, UNAL. Bogotá, 2003.

SANTOS, Milton. **A urbanização da América Latina**. São Paulo: Hucitec, 1982.

TAIJFEL, Henri, **Social Identity and Intergroup Relations**, Londres e Paris: Cambridge University, Bristol, 1982.

VALERA, Sergi. **El concepto de identidad social urbana: una aproximación entre la psicología social y la psicología ambiental**. Universidad de Barcelona, 1994.

YAZIGI, Eduardo. **O mundo das Calçadas: Por uma Política Democrática de Espaços Públicos**. São Paulo: Humanias/ FFLCH/USO; Imprensa Oficial do Estado, 2000.

New York City Departamento of Transportation. **Street Design Manual**, 2009. Disponível em: <https://www.nyc.gov/html/dot/html/about/streetsdesignmanual.shtml>.> Acesso em 13 de dezembro, 2017.

Active Design Guidelines. **Shaping the Sidewalk Experience**. New York, 2010. Disponível em: < <https://centerforactivedesign.org/resources/> > Acesso em 15 de dezembro, 2017.

Gehl Institute. **Public Life Diversity Toolkit**, 2017. Disponível em: <<https://gehl.institute.org/wp-content/uploads/>> Acesso em 20 de dezembro, 2017.

Gehl Institute e Ministério de Vivienda y Urbanismo do Chile, **Guía La Dimensión Humana en el espacio Público: Recomendaciones para el Análisis y Diseño**, 2017. Disponível em: <http://www.minvu.cl/opensite_20111007123511.aspx> Acesso em 10 de Novembro, 2017.

ICONOGRAFIA

p.15

Latino-Americanos relevantes (de cima para baixo: Belchior, Tom Jobim, Rigoberta Menchú Tum, Pablo Neruda, Oscar Niemeyer, Che Guevara, Eduardo Galeano, Simon Bolivar, Gabriel Garcia Marquez, Frida Kahlo e José Mujica). Acessado em Agosto 2017. In: Getty Images.

p.25

Esquema histórico das fronteiras no território latino-americano. Acessado em Setembro 2017. In: Wikimedia Commons (www.commons.wikimedia.org/wiki/File:Non-Native_American_Nations_Control_over_South_America_1700_and_on.gif)

p.29

Edifício Capanema. Acessado em Novembro 2017. In: g1.globo.com (www.g1.globo.com/pop-arte/fotos/2012/12/fotos-obras-de-oscar-niemeyer.html)

p.30

Ramon Gutierrez. Acessado em Novembro 2017. In: Wikimedia Commons (www.commons.wikimedia.org/wiki/File:Ramon_Gutierrez.jpg)

p.38

Ney Matogrosso por Secos e Molhados. Acessado em Outubro 2017. In: www.menosuma.wordpress.com

p.49

Estádio Atanásio Girardot. Acessado em Janeiro 2018. In: Empresa de Desarrollo Urbano Medellín (www.edu.gov.co)

p.64

Postais antigos Lagoa da Conceição. Acessado em Janeiro 2018. In: www.ibge.gov.br

p.71

Brasília. Acessado em Janeiro 2018. Fotografia de Joana França In: www.joanafranca.com/brasiacutelia.html

p.74

Jane Jacobs. Acessado em Janeiro 2018. Fotografia de Elliott Erwitt/Magnum In: <https://www.newyorker.com/magazine/2016/09/26/jane-jacobs-street-smarts>

Michel de Certeau. Acessado em Janeiro 2018. In: www.lieuxdesavoir.hypotheses.org/1374

Kevin Lynch. Acessado em Janeiro 2018. In: www.wikipedia.com

Jan Gehl. Acessado em Janeiro 2018. In: www.frenteirasdopensamento.com.br

p.76, 78, 82, 84, 86

Imagem de Satélite do Centrinho da Lagoa da Conceição – Florianópolis. Base Google Earth. Tratamento da autora.

As fotografias e ilustrações não listadas nessa página são de autoria própria.

