



UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA
CENTRO TECNOLÓGICO
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ARQUITETURA E URBANISMO

Eliz Tosi Modolo

entre mar & cidade:
poéticas da paisagem
da Ilha de Santa Catarina

[Florianópolis]
[outono de 2021]

Eliz Tosi Modolo

entre mar & cidade:
poéticas da paisagem
da Ilha de Santa Catarina

Dissertação submetida ao Programa de Pós-Graduação
em Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal
de Santa Catarina para a obtenção do título de mestre
em Arquitetura e Urbanismo.
Orientador: Prof. Rodrigo Gonçalves dos Santos, Dr.

[Florianópolis]

[outono de 2021]

Ficha de identificação da obra elaborada pelo autor,
através do Programa de Geração Automática da Biblioteca Universitária da UFSC.

Modolo, Eliz Tosi

Entre mar & cidade : poéticas da paisagem da Ilha de
Santa Catarina / Eliz Tosi Modolo ; orientador, Rodrigo
Gonçalves dos Santos, 2021.

252 p.

Dissertação (mestrado) - Universidade Federal de Santa
Catarina, Centro Tecnológico, Programa de Pós-Graduação em
Arquitetura e Urbanismo, Florianópolis, 2021.

Inclui referências.

1. Arquitetura e Urbanismo. 2. Paisagem marítima. 3.
Maritimidade. 4. Cidade Costeira. 5. Cartografia. I.
Santos, Rodrigo Gonçalves dos . II. Universidade Federal de
Santa Catarina. Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e
Urbanismo. III. Título.

Eliz Tosi Modolo

entre mar & cidade: poéticas da paisagem da Ilha de Santa Catarina

O presente trabalho em nível de mestrado foi avaliado e aprovado por banca examinadora composta pelos seguintes membros:

Prof^a. Soraya Nórr, Dra.

Universidade Federal de Santa Catarina

Avaliadora interna

Prof^a. Viviane Vedana, Dra.

Universidade Federal de Santa Catarina

Avaliadora externa

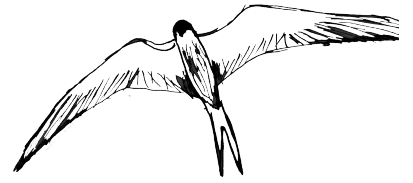
Certificamos que esta é a **versão original e final** do trabalho de conclusão que foi julgado adequado para obtenção do título de mestre em Arquitetura e Urbanismo.

Coordenação do Programa de Pós-Graduação

Prof. Rodrigo Gonçalves dos Santos, Dr.

Orientador

Florianópolis, 2021.



dedicado aos habitantes do mar.

AGRADECIMENTOS

Dois anos de muitos aprendizados, acadêmicos e vivenciais, em terra e no mar, são inúmeros os seres que atravessaram meu caminho e tornaram esse trabalho possível, além de humanos, preciso incluir também os seres marinhos que cruzaram a proa de nossa embarcação: pássaros, peixes, baleias e golfinhos. Além dos dois anos, tivemos ainda um ano pandêmico, no qual uma maré de sentimentos, acontecimentos e incertezas marcaram profundamente a produção dessa dissertação.

Agradeço ao mar – “la mar” – pela generosidade e ensinamentos de suas águas e ondas. Agradeço também à Ilha de Santa Catarina, lugar onde me habituei a habitar, por sua hospitalidade ilhéu para receber navegantes escritoras que buscam inspiração em suas curvas, enseadas e baías.

Aos meus pais pelo amor incondicional nesse percurso ondulado acadêmico, por me apoiarem nos devaneios arquitetônicos-urbanos de querer repensar uma cidade marítima mais navegável, ecológica e humana.

Às minhas irmãs, Luisa e Lara, companheiras de uma vida toda de conversas e carinhos, que me fizeram uma arquiteta mais sensível, agradeço por me acompanharem nessa escrita-navegável com delicadeza e destreza, me ajudando a navegar nesse oceano de dúvidas e dilemas.

Ao Bruno, parceiro das muitas milhas navegadas, pelo carinho, cuidado e coragem de me levar para mar aberto, onde os horizontes são feitos de água, a lua nasce e se põe no mar e golfinhos e baleias são nossos vizinhos.

Aos navegadores e navegadoras que me inspiraram e foram responsáveis por me fazer largar as amarras de terra e ir em busca de um além mar.

Agradeço ao professor orientador Rodrigo Gonçalves por incentivar e acreditar no potencial da escrita poética desde o começo do trabalho, principalmente por sua paciência para orientar remotamente em um ano complexo.

Aos Professores e Professoras Soraya, Milton, Maria Inês pelas valiosas aulas ao longo desse percurso, que foram fundamentais para que essa dissertação pudesse tomar um rumo que se voltou para os aspectos ecológicos, políticos e sociais da paisagem. Agradeço imensamente a professora Viviane por gentilmente aceitar participar da banca de defesa.



Aos amigos e amigas da UFSC, Renato, Leonardo, Gustavo, Catharina, Fabiano, Juncris, Jackson, Mariana e Boris, pelas parcerias dessa vida acadêmica de muitas trocas e risadas ao longo de almoços e cafés na universidade. Ao Raul, Carla e Pietro, pelas conversas e acalantos no cotidiano da vida extra acadêmica em Florianópolis.

Ao clube de remo Aldo Luz, onde aprendi as artes do remo, em especial à Vera e Willian pelo suporte e dicas.

Aos amigos capixabas, que acompanham esse percurso marítimo há mais tempo, agradeço à Alegria, Fernanda, Dani, Luciano, Patrick e Leo, por incentivarem a continuar seguindo, mesmo nas marés baixas.

À capes pela bolsa que me permitiu a dedicação exclusiva ao mestrado.

Agradeço a todos e todas que de alguma forma contribuíram para que esse trabalho se realizasse.

Muito obrigada!



O Presente trabalho foi realizado com apoio da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior – Brasil (CAPES) – Código de Financiamento 001.

This study was financed in part by the Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior - Brasil (CAPES) - Finance Code 001.

RESUMO

O mar atravessa o cotidiano da cidade tocada por ele, quer tenhamos consciência ou não, ele inspira e infunde aos habitantes costeiros práticas peculiares e modos de vida que se desenrolam sob a influência marinha. Um encontro que tece espacialidades singulares – como redes de pesca com linhas de fluxos e nós – que se enredam sobre os territórios, configurando a paisagem marítimo urbana. Uma paisagem em movimento, viva e vivenciada, tensionada por diversos processos políticos, ecológicos, sociais, culturais e subjetivos. Na presente dissertação, trazemos uma análise da paisagem marítimo urbana da área central da Ilha de Santa Catarina, em Florianópolis, buscando pensar a cidade a partir das suas relações e na sua integração com o mar, utilizando a experiência de navegar a paisagem, como processo metodológico de imersão nessa cidade insular, para a elaboração de cartografias poéticas (GUATTARI; ROLNIK, 2005). Desse modo, com esse estudo, pretendemos **refletir** sobre a noção de paisagem e suas poéticas; **investigar** as práticas, fluxos e subjetividades que atravessam a paisagem beirada por mar, por meio das experiências paisagísticas; e **cartografar** encontros e desencontros marítimos na borda dessa cidade insular, caracterizada por uma urbanização costeira que não prioriza as dinâmicas do mar e seus habitantes marinhos. Além da pesquisa bibliográfica e historiográfica sobre o contexto local e paisagem, vamos a campo cartografar os espaços costeiros e suas intensidades, registrando o deslocamento – por terra e mar – e o encontro mar-pesquisadora-cidade em suportes diversos. Como resultado, a análise mostra perspectivas para guiar um possível e urgente manejo ecológico da paisagem costeira com uma abordagem voltada ao reconhecimento dos movimentos de ressingularização (GUATTARI, 1990) da paisagem.

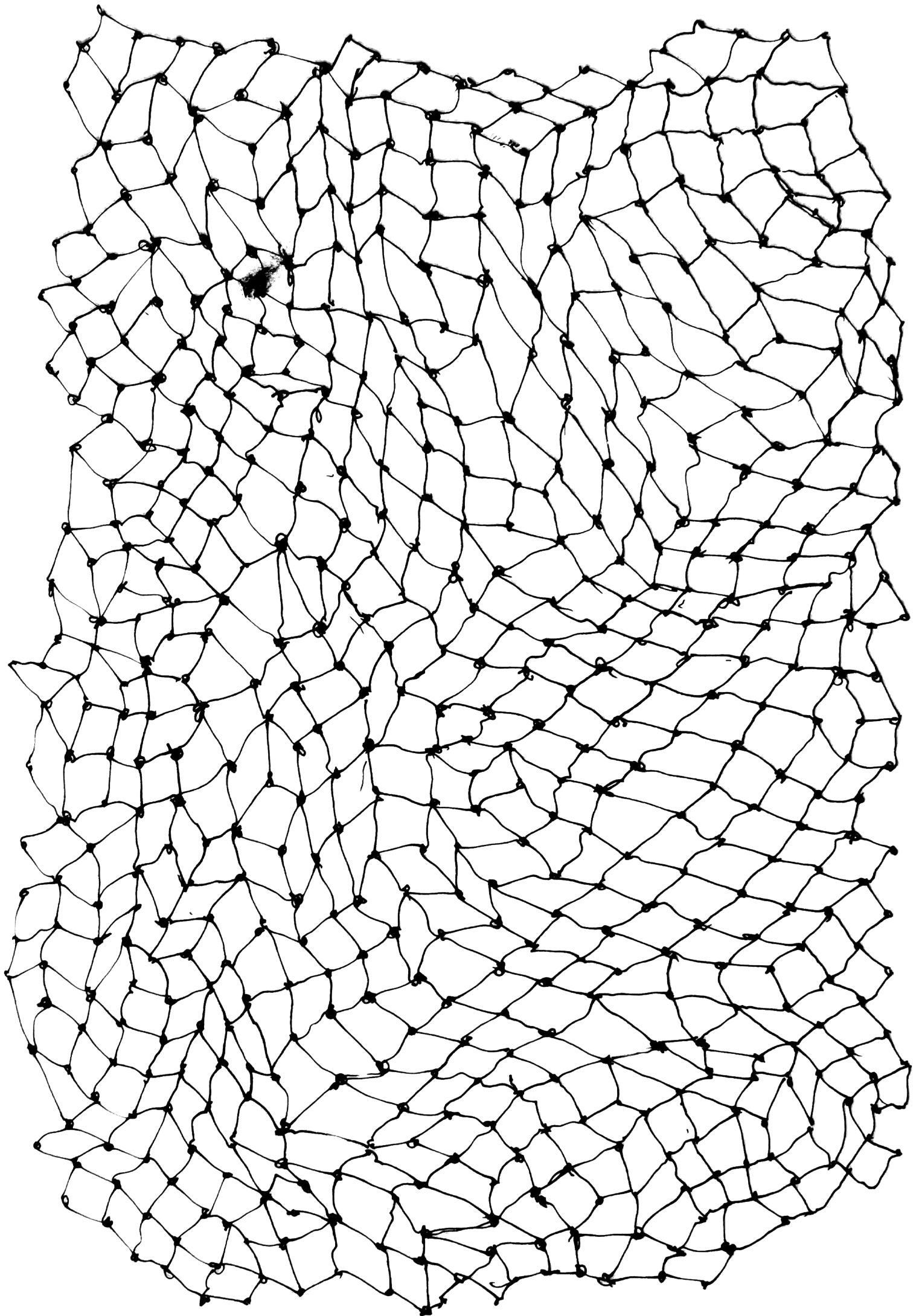
Palavras-chaves: Paisagem marítimo urbana. Cidade Costeira. Insularidade. Navegação. Cartografia. Maritimidade.

ABSTRACT

The sea crosses the daily life of the city touched by it, whether we are aware of it or not, it inspires and infuses coastal inhabitants with peculiar practices and ways of life that unfold under the marine influence. An encounter that weaves unique spatialities – such as fishing nets with flow lines and knots – that tangle over territories, configuring the urban maritime landscape. A landscape in motion, alive and experienced, tensioned by various political, ecological, social, cultural and subjective processes. In this dissertation, we present an analysis of the urban maritime landscape of the central area of Santa Catarina Island, in Florianópolis, seeking to think about the city from its relations and its integration with the sea, using the experience of navigating the landscape, as a process methodology of immersion in this insular city, for the elaboration of poetic cartographies (GUATTARI; ROLNIK, 2005). Thus, with this study, we intend to reflect on the notion of landscape and its poetics; investigate the practices, flows and subjectivities that cross the landscape bordered by the sea, through landscape experiences; and to map maritime encounters and disagreements on the edge of this island city, characterized by a coastal urbanization that does not prioritize the dynamics of the sea and its marine inhabitants. In addition to the bibliographical and historiographical research on the local context and landscape, we are going to the field to map coastal spaces and their intensities, recording the displacement – by land and sea – and the meeting sea-researcher-city in different supports. As a result, the analysis shows perspectives to guide a possible and urgent ecological management of the coastal landscape with an approach aimed at recognizing the re-singularization movements (GUATTARI, 1990) of the landscape.

Keywords: Urban maritime landscape. Coastal town. Insularity. Navigation. Cartography. Maritime





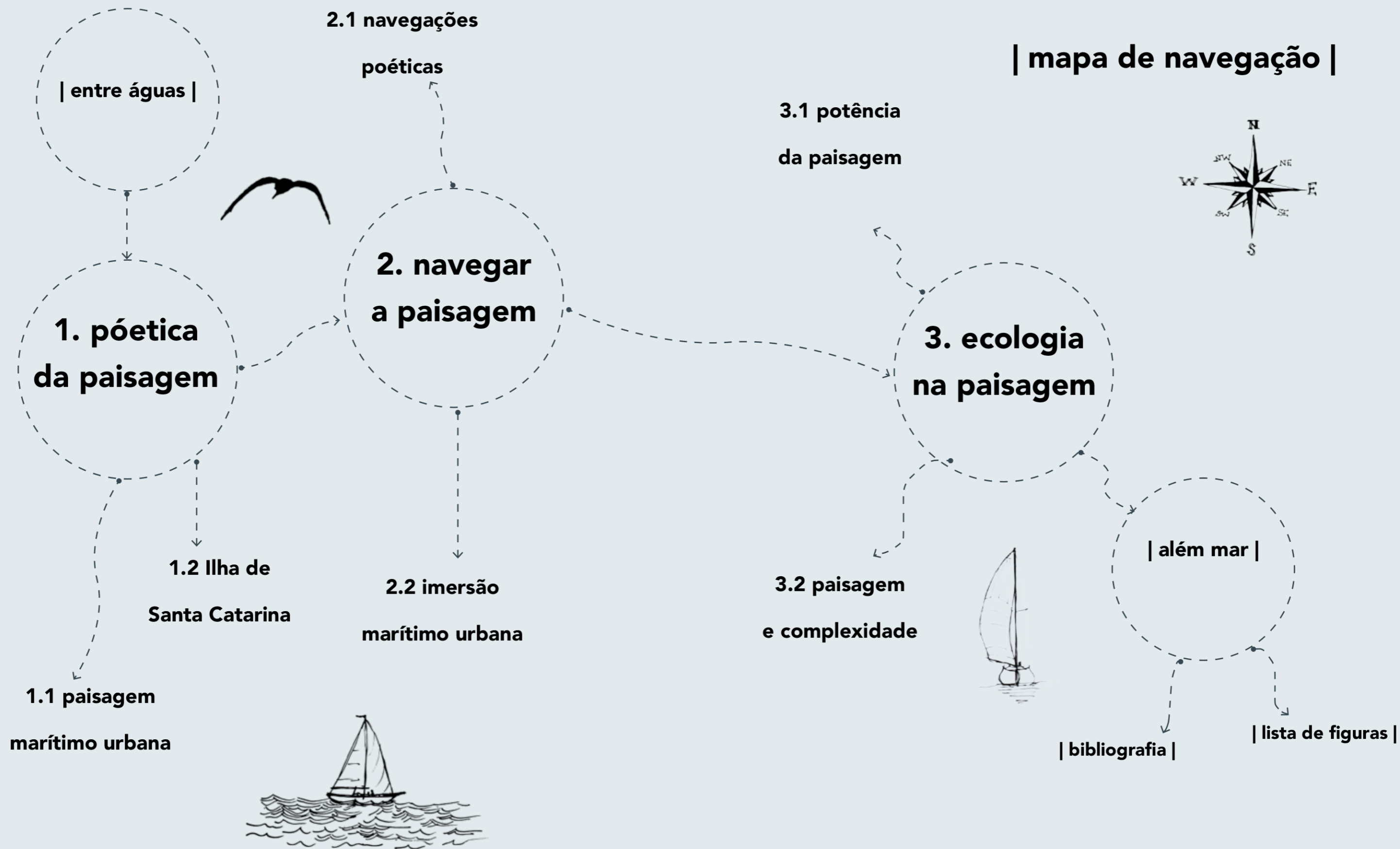
| sumário |

 entre águas 	19
_cidades costeiras	21
_mistérios marinhos	24
_as ilhas	27
_experiências marítimas	34
_coleção de cacos	40
_mar adentro	46
1. poética da paisagem	53
1.1 paisagem marítimo urbana	54
_cidade contemporânea	55
_noção de paisagem	59
_poética e filosofia da paisagem	65
_paisagem e ecosofia	69
_ecologia da atenção	72
1.2 Ilha de Santa Catarina	77
_um recorte insular	80
_de Desterro aos aterros	83
_memórias marítimas	102
2. navegar a paisagem	109
2.1 navegações poéticas	110
_experiências paisagísticas	111
_efemeridades cotidianas	118
_cartografia navegável	120
_imensidão mar	126
2.2 imersão marítimo urbana	128
_corpo, barcos, bicicleta	129

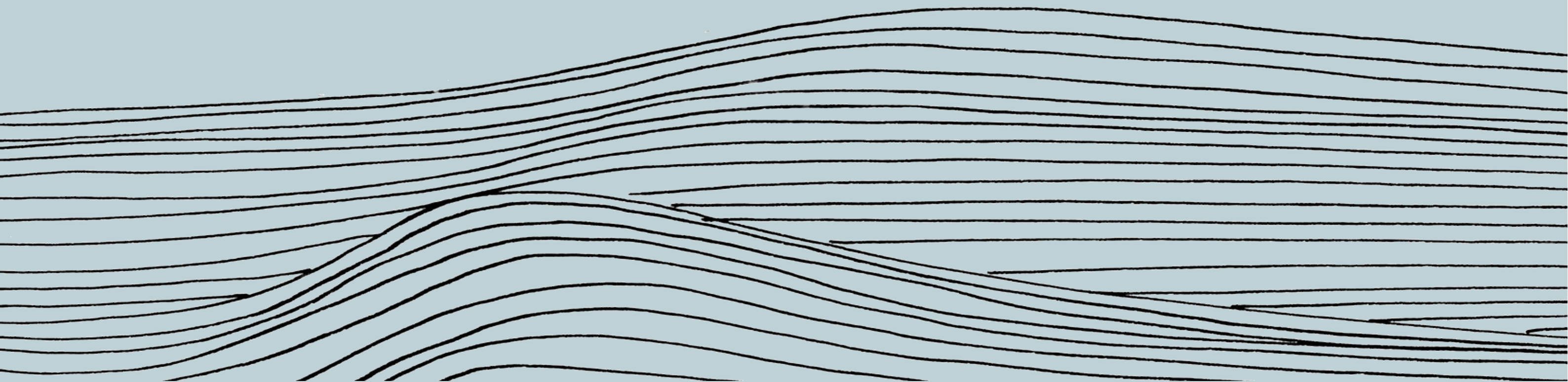
_diário de bordo	133
_unidade de paisagem 1 baía norte	154
_unidade de paisagem 2 entre pontes	164
_unidade de paisagem 3 baía sul	180
3. ecologia na paisagem	191
3.1 potência da paisagem	192
_encontros e desencontros marítimos	193
_urbanidade na borda	198
_cultura náutica	200
_pesca artesanal	202
_edificações na orla	206
_cultura rodoviária	208
_poluição das águas	210
3.2 paisagem e complexidade	212
_paisagem ecossistêmica	213
_manejo ecológico da paisagem	215
_por uma paisagem navegável	224
 além mar 	231
_perspectivas pós-pandêmicas	233
 referências bibliográficas 	236
 lista de figuras 	245



| mapa de navegação |



| entre águas |





leueso as bordas
Como meio de estar
entre mar e cidade

08.08.19
INVERNO

| entre águas |

O mar atravessa o cotidiano da cidade tocada por ele, quer tenhamos consciência ou não, ele inspira e infunde aos habitantes costeiros práticas peculiares e modos de vida que se desenrolam sob a influência marinha. Um encontro que tece espacialidades singulares – como redes de pesca com linhas de fluxos e nós – que se enredam sobre os territórios, configurando a paisagem marítimo urbana. Uma paisagem em movimento, viva e vivenciada, tensionada por diversos processos políticos, ecológicos, sociais, culturais e subjetivos.

A dissertação surge desses atravessamentos marítimos no contexto de profundas transformações que as cidades costeiras brasileiras vêm presenciando. Desse modo, o presente texto traz uma análise da paisagem marítimo urbana da Ilha de Santa Catarina, em Florianópolis, ao longo do tempo, ao longo de um percurso, a partir do processo metodológico cartográfico, no qual usamos a abordagem de imersão marítimo urbana como meio de apreensão da paisagem, por uma perspectiva poética e ecológica, para poder pensar a cidade de dentro da paisagem a partir das suas relações e na sua integração com o mar.

Entre mar e cidade existe a borda marítima, uma tênue linha que pode separar ou conectar ambos, um espaço influenciado pelas características tanto do mar quanto da cidade. Um espaço de fruição e fluidez, onde habitam humanos e não-humanos, onde acontecem usos, atividades, práticas marítimas. A borda é ora limite, onde a terra acaba e começa o mar, ora espaço de transpasse para além mar, local de início das travessias. Nosso enfoque está no reconhecimento da borda como um espaço singular, espaço de produção de subjetividades, espaço de maritimidade urbana, onde se evidencia o encontro do mar com o urbano, não como opostos, mas como elementos que se configuram mutuamente, que

urge por uma abordagem de análise que abarque a complexidade e imbricações desse encontro.

Desse modo, com o estudo pretendemos analisar a paisagem da Ilha de Santa Catarina pelas diversas camadas que envolvem o imaginário, o simbólico e o poético, que transpassam as espacialidades insulares, imbricando com camadas de temporalidades da cidade, sobre as quais nos debruçamos para refletir: primeiramente, sobre o passado dessa cidade, a partir da história da relação com as águas marítimas; investigar sobre o presente, a partir da imersão no cotidiano; e identificar as potências das bordas que nos dão pistas para criar possibilidade de uma cidade navegável por vir.

No primeiro momento, temos o intuito de refletir sobre a noção de paisagem, a evolução do seu conceito para uma dimensão espaço-temporal e de seus movimentos relacionados aos espaços à beira-mar da cidade contemporânea, delineando o que podemos entender do termo paisagem marítimo urbana. A aproximação ao recorte escolhido é feita, inicialmente, com a pesquisa historiográfica de uma Florianópolis marítima marcada por sua insularidade, com memórias que contêm água, mar, porto e embarcações, memórias de maritimidade que persistem mesmo com os aterros de uma cidade que avançou sobre o mar.

No segundo momento, vamos investigar as dinâmicas, fluxos e subjetividades que perpassam territórios beirados pelo mar, por uma ótica sensível à escala do corpo imerso e em movimento – ora por vias terrestres ora por vias aquáticas – colocando mar e cidade no mesmo plano de relevância para se estar, habitar e cartografar. Adotamos como área de estudo o contexto de um trecho central da costa da Ilha de Santa Catarina, compreendido entre a baía norte e sul, na cidade de Florianópolis, utilizamos as navegações como prática investigativa para imergir nos espaços costeiros de modo a permitir uma aproximação para o reconhecimento da paisagem, tanto do que a constituem enquanto materialidade no ambiente construído, quanto das efemeridades

cotidianas presentes nos usos e práticas.

Por fim, com a pesquisa buscamos cartografar continuidades e descontinuidades da cidade sobre o mar, para assim poder esboçar possibilidades de uma cidade marítima com mais coesão e acessibilidade ao mar. Procuramos apontar algumas formas de manejo da paisagem costeira que tem como enfoque o caráter ecológico, público e coletivo da paisagem. A pesquisa nos convida a pensar formas mais interessantes para conectar mar e cidade, pautando-se nos movimentos de ressingularização (GUATTARI, 1990) desses espaços costeiros, movimentos que se aproximam de uma ecologia de atenção aos elementos marinhos e dinâmicas da natureza.

_cidades costeiras

A água e os processos naturais que a envolvem são parte fundamental de qualquer cidade no planeta. Muitas cidades surgiram próximas de rios e riachos ou perto de fontes de água, essencial para a manutenção da vida. Uma cidade costeira possui, além das águas fluviais, suas bordas marítimas. Cerca de 70% do planeta é oceano. O oceano é a fonte primordial de toda água, de onde evaporam as águas, que viram as chuvas, que enchem os rios, que correm para o mar. Processo cíclico e natural responsável pelo equilíbrio do planeta, do clima, dos ventos, das chuvas, das secas. O mar está presente na vida de todas as pessoas, não só das que vivem em cidades costeiras, influi desde a regulação do clima no mundo, até no peixe e outros alimentos e elementos que retiramos do mar para uso diário, como o sal marinho e algas, ou mesmo como rota para navios que transportam produtos, peças, objetos que circulam entre continentes, diariamente, e abastecem cidades e países.

No Brasil, o mar perpassa por estados de norte a sul, dos 26 estados brasileiros, 17 estados são defrontantes com o mar. Em um país que possui 8.698 km de extensão de costa litorânea contando as suas reentrâncias, e com a

distância retilínea de 7.635 km, indo do rio Oiapoque, no Amapá, ao Arroio Chuí, no Rio Grande do Sul (SCHERER et al, 2010), é de relevância fundamental que se estude o processo de ocupação dos espaços de borda d'água e as paisagens costeiras, analisando as lógicas que estão por trás das dinâmicas de produção desses espaços.

Mas o que a cidade teria a ver com o mar? Na dinâmica de produção urbana atual, muitos processos do que chamamos de natureza conflitam com a urbanização, como podemos observar em várias cidades brasileiras. A relevância da pesquisa sobre paisagem marítimo urbana aparece quando constatamos o aumento populacional nas cidades costeiras, a alta densidade e a intensificação de uma urbanização capitalista nos espaços costeiros em dissonância com a vida marinha e os modos de vida tradicionais à beira do mar. A consolidação de um processo de produção de cidade ancorado na mercantilização do espaço e da vida, na lógica hegemônica do capitalismo neoliberal, vai configurar as paisagens da cidade costeira: privatização de áreas costeiras, retirada e queimada de vegetação (restingas e mangues) no litoral para construção civil, aterros sobre o mar, verticalização da orla, sombreamento da praia e na restinga, urbanização sem o devido saneamento básico, ligações irregulares de esgoto no mar, poluição das águas por plástico, perda de biodiversidade com a pesca predatória e a poluição, exploração e derramamento de petróleo em alto mar, turismo em massa em áreas costeiras ambientalmente sensíveis, expulsão

[Figura 1: Silhueta do centro da Ilha de Santa Catarina vista do mar, Baía Norte. Fonte: Acervo da autora, 2019]

de comunidades costeiras tradicionais e de pescadores artesanais das beiras de praia, gentrificação, entre outros. A paisagem marítima que deveria ser considerada enquanto um “bem coletivo” (TARDIN, 2018), um espaço acessível e democrático, torna-se mercadoria pelas mãos do capitalismo neoliberal.

Com o aumento desse tipo de urbanização e o descaso com a qualidade dos espaços encontramos rupturas nesse encontro entre o mar e a cidade. É sobre isso que buscamos avançar no pensamento acadêmico para compreender o papel dos arquitetos e arquitetas urbanistas diante da paisagem marítimo urbana, para pensar modos de planejar a cidade e manejar a paisagem integrada aos ciclos naturais, um modo responsável pelas águas urbanas que chegam no mar e a paisagem que se lança ao mar, para pensar vias de uma cidade ecologicamente navegável.

O ano de 2021 marca o início da Década dos Oceanos, ação promovida pelas Nações Unidas que tem como intuito voltar o olhar mundial para as problemáticas causadas por humanos nos oceanos e promover ações e pesquisas que visam a preservação dos oceanos e a gestão das zonas costeiras (UNESCO, 2019). Isso demonstra que existe uma urgência em pensar novas formas de nos relacionarmos com o mar em nível global e local, formas que busquem o uso dos oceanos em consonância com suas naturezas. Mais uma vez, parece pertinente pensar a arquitetura e urbanismo como uma área fundamental nesse processo de proteção da vida marinha, já que a forma como a cidade se prolifera pode influenciar de diversas maneiras nas dinâmicas naturais do mar.



_mistérios marinhos

No tocante ao meu devaneio, não é o infinito que encontro nas águas, mas a profundidade.

[Gaston Bachelard, em *A água e os sonhos*]

Presente nas nossas práticas cotidianas de cuidado de si e do mundo, nossa relação com a água perpassa sua materialidade, além de nos nutrir e hidratar, faz parte da dimensão sensível humana. A água, elemento constitutivo do mar, de nosso ser e imaginário, inspira artistas, músicos, escritores, poetas, de todas as gerações e tempos. “A água convida-nos à viagem imaginária” (BACHELARD, 1998, p. 137). Construimos socialmente imagens e símbolos, que variaram ao longo do tempo e se diversificam em cada cultura.

Por mais impalpável e simbólica, a água é matéria, e por mais material que seja, embala os sonhos, é fonte de inspiração poética, tal como se presencia nas imagens e símbolos humanos, em seus atos, na morte e na vida: a água move e umedece o real (CUNHA, 2000, p. 16).

Em “A água e os sonhos”, o filósofo Gaston Bachelard (1998) estuda as imagens substanciais da água correlacionadas ao imaginário. Em seu ensaio sobre o elemento água, o autor perpassa filosoficamente imagens poéticas relacionadas a sua materialidade, escrevendo sobre águas claras, águas primaveris, águas correntes, águas amorosas, águas profundas, águas dormentes, águas mortas, água pesada, águas compostas, água maternal, água feminina, água violenta. Segundo o autor “A água é uma realidade poética completa” (Bachelard, 1998, p.17).

A simbologia da água comporta vida e morte, reflexo da alma, olho do mundo, conduz ao abismo da enxurrada e a serenidade dos lagos; dos pântanos sombrios a fontes cantantes, corre na seiva, dilui, dissolve e destrói. A água mede o equilíbrio, dá forma ao mesmo tempo em que é um elemento disforme, sugerindo

o Caos que precede a formação do universo (GARCIA, 2007, p. 18).

Misterioso, incompreensível, o mar carrega diversas simbologias de vida e morte. Nas imagens poéticas e simbologias, mostradas por Bachelard (1998), uma das facetas do mar representa o feminino, ele aparece com características maternais em muitos povos. Um mar que gera vida e nos gera enquanto ser, que em um mergulho nos acolhe feito útero, nos carrega. Mar que gera os seres marinhos e a vida na terra. Essa imagem do mar gerador de vida, a simbologia de mar encantador que será nossa fonte de inspiração e guia para adentrar esse universo de mistérios marinhos. Considerada a mãe das águas e protetora dos pescadores e navegadores temos no Brasil, a figura de Iemanjá, também chamada de Inaê, Janaína, Princesa do Aiocá, Rainha do Mar, Sereia do Mar, uma orixá feminina ligada às religiões de matriz africana. “É a mãe d’água, é a dona do mar, e por isso, todos os homens que vivem em cima das ondas a temem e a amam” (AMADO, 1986, p. 22).

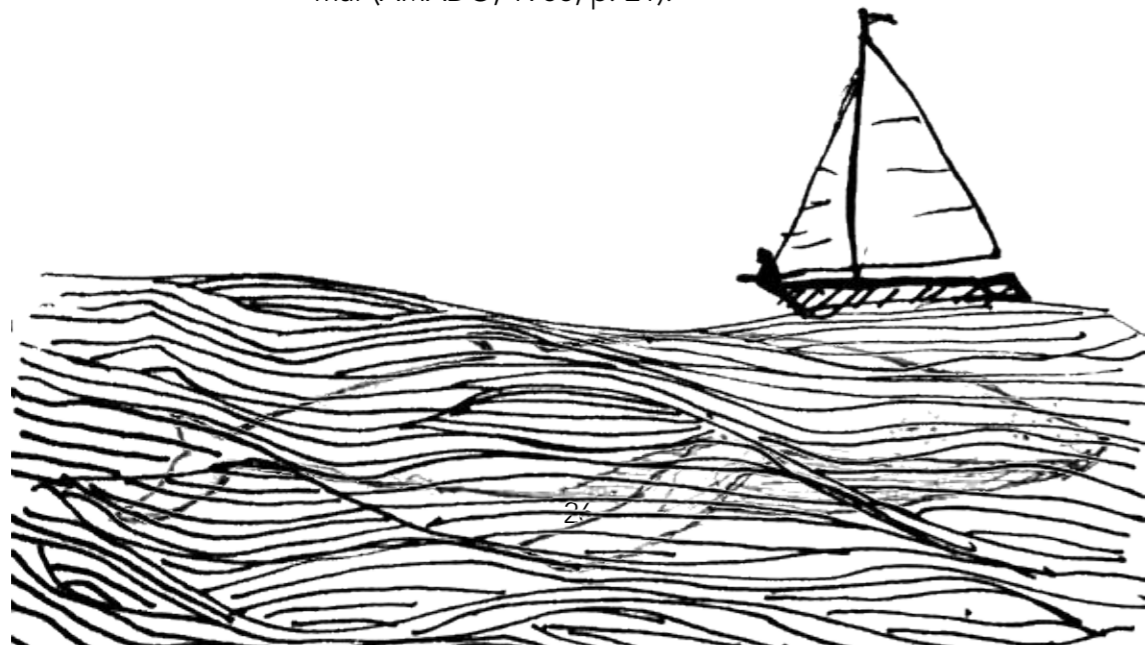
A socióloga Loreley Garcia (2007) também escreve sobre o feminino simbólico da água presente nos mitos e no nosso imaginário. Em um dos exemplos a autora menciona a figura mitológica da sereia enquanto representação e personificação das águas marinhas, um ser que representa esse mar-mulher, o próprio encantamento pelo mar encarnado em um corpo feminino, que nos faz abismar com as profundezas do mar:

Seres híbridos entre o humano/divino e o animal, as sereias povoaram o imaginário de todos os povos. Multifacetada, aparece como virginal e etérea, monstro e, quando é mãe, é uma mãe fálica, sempre marcada pelos cabelos e a sensualidade, canto e poder de atração. A sereia produz um encanto que atinge além do ego, mobiliza poderes do inconsciente através da música e da beleza. Seduz e encanta porque tem o poder de tocar as profundezas do ser. A sereia é a sedução arquetípica. Seduzir é igual a se-ducere, conduzir a parte, guiar para outro lado, mudar a rota, deslocar. A sereia é o desvio do caminho

reto. Depois de ouvi-la, não se é mais o mesmo. Não se escapa impunemente a seus encantos. Ela faz aflorar aquilo que está oculto, inconsciente. A sereia dá voz à alma. E, o local da alma é o mundo imaginário. Assim, a canção da sereia mantém vivo o imaginário (GARCIA, 2007, p. 22).

Diegues (1998) em “Ilhas e mares” traz um estudo das sociedades insulares, focando em seus aspectos simbólicos e suas representações, utilizando-se de variadas fontes, o autor analisa determinados símbolos e imagens relativos ao mar e à ilha assim como a produção e reprodução das práticas sociais e simbólicas das sociedades insulares. As simbologias que envolvem a água e o mar se expressam em mitologias, crenças e religiões, que vão muito além da sua forma física, abrangendo sua dimensão psíquica e espiritual. Nossa intenção não é adentrar em uma cultura específica, mas lembrar que existem mistérios que envolve a água e o mar, algo sublime e divino que faz parte dos mais diferentes rituais e culturas, e há muito tempo está presente principalmente em povos tradicionais, ribeirinhos e pescadores nas mais diversas manifestações e rituais.

Os homens da beira do cais só têm uma estrada na sua vida: a estrada do mar. Por ela entram, que seu destino é esse. O mar é o dono de todos eles. Do mar vem toda a alegria e toda a tristeza porque o mar é mistério que nem os marinheiros mais velhos entendem, que nem entendem aqueles antigos mestres de saveiros que não viajam mais, e apenas remendam velas e contam histórias... Nenhum deles anda com esse passo firme dos homens da terra. Cada qual tem alguma coisa no fundo do mar (AMADO, 1986, p. 21).



_as ilhas

Mar, metade da minha alma é feita de maresia
[Sophia de Mello Breyner Andresen, em “Mar”]

Nasci na ilha de Vitória, capital do estado do Espírito Santo, no sudeste do Brasil. Uma ilha urbanizada, bem próxima do continente, mas ainda assim ilha, cercada de água por todos os lados e marcada pela maritimidade. Logo pequena, fui morar na cidade vizinha, também costeira, atravessando diariamente as pontes, de onde observava a baía de Vitória, as reentrâncias do mar na cidade, os aterros, os morros, as ilhas anexadas a cidade, as marés, as águas, os barcos, catraias, veleiros, navios e pássaros marinhos, uma infinidade de símbolos e imagens marítimas e insulares que me encantava.

Corpo ilhéu e ilhado, ao longo dos anos fui me dando conta do tanto de mar que existe em uma pessoa, mar que constitui, nutre, cura. Crescer nas beiras do mar criou um corpo-mulher atento à sua força, ao seu pulsar, aos seus ciclos. Me habituei à brisa marinha. Estar à beira do infinito, na praia menina, nas mais tenras memórias o mar já fazia presença, me encantava com banhos, mergulhos em si, ensinamentos corporais e vivenciais que foram aos poucos formando camadas de maresia e mulher.

A terra natal é menos uma extensão que uma matéria, [...] é nela que materializamos os nossos devaneios; é por ela que nossos sonhos adquirem sua exata substância. [...] Sonhando perto do rio, consagrei minha imaginação à água [...] Não posso sentar perto de um riacho sem cair num devaneio profundo, sem rever a minha ventura... Não é preciso que seja o riacho da nossa casa, a água da nossa casa. A água anônima sabe todos os segredos. A mesma lembrança sai de todas as fontes (BACHELARD, 1998, p. 09).w

Cria do mar, água ensina que somos fluxos, gestos, movimentos, somos

parte de um todo feito de água, somos primordialmente água. O mar é parte de meu corpo: submergir, mergulhar, ceder ao movimento, ritmo ondulatório que embala o corpo imerso. Entre caminhos e tropeços, acesso memórias e lembranças de um corpo que se descola de sua terra e aprende a habitar outros lugares.

Nossos habitats sucessivos jamais desaparecem totalmente, nós os deixamos sem deixá-los, pois eles habitam, por sua vez, invisíveis e presentes, nas nossas memórias e nos nossos sonhos. Eles viajam conosco (CERTEAU, 1996, p. 207).

Aporto em cidades distantes. Mesmo assim, me sinto um pouco em casa quando tem mar por perto. “Uma casa está em muitos lugares [...] É uma coisa que se encontra” (ONDJAKI, 2007, p. 146). Nesse processo de descolar e deslocar, fui parar em outras ilhas, ilhas longínquas da costa, aportei em ilhas mitológicas do Mar Mediterrâneo, em Creta, a ilha dos labirintos, minotauros e fios de Ariadne; conheci a Ilha de los, de casinhas brancas com janelas azuis; passei por Santorini, encrustada em uma montanha vulcânica; percorri no mar Adriático, ilhas de casas de pedras amareladas e telhas de barro, como Hvar, na Croácia; ancorei em outras ilhas mais resguardadas, o arquipélago de Abrolhos e de Fernando de Noronha, ambos parques marinhos no Nordeste do Brasil; perambulei por ilhas mais próximas da costa, Ilha Grande e Ilhabela, ilhas dos caiçaras. Das muitas ilhas que passei, era a ilha de Vitória que voltava nas minhas memórias, e a ela que eu sempre retornava. Nesse processo de ir a outras ilhas, me encontro, mais uma vez em deslocamento, da Ilha de Vitória para a Ilha de Santa Catarina, onde me vejo imersa novamente, em outras paisagens.

Os lugares onde se viveu o devaneio reconstituem-se por si mesmos num novo devaneio. É exatamente porque as lembranças das antigas moradas são revividas como devaneios que as moradas do passado são imperecíveis dentro de nós (BACHELARD, 1993, p. 26).

Assim como as diversas moradas, os lugares por onde passei me acompanham e me compõem. Paisagens marítimas que me inspiram a navegar

e entender sobre a relação entre mar e cidade, entre água e pessoas, e o desenrolar de paisagens dessas relações. O amor pelo mar se encontra com a paixão pela cidade. A trajetória acadêmica encontra o mar, e em 2016, me debruço sobre o tema “mar & cidade” nos finais da graduação em Arquitetura e Urbanismo, na Universidade Federal do Espírito Santo. Antes mesmo de começar a pesquisar sobre “mar & cidade”, tinha conhecido algumas cidades costeiras pelo mundo que despertaram inquietações sobre a configuração dos espaços da beira do mar. Entre 2013 e 2014, tive uma experiência crucial para a escolha do tema, estudei “Gestão e Planejamento Urbano: Urbanismo Sustentável” na Universidade de Rotterdam (Institute for Housing and Urban Studies, Erasmus University Rotterdam) por meio de uma bolsa de estudos¹.

[...] quanto mais se perdia em bairros desconhecidos de cidades distantes, melhor compreendia as outras cidades que havia atravessado para chegar até lá, e reconstituía as etapas de suas viagens, e aprendia a reconhecer o porto de onde havia zarpado, e os lugares familiares de sua juventude [...] (CALVINO, 1990, p.28).

Morei por um ano em uma cidade portuária, Rotterdam, na Holanda, onde me aproximei de diferentes ambientes ao longo da orla: pontes que se abrem, que suspendem, cidades acessadas por embarcações, canais por toda a parte, canais com águas tratadas, árvores, gramados e urbanidades nas beiras. A relação da cidade com a água acontecia no cotidiano e estar na borda d’água era algo comum e prazeroso. Percorri algumas cidades com bordas d’água marítimas e fluviais (ver figura 2) como Porto, Lisboa, Barcelona, Amsterdam, Haia, Dinamarca, Dublin, Dubrovnik, Nice, Marselha, e anos mais tarde, as

¹ A bolsa de estudo era do programa Ciência sem Fronteiras, que buscava promover a consolidação, expansão e internacionalização da ciência e tecnologia por meio do intercâmbio e da mobilidade internacional. A iniciativa era fruto de esforço conjunto dos Ministérios da Ciência, Tecnologia e Inovação (MCTI) e do Ministério da Educação (MEC), por meio de suas respectivas instituições de fomento – CNPq e Capes –, e Secretarias de Ensino Superior e de Ensino Tecnológico do MEC.

idades latinas de Montevideu, Punta del Este, La Paloma, La Pedrera, Cabo Polonio, Buenos Aires, por onde tive contato com diferentes realidades de lugares e pessoas. Eram cidades densas e totalmente urbanizadas, mas que o contato com a água era, de algum modo, conservado. “Transferimos todas as cidades e vilas que já visitamos, todos os lugares que reconhecemos, para a memória encarnada de nossos corpos” (PALLASMAA, 2011, p.68). O que cada cidade costeira tem em comum? O que cada uma tem de singular? Qual lógica de produção do espaço costeiro é comum a todas elas?

Foi importante conhecer outras cidades costeiras e habitar a paisagem marítimo urbana de outros países para me atentar e perceber conexões diferentes com o mar em países de climas diversos, e perceber que, no Brasil, estamos construindo cidades cada vez mais desconectadas com o mar, ao mesmo tempo em que vão se apagando a maritimidade nas cidades e modos de vidas tradicionais costeiras, vão se perdendo saberes náuticos, navais, marítimos, pesqueiros, artesanais. Quais são as bases que orientam a ocupação da orla brasileira? Quais discursos definem as políticas ambientais e urbanas dos espaços costeiros? Viajar me fez questionar os motivos das cidades estarem se distanciando de suas águas: canalizando, construindo na orla, aterrando; e repensar como seria possível trazer o mar e as águas urbanas para o cotidiano das pessoas, como que esse repertório de experiências apreendidas poderiam ajudar a repensar o contexto e os aspectos regionais brasileiros e latino-americanos, descolonizando

o pensamento sobre a paisagem marítimo urbana e buscando refletir sobre a realidade em um contexto de profundas desigualdades e segregações, para só assim, poder buscar meios para solucionar as problemáticas que nossas cidades têm com suas águas.

[...] aquilo que ele procurava estava diante de si, e, mesmo que se tratasse do passado, era um passado que mudava à medida que ele prosseguia a sua viagem, porque o passado do viajante muda de acordo com o itinerário realizado, não o passado recente ao qual cada dia que passa acrescenta um dia, mas um passado mais remoto. Ao chegar a uma nova cidade, o viajante reencontra um passado que não lembrava existir: a surpresa daquilo que você deixou de ser ou deixou de possuir revela-se nos lugares estranhos, não nos conhecidos (CALVINO, 1990, p.28).

Essas viagens mudaram o modo como eu via o Brasil, cada vez mais me encantava com cada canto, baía, enseada, orla, ilha, beira de praia, cada vez mais podia perceber a potência enorme de nossas cidades de terem o mar integrado ao cotidiano, à vida dos habitantes, às dinâmicas urbanas, assim como as cidades e as pessoas podem, por meio de políticas públicas e ações, se conectarem ao meio marinho, aos modos de vida tradicionais costeiros. Como que as experiências de um corpo-mulher em um espaço costeiro e marítimo poderiam contribuir para a produção de conhecimento na área de Arquitetura e Urbanismo?



Amsterdam, Holanda

Antuérpia, Bélgica



Delft, Holanda



Hvar, Croácia

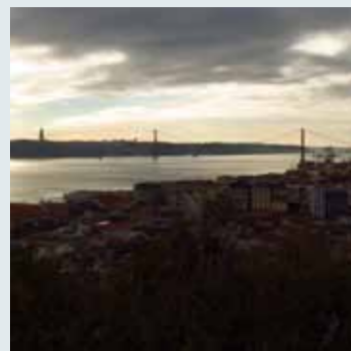
Dublin, Irlanda



Copenhague, Dinamarca

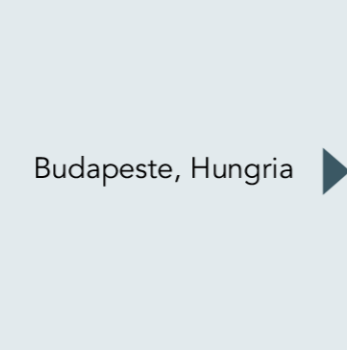
Lisboa, Portugal

Nice, França

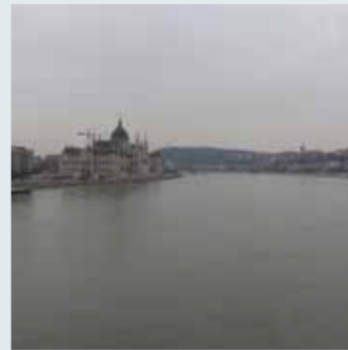


Barcelona - Espanha

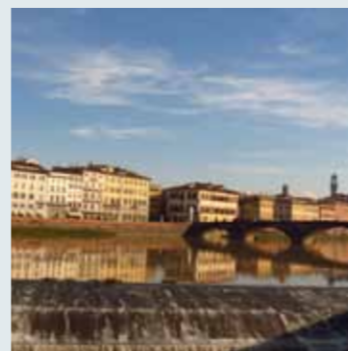
Colonia del Sacramento, Uruguai



Budapeste, Hungria



Cliffs of Moher, Irlanda



Florença, Itália

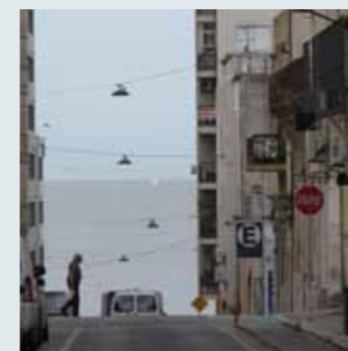


Londres, Inglaterra

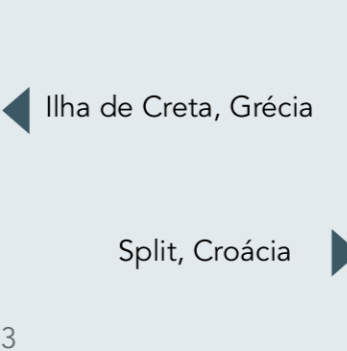
Porto, Portugal



Dubrovink, Croácia



Rotterdam, Holanda



Haia, Holanda



Ilha de los, Grécia

Galway, Irlanda

Marselha, França

Cliffs of Moher, Irlanda

Cliffs of Moher, Irlanda

Cliffs of Moher, Irlanda

Cliffs of Moher, Irlanda

Cliffs of Moher, Irlanda

Cliffs of Moher, Irlanda

Cliffs of Moher, Irlanda

Kinderdijk, Holanda

Mônaco

Ilha de Creta, Grécia

Split, Croácia

[Figura 2: Cidades visitadas pela autora e suas bordas d'água marítimas ou fluviais. Fonte: acervo da autora, 2013 a 2020]

_experiências marítimas

Se quer seguir-me, narro-lhe; não uma aventura, mas experiência, a que me induziram, alternadamente, séries de raciocínios e intuições. Tomou-me tempo, desânimos, esforços. Dela me prezo, sem vangloriar-me. Surpreendo-me, porém, um tanto à-parte de todos, penetrando conhecimento que os outros ainda ignoram.

[Guimarães Rosa, em Primeiras Estórias]

A paisagem marítimo urbana é o rumo traçado para seguir com a escrita, que nos guia em uma direção nesse vasto oceano das noções sobre o termo paisagem. Desse modo, o processo metodológico instaura uma navegação, um caminho a ser percorrido, composto por movimentos, ações, idas, vindas, gestos, tormentas. Esse é um percurso ondulado que permitiu desvios, fugas e mudanças de rota com o avanço da pesquisa. Entender e assumir a mudança como parte do processo foi desafiador quando passamos por algo inesperado e impensável, uma pandemia que nos obrigou a avançar com cautela, repensar e redirecionar alguns pontos, principalmente por tratarmos de um tema que envolvia estar na cidade, estar em espaços públicos, o que deveria ser evitado a todo custo na pandemia. Uma navegação está sempre sujeita ao tempo e clima e isso torna o caminho mais ondulado, inesperado e uma experiência em si.

As navegações poéticas¹ surgiram como uma prática investigativa de

¹ A prática investigativa imersa e navegante surgiu durante o ano de 2016, no decorrer do Projeto Final de Graduação em Arquitetura e Urbanismo (UFES) intitulado “Mar & cidade: poética, política e peixes”, no qual eu navegava pela costa da cidade de Vila Velha, ES, em busca de apreender e analisar a paisagem marítimo urbana, com o objetivo de propor intervenções (conectivos marítimo urbanos) nos espaços de transição entre mar e cidade, com foco na relação do mar com a cidade (MODOLO, 2017). A pesquisa se desdobrou nessa dissertação de mestrado em Arquitetura e Urbanismo na UFSC para que fosse aprofundado o tema da paisagem, adotando como recorte de estudo a cidade de Florianópolis, SC.

apreensão de cidade, na qual utilizamos imersões marítimo urbanas como um modo de experienciar a paisagem costeira. Uma abordagem que busca não apenas ressignificar uma prática antiga de expedição científica e artística – feita outrora por olhares estrangeiros, por uma perspectiva racionalista, masculina e eurocentrada – mas também, parte em busca de deslocamentos que proporcionam outras miradas da cidade, de experiências paisagísticas da cidade, considerando a dimensão corporal imersa essencial para apreender, por vias marítimas e terrestres, lógicas que atravessam o processo de produção desses territórios de borda d’água.

Nossas navegações poéticas não pretendem ser aventuras extraordinárias e grandiosas, como epopeias das grandes navegações, pretendem mostrar que pode existir uma navegação cotidiana, ordinária, comum e modos diversos de sentir a cidade. Buscamos mostrar que é possível trazer o mar para a realidade, para o cotidiano das pessoas. A escrita buscou aflorar um texto acadêmico-poético sobre paisagem, mostrar uma escritora atenta, presente, navegante, habitante da paisagem. Como inspiração para a escrita buscamos escritos de viajantes, contos literários de paisagem, relatos de navegação, assim como a própria experiência na paisagem cotidiana. A literatura marítima foi um disparador potente, foi por meio das leituras que comecei a navegar. Viajei com “O velho e o mar” de Ernest Hemingway (2011), uma ficção sobre a luta entre um pescador e um peixe, viajei com diários de bordo, como no livro “Sozinho ao redor do mundo” de Joshua Slocum (1978), que conta a primeira volta ao mundo em solitário, com paradas, em um barco à vela, que ocorreu em 1895, ou “A incrível viagem de Shackleton” de Alfred Lansing (1989) que narra a expedição à bordo do navio Endurance à Antártica que aconteceu em 1914, outro relato de bordo que me fez embarcar foi o livro “Cem dias entre céu e mar” que Amyr Klink (1985), que narra sua travessia à remo pelo Oceano Atlântico Sul. Percebi que precisava ir além, ir ao mar sentir e ver tudo aquilo que aqueles escritos me atravessavam.

Um homem precisa viajar. Por sua conta, não por meio de histórias, imagens, livros ou tv. Precisa viajar por si, com seus olhos e pés, para entender o que é seu. Para um dia plantar as suas próprias árvores e dar-lhes valor. Conhecer o frio para desfrutar do calor. E o oposto. Sentir a distância e o desabrigo para estar bem sob o próprio teto. Um homem precisa viajar para lugares que não conhece para quebrar essa arrogância que nos faz ver o mundo como o imaginamos, e não simplesmente como é ou pode ser; que nos faz professores e doutores do que não vimos, quando deveríamos ser alunos, e simplesmente ir ver (KLINK, 2000, p. 76 e 77).

Percebi, com a leitura de Amyr Klink que era preciso zarpar, que uma mulher também precisa viajar. Senti a falta de saber como seria a vida de uma mulher no mar, de uma pescadora, velejadora, remadora, de uma mulher a bordo. Atualmente, já existem mulheres nessas atividades marítimas, mas ainda são minorias nesses espaços e pouco sabemos de suas narrativas.

Em um estudo antropológico sobre “Mulheres e o mar”, Rose Mary Gerber (2015) estuda as pescadoras embarcadas na pesca artesanal em Santa Catarina e traz uma etnografia sobre as mulheres pescadoras, uma profissão que, na maioria das vezes, segue invisibilizada. A autora mostra que as mulheres encontram dificuldades para serem reconhecidas como pescadoras e, assim, conseguir melhorar suas condições de trabalho (GERBER, 2015). “Se a maioria dos homens, desde sempre, é reconhecida e se reconhece como potenciais pescadores, as mulheres são em relação aos homens, inicialmente, filhas de pescador para, a seguir, serem mulheres de pescador” (GERBER, 2015, p. 27).

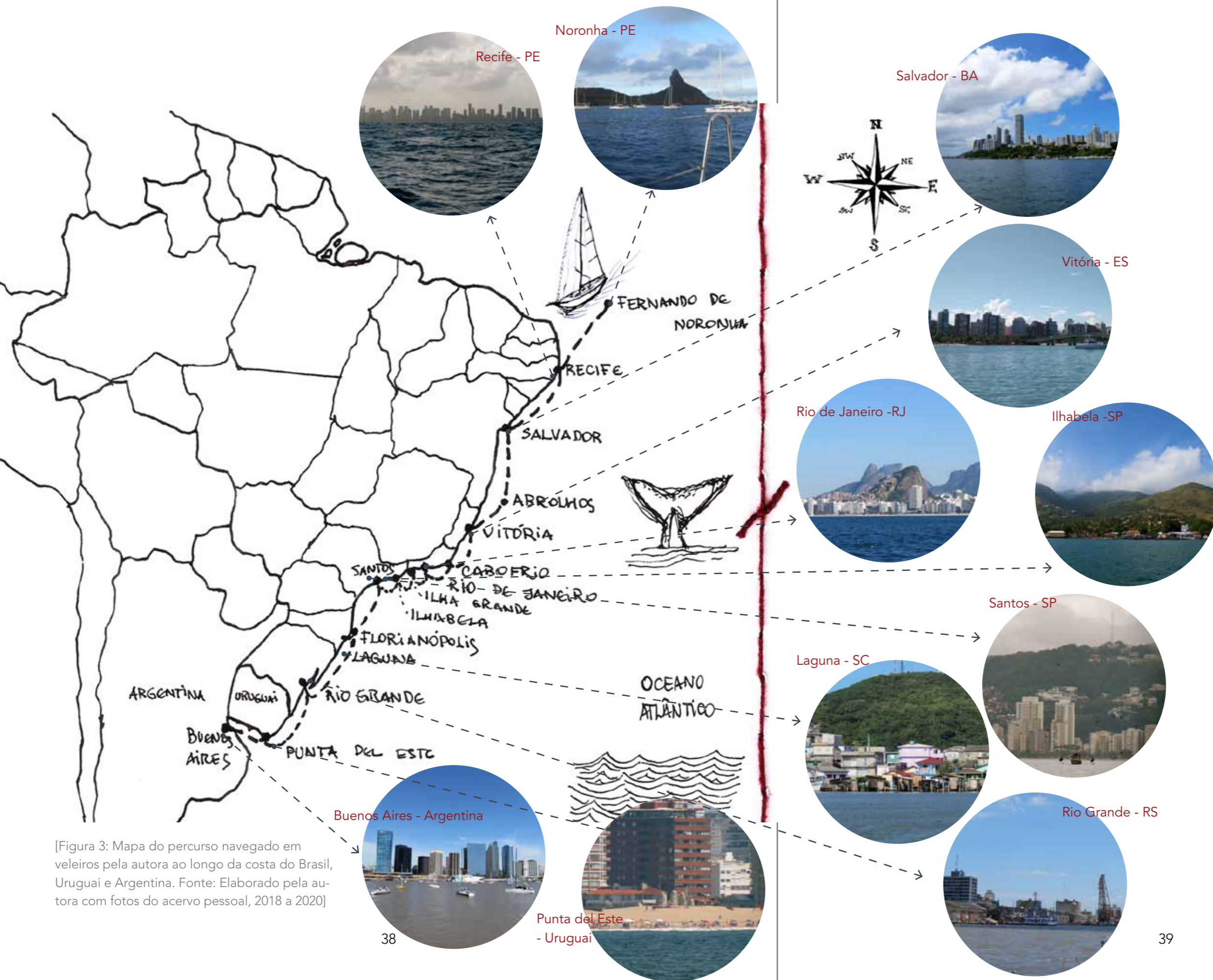
Cunha (2009) salienta que o espaço da pesca é considerado essencialmente masculino, mas que existem mulheres atuando diretamente em algumas comunidades pesqueiras. Segundo Gerber (2015), as mulheres “Estão presentes na pesca e no que faz a pesca funcionar: preparam os instrumentos, consertam os barcos, fazem e remendam as redes, transformam o produto de seu trabalho, limpando e preparando peixes e frutos do mar para o consumo próprio e para o comércio” (GERBER, 2015, p. 17). Porém, ainda assim não

tem seu trabalho reconhecido, um exemplo de como ainda é um tabu a vivência feminina à bordo, fruto de uma construção histórica de apagamento e domesticação. Segundo Marina Harkot (2018), “os corpos femininos são, desde cedo, domados – domesticados, no sentido mais literal da palavra, querendo dizer voltar-se ao doméstico, à domesticidade” (HARKOT, 2018, p.55).

Após muitas leituras sobre navegações e navegadores, sentia um profundo desejo de ser presença na cidade e no mar, exercer a presença feminina em locais que até décadas atrás predominava apenas a presença masculina. E fui ao encontro do mar, mergulhar em suas profundezas, coloquei meu corpo a prova, ou melhor, meu corpo ao mar. Comecei de carona em uma embarcação tradicional, uma baitera, navegando pelo rio Jucu, em Vila Velha, em 2016. Depois, aprendi a remar sozinha um barco a remo, a sentir o vento, a observar nuvens, a me equilibrar no balanço das ondas. Mais a frente, embarquei em um veleiro de amigos como tripulante. A percepção de arquiteta-pesquisadora se transformou, via a cidade através do mar.

De navegações literárias a literais, em um movimento paralelo e complementar a pesquisa de mestrado, percorri quase toda a costa brasileira – e um pouco mais, Uruguai e Argentina – em pequenos veleiros. Cheguei de veleiro por mar nas cidades de Recife, Fernando de Noronha, Salvador, Vitória, Cabo Frio, Rio de Janeiro, Ilha Grande, Ilhabela, Santos, Florianópolis, Laguna, Rio Grande, Buenos Aires, Punta del Este e La Paloma (ver figura 03). Entre idas e vindas, foram mais de 6.000 milhas náuticas de águas calmas e tempestuosas. Descobri o encantamento de se chegar por mar, de ver a cidade pela perspectiva de quem navega. Imersa em outras paisagens, pude, aos poucos, reconhecer algumas singularidades e semelhanças dos espaços de borda.

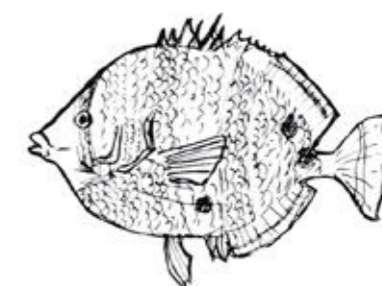
Atravesso mares; sinto as marés, correntes marítimas, ventos, ventanias, frentes frias. Estar diante do mar me colocou em contato tátil com uma força imensa, da qual pude reconhecer a pequenez de uma humana diante de uma imensidão. Ao mesmo tempo, um sentimento de pertencimento a toda aquela água, de fusão de um corpo mar com um corpo mulher.



[Figura 3: Mapa do percurso navegado em veleiros pela autora ao longo da costa do Brasil, Uruguai e Argentina. Fonte: Elaborado pela autora com fotos do acervo pessoal, 2018 a 2020]

Sair das bordas do mundo para ir para mar aberto, foi preciso deixar as certezas em terra e estar aberta aos perigos, aos riscos, ao que viesse, ao mundo como é. Em um lugar pouco comum aos habitantes da cidade, vivenciei o mar, paisagem comum aos pescadores, navegadores e outros habitantes marinhos.

Como seriam as cidades costeiras se as planejadoras e os planejadores urbanos fossem também navegadores e navegadoras? Como se pensaria e construiria a relação da cidade com o mar se conhecêssemos mais sobre suas dinâmicas? E se navegar fosse preciso para ir em busca de outras perspectivas de cidade? Seria possível uma cidade mais navegável?



_coleção de cacos

É no ínfimo que eu vejo a exuberância.
[Manoel de Barros, em Livro sobre nada]

O processo metodológico de investigação da paisagem marítimo urbana guia-se por relatos viajantes, bebe da fonte da cartografia, inspira-se em diários de bordo, perpassa suas fontes de inspiração e desvia para as bordas, transpassa... vai aportar um pouco mais à frente, nos mares desconhecidos das costuras de borda, das coleções de cacos de cidade. Lança o corpo à prova, habita, vivencia, sente, compreende com o corpo inteiro a paisagem para além do lance de vista.

“Coleção de areia” é um dos livros de Calvino (2010) que me inspirou o modo de pesquisar e a buscar fazer uma coleção de fragmentos de paisagem. No livro, o autor escreve sobre uma exposição de coleções estranhas que visitou em Paris e uma das exposições mostrava uma coleção de areia, guardadas em frasquinhos de vidro, as areias vindas dos mais diversos lugares do mundo, de cada viagem a uma praia, orla de rio ou lago, deserto, o colecionador recolhia um punhado de areia. “A vitrine da coleção de areia era a menos chamativa, mas também a mais misteriosa, a que parecia ter mais coisa a dizer, mesmo através do opaco silêncio aprisionado no vidro das ampolas” (CALVINO, 2010, p. 11).

Este livro me moveu a pensar que quando escrevemos um texto ou fazemos uma cartografia, nos fazemos de escolhas, coletas e fragmentos que colocamos em alguma ordem ou disposição para que seja visto por outras pessoas.

Como toda coleção, esta também é um diário: diário de viagens, claro, mas também diário de sentimentos, de estados de ânimo, de humores; [...] ou talvez apenas diário daquela obscura agitação que leva tanto a reunir uma coleção ou a manter um

diário, isto é, transformar o escorrer da própria existência numa série de objetos salvos da dispersão, ou numa série de linhas escritas, cristalizadas fora do fluxo contínuo do pensamento. O fascínio de uma coleção está nesse tanto que revela e nesse tanto que esconde de impulso secreto que levou a criá-la (CALVINO, 2010, p. 12 e 13).

Quando criança brincava de coletar conchas do mar, pedrinhas, coisas que o mar trazia. Sigo ainda, de algum modo, a brincadeira de criança, não mais coletando as conchas, mas sim fragmentos de mar pela cidade e fragmentos de cidade pelo mar. Resíduos da presença de humanos no mar, que o mar traz de volta à beira da cidade, recolho. Resignificar a paisagem, reconstruir cidade com cacos, fazem partes desse processo de colecionar cidades.

Os lugares são histórias fragmentárias e isoladas em si, dos passados roubados à legibilidade por outro, tempos empilhados que podem se desdobrar mas que estão ali antes como histórias à espera e permanecem no estado de quebra-cabeças, enigmas, enfim simbolizações enquistadas na dor ou no prazer do corpo (CERTEAU, 2007, p. 189).

Nas caminhadas pelas beiras de mar, comecei a reparar em ruínas e cacos de cidade no mar. No início de 2018, antes mesmo de passar no mestrado, em uma viagem a Bahia, caminhava pelas ruas da cidade de Salvador, em uma deriva urbana sozinha fui andando de Água de Meninos, passando pela Feira de São Joaquim, por Calçada, pelo Bonfim, até chegar na Ribeira. Quando caminhava na praia da Ribeira, descalça, vi na areia uma pequena pecinha modelada pelo mar, que sem o mar moldando, seria áspera e cortante, seria mais um pedaço de entulho jogado à beira-mar. Parecia um azulejo de cozinha que no mar virou um caco arredondado, recolhi a peça e guardei de lembrança. Como nos diria Ítalo Calvino (2010, p. 18) “poderíamos passar ao lado de fenômenos nunca vistos”.

No correr das travessias, vim parar na Ilha de Santa Catarina. Em uma praia na Beira-mar Norte, em 2019, encontrei outras pecinhas semelhantes, pedacinhos de cidade jogados no mar. Recolhi as peças num ímpeto de

curiosidade, tamanha era a semelhança com aquelas outras pecinhas catadas na Bahia. Lugar habitado por camadas de cidade que se jogam à beira-mar. Se constroem com mar. Lugares que tem cidades por cima de cidades. Além de azulejos havia pedaços de louças, porcelanas, pratos e xícaras antigas. Cacos de naufrágios de navios no Estreito, de quando o porto de Desterro ainda funcionava e recebia variadas embarcações. Não achei informações sobre os naufrágios, mas achei muitos cacos pelas areias da prainha debaixo da ponte Hercílio Luz, cacos que serviram de guia para a construção de uma escrita moldada pelo mar. Observar aquele estranho capricho do mar de fazer sumir pecinhas na areia e fazer brotar em outro tempo, pelo pulsar das ondas. Seguir o pulsar do mar.

Sigo a observar o que posso apreender sobre o tempo com o gesto de catar os cacos. O que os cacos podem revelar sobre a paisagem? O que não permanece na paisagem, vira caco. Eles deixam pistas de uma cidade colonial que foi demolida para que fosse construída a nova cidade “moderna”, que perpetua práticas coloniais. As casas antigas que deram lugar aos edifícios

[Figura 4: Cacos catados na beira mar e bordados em papel. Fonte: Acervo da autora, 2019]



altos, as curvas do mar que deram lugar aos aterros para alargar as ruas. Que outras narrativas os cacos desvelam? O crescimento de uma cidade vertical em detrimento de uma antiga cidade horizontal revela as faces de um modo de produzir cidade, desigual, ainda colonial, embora com novas/velhas fachadas. Os cacos são pistas de um passado de barcos, naufrágios, aterros, casas e azulejos azuis. Revelam uma expansão rodoviária, o apagamento da cultura náutica, o desprezo pela maritimidade cotidiana da cidade. Comecei a compreender uma paisagem que se compõe por uma poética dos cacos, de ruínas. A poética de catar caquinhos veio a desencalhar caquinhos perdidos em antigos enclaves de navios mercantes e de azulejos de cidades submersos no mar.

Tatear a paisagem, catar cacos fez parte do processo metodológico de apreensão sensível de paisagem. Os cacos de azulejo das antigas casas, a poética de catar caquinhos de cidade no mar se encontra com a ideia de habitar a paisagem com todo o corpo, um corpo que tateia a paisagem em busca de fragmentos de cidade jogados ao mar, arredondados com o tempo e retirados da praia em forma de poema-cacos, cheios de história e subjetividades do lugar.

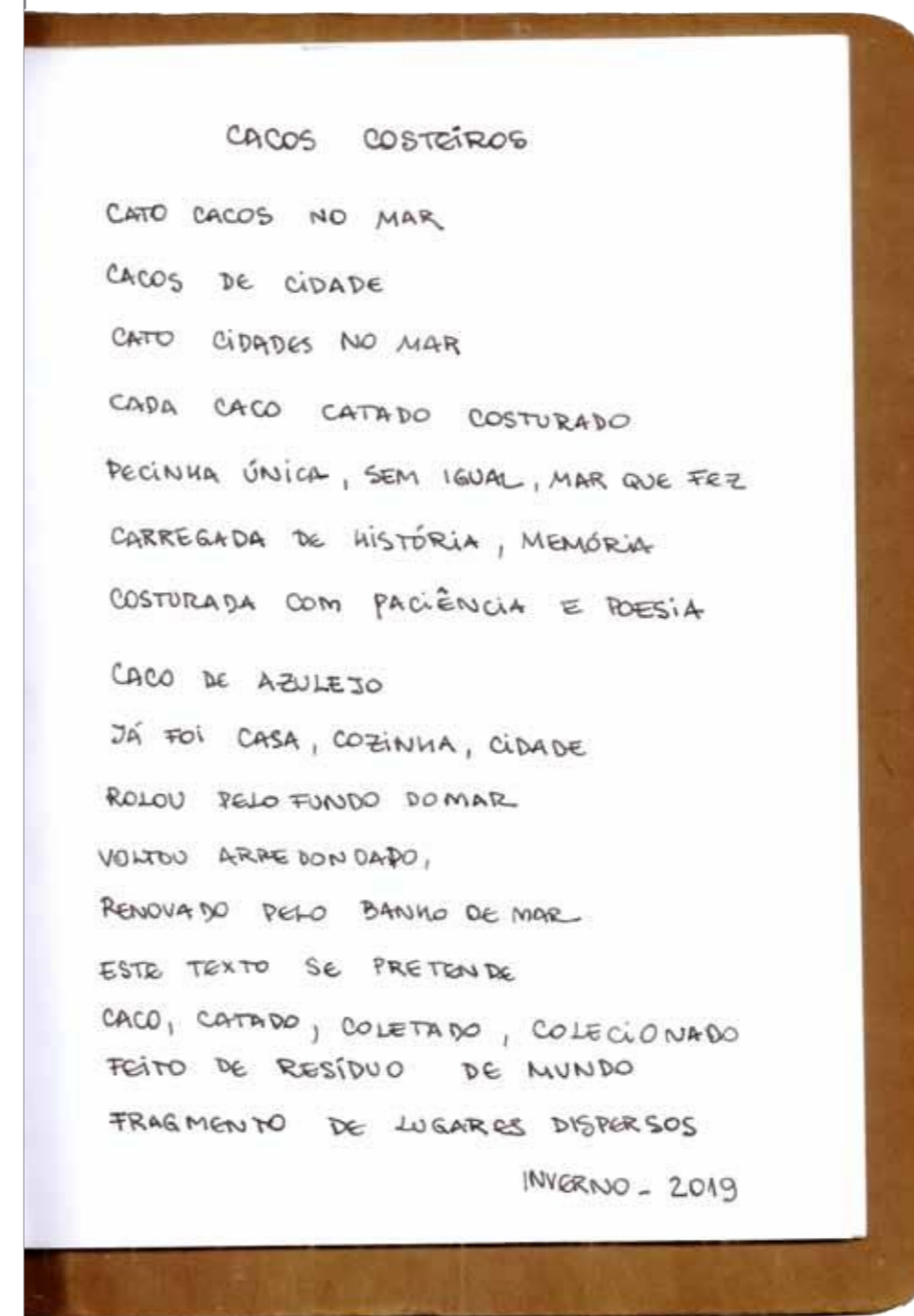
O tato nos conecta com o tempo e a tradição: por meio das impressões do toque, apertamos as mãos de incontáveis gerações. Um seixo rolado polido pelas ondas é um prazer para as mãos, não apenas por sua forma suave, mas porque ele expressa o lento processo de sua formação; um seixo perfeito na palma da mão materializa a duração, é o tempo que foi transformado em forma. [...] A pele lê a textura, o peso, a densidade e a temperatura da matéria. A superfície de um velho objeto, polido até a perfeição pela ferramenta de um artesão e pelas mãos assíduas de seus usuários, seduz nossas mãos a acariciá-lo. [...] Colocar os pés no chão, sentir o peso, a gravidade, o calor do sol aquecendo o solo ou o frio das águas do mar, nos faz sentir parte da natureza (PALLASMAA, 2011, p. 53 e 55).

As antigas casas do período colonial construídas de cal que vinham das conchas – de moluscos marinhos – misturadas ao resíduo do óleo de baleia – animal também marinho – conformavam a argamassa para a construção das paredes de pedra das casas da cidade. Do mar se faziam as cidades. Para o mar se voltava a cidade. Ao mar foram lançadas as casas, demolidas para a construção de novas habitações; foram lançados os aterros feitos de pedras, areias e de fragmentos das antigas casas demolidas. Mar constituído de fragmentos de casas, azulejos, tijolos e porcelanas.

Coletou um fragmento de passado no presente, pensando no futuro de uma cidade que ainda joga seus resíduos ao mar, resíduos sólidos, líquidos e tóxicos. Coletou narrativas de habitar a paisagem, me descobri uma pecinha da paisagem com o gesto de coletar. Busco uma coleção de cotidianidades de uma cidade, um cotidiano que faz a cidade e uma cidade que só existe do jeito que é por conta do cotidiano que a cada dia se repete diferente, se refaz parecido e se recria (CERTEAU, 1996).

Cartografo camadas, coleções de fragmentos. Cartografo um percurso poético e um processo artístico de coletar, colecionar, selecionar e bordar. Movimento que margeia as bordas e borda às margens. Processo de criação a partir de práticas cotidianas, gestos que geram caminho. Colecionar cacos, bordar bordas. Nesse processo gestual e manual, bordo as peças encontradas, um bordado inspirado em redes de pesca. Bordo uma narrativa do fazer-cidade, bordar como uma pescadora costura sua rede, em um ritmo próprio e lento. Demorar-se no bordar, se encontra com um demorar-se no apreender a cidade, na escritura de um texto, condizente com o demorar-se das coisas próprias do mar. Um bordado feito no papel em um movimento errático de traçar linhas, que viram redes, que pescam peças no papel.

Além dos cacos, catados, costurados, todo o texto é cartografia construída de fragmentos de paisagens; coletados, capturados, colecionados, costurados por linhas de pesca e nós de marinheira, num texto híbrido, talvez



inebriante pelo cheiro de maresia que exala por poros-palavras.

Maresia ou poesia, não agrada a todos. Mas é certo que as duas tocam os corpos dispostos à beira do mar, constroem ou corroem pensamentos, imaginações e devaneios. Constroem ou corroem cidades inteiras. À mim corroe conceitos e certezas; construiu corpo e coração. Maresia e poesia.¹

[Figura 5: Caderno da autora. Fonte: Acervo da autora, 2019]

¹ As peças bordadas no papel Kraft viraram a capa do volume da dissertação no exame de qualificação, que foi todo costurado a mão, uma escolha estética e ecológica para substituir os espirais e capas de plástico. Um manifesto para se repensar escolhas consideradas padrão e que podem ser substituídas por alternativas simples. Ainda mais diante de uma previsão de um cenário futuro de que teremos mais plásticos do que peixes no mar em 2050, de acordo com o Fórum Econômico Mundial de Davos.

_mar adentro

É preciso sair da ilha para ver a ilha
[José Saramago, em A Ilha desconhecida]

Por perceber o caráter transdisciplinar do termo paisagem, procuramos caminhar por diferentes áreas do conhecimento, como a arte, filosofia, psicologia, geografia, ecologia, mas, tomando o cuidado de buscar em cada disciplina as bordas que fazem fronteira com o campo da Arquitetura e Urbanismo. Buscar as bordas permeáveis entre as disciplinas que confluem para se pensar a paisagem, de modo a ampliar a compreensão do papel dos arquitetos e arquitetas no que diz respeito a paisagem e diante dos problemas urbanos complexos na qual está inserida, que mesclam aspectos ambientais, sociais, políticos, culturais, simbólicos.

Procuramos trazer um percurso metodológico para se pensar a paisagem da cidade e sua complexidade levando em conta sua processualidade e suas dinâmicas, buscamos pensar os cacos achados no mar como pistas iniciais tateadas na paisagem, fragmentos de paisagem que vamos coletando e colecionando para montar nossas cartografias, uma arqueologia poética de desvendar uma cidade pelos cacos que o mar traz. Assim como as camadas do tempo que se emaranham nas teias da paisagem, a aproximação ao recorte de estudo aconteceu em três tempos: no primeiro capítulo, revivemos um passado buscando memórias das águas, histórias marítimas aterradas e permanências do mar na cidade, buscamos saber o que eram os cacos encontrados na praia, assim; no segundo capítulo, somos presença no presente do cotidiano, em terra e no mar, buscando as efemeridades que se atravessam nas bordas, resquícios de maritimidade, fomos a campo coletar os cacos; e por fim, no terceiro, buscamos o que fazer com os cacos de cidade que encontramos, buscamos

costurar esses cacos do passado de modo a ir bordando vias de possibilidades, potências marítimas da cidade que podem ser fortalecidas para uma cidade mais integrada ao mar.

É preciso, entretanto, notar que o espaço que aparece hoje no horizonte de nossas inquietações, de nossa teoria, de nossos sistemas não é uma inovação; o próprio espaço tem, na experiência ocidental, uma história, e não é possível ignorar esse entrecruzamento fatal do tempo com o espaço (FOUCAULT, 2013, p. 113).

São camadas do tempo que vão engendrando, compondo a paisagem marítimo urbana. Assim, a estrutura da dissertação foi dividida também em três capítulos, ou três mergulhos:

1. poética da paisagem: nesse capítulo trazemos uma bibliografia relacionada a cidade contemporânea sob a perspectiva da paisagem, analisando sua dimensão espaço-temporal e suas implicações nas relações sociais, vivências cotidianas e práticas de resistência. Buscamos refletir sobre a noção de paisagem e sua polissemia, mostrar as diferentes concepções inferidas, ancoradas em uma filosofia e poética da paisagem. Começamos uma aproximação aos territórios da Ilha de Santa Catarina trazendo referências bibliográficas e uma literatura específica que versa sobre a história e memória das águas na Ilha de Santa Catarina.

2. navegar a paisagem: neste capítulo consideramos atravessar, mergulhar e perpassar entre os diversos territórios existentes no recorte escolhido. Navegar a paisagem vai além de um mergulho nos espaços, busca uma aproximação aos territórios com um corpo sensível que se infiltra na paisagem da Ilha de Santa Catarina, para uma experiência de apreensão crítica da cidade, imbuído de um olhar atento, político e subjetivo. Imersão, percepção e cartografias, buscamos os encontros e desencontros da região, meandros de

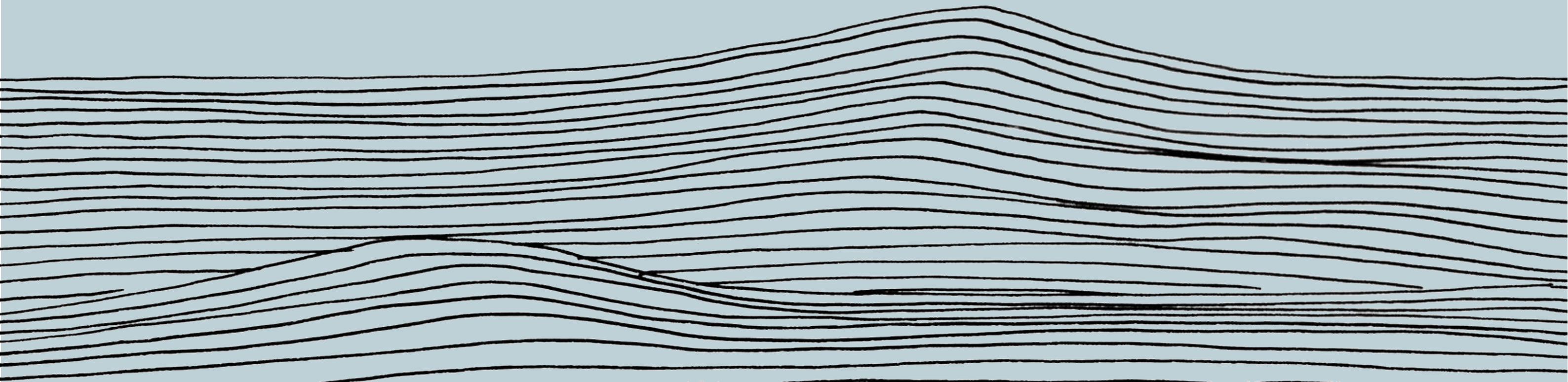
um contorno não delineado, permeável e navegável por diversas vias. Para a experiência paisagística utilizamos dois dispositivos de deslocamento: em terra, uma bicicleta, e no mar, um barco a remo; ambos com propulsão humana, que exigem o cuidado e estar atento. Seus desdobramentos formaram uma coleção poética de relatos, poesia, desenhos e fotografias. Buscamos expressar as particularidades que fazem das conexões costeiras, elementos importantes da configuração e especificidade do lugar e da paisagem. A metodologia assume o deslocamento e registra o gesto de navegar como um diário de bordo.

3. ecologia na paisagem: por fim, do encantamento a mergulhos mais aprofundados, o projeto se abre a horizontes de possíveis, além mar, além terra, além do que pode ser visto. As cartografias da paisagem costeira nos guiaram para identificar potencialidades, bem como, os impactos negativos da urbanização sobre o mar, para assim pensar vias de um manejo ecológico da paisagem costeira, atento ao reconhecimento da borda marítima e das práticas de resistência costeiras – como por exemplo a pesca artesanal – na produção de subjetividades do lugar. Na busca por imaginar uma cidade navegável, humana e conectada com o mar e seus habitantes encontramos aporte nas proposta da “Trama verde e azul” (OLIVEIRA, 2019), uma ferramenta de planejamento que integra o urbano ao ambiental.

Esse processo de pesquisa e vivência, se encontram, se entrelaçam e geram uma escrita minuciosa e sensível de reflexão. Com muitos questionamentos, zarpamos em busca de um modo de desvelar e pensar os espaços que fazem a ligação da cidade com o mar pela perspectiva de uma jovem mulher que navega, com todo o corpo-água que somos.



1. | poética da paisagem |





**entre memórias e histórias:
de onde vieram tantos cacos
encontrados entre mar e cidade?**

1. poética da paisagem

Neste capítulo, mergulhamos em conceitos e noções do termo paisagem para tentar esboçar o que entendemos por paisagem marítimo urbana. No primeiro movimento, procuramos refletir sobre a noção de paisagem e sua polissemia, mostrar as diferentes concepções existentes diante do contexto da cidade contemporânea e da complexidade em que se encontra inserida, aproximando-se de uma abordagem sensível. A poética da paisagem nos ajuda a entender o papel da memória e da imaginação no processo de produção da paisagem como uma espacialidade da ordem imaterial, da paisagem como produtora e produto de subjetividades diversas. A memória relaciona-se a um passado junto ao mar, assim como a imaginação relaciona-se com um devir da paisagem, uma potência de projetar, imaginar uma paisagem diferente da que vem sendo estabelecida pela produção centrada no capitalismo e no lucro.

No segundo movimento, nos aproximamos do recorte escolhido para este estudo – a Ilha de Santa Catarina – em busca de desvelar as camadas sobrepostas que formam a paisagem marítimo urbana: camadas de memória das águas de uma cidade marítima, camadas de histórias aterradas nessa Ilha que já se chamou vila do Desterro. Apresentamos um levantamento bibliográfico, no qual buscamos na literatura historiográfica e em fotografias antigas as memórias de maritimidade que evidenciavam a relação da cidade com suas águas¹.

¹ A relação da cidade com o mar estudada nessa dissertação compreende o recorte específico da área central da Ilha de Santa Catarina, abrangendo a baía sul e a baía norte no que compreende o Centro. O estudo não abarca os demais processos de urbanização e relações marítimas das outras localidades da Ilha de Santa Catarina.



1.1 paisagem marítimo urbana

A paisagem marítimo urbana é o encontro entre a cidade contemporânea – suas dinâmicas, memórias, construções, contradições, habitantes – com o mar, ora considerado elemento natural ora uma construção social, elemento ondulado, que se contrapõe ao concreto da cidade, ao mesmo tempo em que compõe a cidade, esta que também se compõe de fluxos e fluidez de pessoas, coisas, discursos. Um encontro tecido por espacialidades e influências mútuas, atravessadas por uma variedade de camadas: ética, política, ecológica, histórica, simbólica, subjetiva, cultural e social, que vão formar uma paisagem em fluxo, dinâmica, processual, paisagem viva e vivenciada, navegável por suas diversas vias.

O termo paisagem marítimo urbana foi cunhado neste trabalho para designar a paisagem singular de borda da cidade costeira, um espaço “entre”, de transição, de costura entre mar e cidade – com as reentrâncias das coisas do mar na cidade, e das coisas da cidade no mar – que vem sendo modificado e estruturado sem o devido cuidado com as suas singularidades. Um espaço que se confunde ao tecido do restante da cidade mas que, no entanto, deveria ser tratado com mais cuidado, com mais atenção no sentido ecológico, social e simbólico, para além de ser apenas mais um terreno ou espaço “valorizado pelo mercado”, é o espaço do encontro do urbano com a imensidão do mar, com toda sua carga subjetiva e suas profundezas de sentido abismais.

_cidade contemporânea

A paisagem marítimo urbana aparece com o encontro do mar com uma cidade contemporânea que segue em movimentos incessantes, expansivos e, muitas vezes, “contraditórios, que se compensam e se combinam” (CERTEAU, 2007, p. 174). Os processos de urbanização e as mudanças na configuração da cidade se aceleram progressivamente na medida em que a população aumenta e as tecnologias se transformam. Conforme afirma o sociólogo François Ascher (2010), o crescimento das cidades está relacionado ao avanço de técnicas de transporte e o armazenamento de bens, de informações e de pessoas, que vai acarretar mudanças profundas na maneira de conceber e produzir as cidades.

Segundo Deak (2010), a entidade chamada de cidade varia ao longo do tempo e do espaço e corresponde a entidades diferentes segundo sua época, seu modo de produção e a sociedade que as habitaram. Eric Hobsbawm (2004), nos mostra que a transição do feudalismo para o capitalismo aconteceu de forma desigual pelo mundo, mas que atualmente o triunfo do capitalismo ocorre integralmente e sua lógica vai configurar a cidade contemporânea, marcada pela mercantilização dos espaços da cidade e pelo esvaziamento do significado de cidade enquanto espaço da diferença, do dissenso (JACQUES, 2012).

Em uma transição de uma sociedade urbano-industrial para uma sociedade da informação e do conhecimento, enfrentamos novos desafios da contemporaneidade com muitos problemas de base por resolver (ASCHER, 2010). Com uma urbanização pautada no capital imobiliário e no transporte rodoviário e individual, vemos surgir cidades fragmentadas, dispersas e difusas, engendradas por uma urbanização que, no âmbito ambiental, passa por cima dos processos naturais e ecológicos e, no âmbito social, reproduz e aumenta as desigualdades e segregações.

Para David Harvey (2004), o capitalismo precisa dos ajustes espaciais

para sobreviver, e tem recorrido diversas vezes a reorganização geográfica como solução parcial para seus impasses; ele constrói e reconstrói uma geografia como seu reflexo, assim o “capitalismo produz uma paisagem geográfica apropriada à sua própria dinâmica de acumulação” e por uma lógica destrutiva e desigual característica em seu processo (HARVEY, 2004, p.87).

No caso do Brasil, o processo de urbanização aconteceu de modo desigual, fruto de um longo processo de colonização, exploração e escravidão. De acordo com Milton Santos (1993), no começo, a ‘cidade’ era governada e controlada por “poderes longínquos”, ou pela metrópole que marcava presença mesmo em um país distante como o Brasil, em uma completa situação de colônia e dependência nos períodos iniciais e seguintes da colonização portuguesa.

O Brasil foi, durante muitos séculos, um grande arquipélago, formado por subespaços que evoluíam segundo lógicas próprias, ditadas em grande parte por suas relações com o mundo exterior. Havia, sem dúvida, para cada um desses subespaços, pólos dinâmicos internos. Estes, porém, tinham entre si escassa relação, não sendo interdependentes (SANTOS, 1993, p. 26).

Em sua maioria, esses subespaços ou pequenas vilas se localizavam na costa brasileira, em pontos estratégicos, com enseadas providas de boa atracação para embarcações que facilitariam o desembarque de pessoas e o embarque de nossas riquezas e matérias-primas. Inicialmente, foram desenvolvendo-se pequenas vilas de pescadores ou engenhos que originaram as cidades costeiras que conhecemos atualmente. De vilas coloniais para cidades desiguais, Santos (1993) mostra que o processo de urbanização brasileira passa por movimentos de concentração-dispersão, próprio da dinâmica territorial. O autor mostra que a urbanização brasileira se intensificou na década de 70, passando por um aumento populacional, que gerou uma “urbanização aglomerada”, seguida por uma “urbanização concentrada”, para avançar para um estágio de metropolização. Atualmente, com o avanço dos meios de transporte, haveria uma tendência a movimentos de dispersão e espraiamento, surgindo cidades fragmentadas

e difusas. Mesmo com o movimento de dispersão e ocupação do interior, as cidades costeiras seguem sendo as cidades com maior densidade e população.

As contradições da cidade vão aparecer na paisagem urbana de uma cidade densamente povoada, principalmente nos países ao Sul da Linha do Equador, nas quais o processo de urbanização aconteceu bem diferente comparado aos países do Norte. Em uma cena do filme *Medianeras* (2011), do diretor Gustavo Taretto, o narrador descreve o processo de crescimento da cidade, que se repete nas demais cidades latinas:

Buenos Aires cresce descontrolada e imperfeita. É uma cidade superpovoada num país deserto. Uma cidade onde se erguem milhares e milhares de prédios sem nenhum critério. Ao lado de um muito alto tem um muito baixo. Ao lado de um racionalista, tem um irracional. Ao lado de um em estilo francês, tem um sem estilo. Provavelmente essas irregularidades nos refletem perfeitamente. Irregularidades estéticas e éticas. Esses edifícios que se sucedem sem nenhuma lógica demonstram total falta de planejamento. Exatamente assim é a nossa vida que construímos sem saber como queremos que fique (Filme *Medianeras*, 2011).

O narrador faz uma interessante correlação de características da cidade contemporânea com a vida das pessoas. As irregularidades estéticas e éticas vão ser encontradas em todas as cidades brasileiras, porém, menos associadas à uma falta de planejamento, e muito mais associada ao modo de produção da cidade pelo mercado e pelo Estado. A arquiteta urbanista Ermínia Maricato (2009, p. 147) afirma que planejamento existe mais só são executados quando convém, “não é por falta de planos e nem de legislação urbanística que as cidades brasileiras crescem de modo predatório”. Segundo a autora, as leis só são aplicadas em circunstâncias específicas, distanciando discursos da prática em si, que conseqüentemente vai resultar em uma cidade desigual. As contradições do processo de urbanização refletem toda uma problemática social. Afirmação que se confirma em Santos (1993):

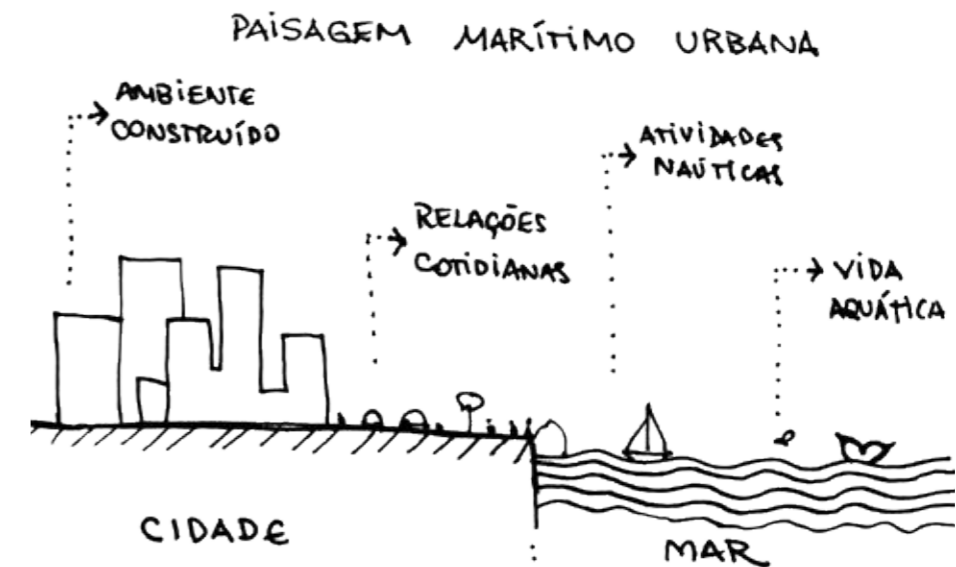
Com diferença de grau de intensidade, todas as cidades brasileiras

exibem problemáticas parecidas. O seu tamanho, tipo de atividade, região em que se insere, etc, são elementos de diferenciação, mas em todas elas problemas como os do emprego, da habitação, dos transportes, do lazer, da água, dos esgotos, da educação e saúde, são genéricos e revelam enormes carências. Quanto maior a cidade, mais visíveis se tornam essas mazelas (SANTOS, 1993, p. 95).

Para o arquiteto e urbanista Flávio Villaça (2012, p.44) as cidades brasileiras são atravessadas por profundas desigualdades sociais, econômicas e políticas que vão marcar o processo de segregação espacial. Segundo o autor, não se pode compreender ou explicar o espaço urbano sem que se leve em conta “as especificidades da segregação social e econômica que caracteriza nossas metrópoles” (VILLAÇA, 2012, p. 44).

Esse processo de segregação, no qual mercado e Estado atuam de mãos dadas, foi estudado amplamente pela arquiteta e urbanista Maria Inês Sugai (2002), na tese “Segregação silenciosa: investimentos públicos e dinâmica socioespacial na área conurbada de Florianópolis”. A autora faz uma análise da dinâmica imobiliária local mostrando que as diferentes classes ou camadas tendem a se concentrar cada vez mais, aumentando o processo de segregação espacial e com isso ampliando e viabilizando o controle do processo de produção do espaço urbano pela classe dominante e a conseqüentemente a reprodução das relações de dominação, tendo como estudo de caso a cidade de Florianópolis e seus entornos.

Em todas as cidades brasileiras a lógica que guia o crescimento da cidade está ancorado na lógica do capitalismo neoliberal e passa completamente (e literalmente) por cima de uma lógica social bem como de uma lógica da natureza e de seus processos naturais. A configuração da cidade, resultante de dinâmicas diversas, revela nas suas construções, no seu traçado, nos seus espaços livres, as lógicas e contradições das sociedades que as habitam (ASCHER, 2010) e, conseqüentemente, tais lógicas, irão se refletir na paisagem marítimo urbana.



[Figura 6: Desenho esquemático da paisagem. Fonte: Elaborado pela autora, 2018]

_noção de paisagem

*Os olhos, por enquanto, são a porta do engano; duvide deles,
dos seus, não de mim.*

[Guimarães Rosa, em Primeiras Estórias]

O conceito de paisagem encontra-se em movimento, assim como a paisagem propriamente dita está sempre em movimento. É um tema transdisciplinar – cada área do conhecimento pode entender o termo paisagem de um modo diferente. Jean-Marc Besse (2014a) apresenta alguns modos de abordar as problemáticas paisagísticas contemporâneas e mostra que a noção de paisagem pode ter diversas “portas de entrada”. No livro “O gosto do mundo: exercícios de paisagem”, o autor apresenta cinco abordagens da paisagem, que seriam: uma representação cultural e social (1); um território produzido pelas sociedades (2); um complexo sistêmico (3); um espaço de experiências sensíveis (4); e por fim, um contexto de projeto (5) (BESSE, 2014a, p. 12).

Nos confrontamos com a coexistência dessas racionalidades diferentes sobre a noção de paisagem, que para Besse (2014a), são posições teóricas que estabelecem um quadro de reflexões e ações possíveis. Elas não necessariamente precisam convergir para um pensamento único sobre paisagem, podem coexistir, se encontrar ou até se sobrepor. Esse modo de pensar a transdisciplinaridade da paisagem também é vista em Souza (2015):

O entendimento sobre a paisagem é diverso, complexo e jamais será contemplado de modo unicamente disciplinar. Pelo contrário, a paisagem parece requerer que a sua leitura considere distintas ordens de pensamento (SOUZA, 2015, p. 156).

Na paisagem há uma abertura para o encontro entre arquitetura, geografia, biologia, ecologia, literatura, poesia, entre outras – são áreas que se embrenham na intenção de compreender a paisagem para além do que pode ser visto.

No livro “A invenção da paisagem”, Anne Cauquelin (2007) traz uma reflexão filosófica sobre as noções de paisagem ao longo dos séculos. Para a autora, seria impossível apontar como que a paisagem surgiu como noção, conjunto estruturado ou esquema de nosso contato próximo com a natureza, não há uma gênese do conceito de paisagem, mas sim uma decisão arbitrária que aponta para o surgimento da perspectiva na representação, mas isso seria aceitável apenas do ponto de vista da paisagem na pintura e na história da arte.

A paisagem já foi considerada como uma vista à distância, um lance de olhar, uma perspectiva, porém, podemos entender que quando levamos em conta a dinâmica urbana que configura a paisagem, ela não poderia ser reduzida a uma percepção visual à distância de um objeto contemplado (SANDEVILLE, 2005). De acordo com Sandeville (2005), a paisagem possui um sentido veiculado à territorialidade e a dimensão cultural e sensível implicada, possui natureza processual complexa, a qual ocorre e se explica a partir de processos sociais e naturais. Para os estudos da paisagem urbana, a representação cultural pictórica da paisagem estaria a reduzindo a uma imagem, um discurso, um quadro estático

e parado. Estaria reduzindo a paisagem apenas ao sentido da visão. Como bem descreve Pallasmaa (2011),

A invenção da representação em perspectiva tornou os olhos o ponto central do mundo perceptual, bem como do conceito de identidade pessoal. A representação em perspectiva em si própria se tornou simbólica, que não apenas descreve mas também condiciona a percepção (PALLASMAA, 2011, p.16).

Segundo o autor, há um predomínio dos olhos frente aos demais sentidos na nossa percepção do ambiente e paisagem e essa prioridade é dada desde a Grécia Antiga, quando filósofos associavam o conhecimento à visão. É interessante notar que Pallasmaa (2011) associa a falta de humanidade nas cidades como uma consequência da negligência com o corpo e os outros sentidos, pois a cidade feita para os olhos, para uma imagem, não promove a conexão humana com o mundo. Outro autor que também critica a primazia da visão é Michel De Certeau (2007, p.48) que afirma que “A nossa sociedade canceriza a vista, mede toda a realidade por sua capacidade de mostrar ou de se mostrar e transforma a comunicação em viagens do olhar. É uma epopeia do olho e da pulsão de ler”. É evidente que é preciso reconhecer a dinâmica da paisagem, sua processualidade e complexidade.

A compreensão da paisagem como “vista obtida a partir de um lugar alto” corresponde a uma produção ideológica da modernidade. A paisagem, mais exatamente a paisagem clássica, foi instituída, construída, como uma relação imaginária com a natureza por meio da qual e graças à qual, como indicou Raymond Williams, e, depois dele, Denis Cosgrove, algumas classes sociais (a aristocracia e a burguesia) puderam representar o seu mundo e a si mesmas, assim como o seu papel na sociedade. Essa relação paisagística com o mundo, na verdade, acompanhou o surgimento e o desenvolvimento do capitalismo, ou seja, a transformação do território ao mesmo tempo em mercadoria e espetáculo a ser contemplado visualmente do exterior, do alto de um mirante, por exemplo. A paisagem, mais precisamente, serviu ideologicamente para “naturalizar” a

dimensão desigual das relações sociais, ocultando a realidade dos processos históricos e conflitantes que a produziram (BESSE, 2014a, p. 105).

Assim, uma concepção que abarca essas dinâmicas é a abordagem que compreende a paisagem como um território vivido, produzido e habitado pelas sociedades humanas em constante mudança (BESSE, 2014a). De acordo com “The Metapolis Dictionary of Advanced Architecture: City, Technology and Society in the Information Age”, território seria “um campo de forças, informações e fluxos” (GAUSA, 2003, p. 620).

Um território não é mais uma forma – ou pelo menos, não é apenas uma forma – mas é também um sistema complexo de relações e eventos determinados por camadas sucessivas de referência (físicas, mas também demográficas, biológicas, econômicas, culturais, políticas, etc.) e de redes estruturais de grande escala (transporte, energia, difusão tecnológica, movimentos financeiros, etc.) que as articulam – entre os quais processos simultâneos de ação e reação são desencadeados (GAUSA, 2003, p.621, tradução nossa).

A concepção da paisagem como um território vivido tem como principal referência o historiador e teórico Jonh Brinckerhoff Jackson (BESSE, 2014a, p.27) que diz que a paisagem é “a soma das experimentações, dos costumes, das práticas desenvolvidas por um grupo humano nesse lugar”. Segundo Jackson, a paisagem não pode ser vista separada da nossa vida cotidiana, fazemos parte da paisagem, tiramos dela nossa identidade, e isso é uma condição determinante do nosso estar no mundo (BESSE, 2014a). Para Metzger (2001, p.2) “apesar da diversidade de conceitos, a noção de espaço aberto, espaço vivenciado ou de espaço de inter-relação dos humanos com o seu ambiente está imbuída na maior parte dessas definições”.

Outra perspectiva ou abordagem trazida por Besse (2014a) considera a paisagem como um complexo sistêmico, a entende enquanto um suporte físico, um substrato natural não humano, onde se desenvolvem territorialidades

humanas. Nessa abordagem, a paisagem possui uma substancialidade e uma espessura intrínsecas: é um conjunto complexo e articulado de objetos, um campo da realidade material, é o vento, a chuva, a água, o calor, o clima, as rochas, o mundo vivo, tudo que cerca os seres humanos. Para Gausa (2003), mais que uma superfície horizontal estendida, a paisagem é um suporte para eventos interativos complexos que se desdobram no tempo, envolve movimento, conectividade e trocas. Para Raquel Tardin (2018, p. 175), na paisagem “coexistem elementos e processos tangíveis e intangíveis, elementos e processos naturais (bióticos e abióticos), socioculturais, e as percepções humanas que os significam”.

A teoria da complexidade vai quebrar as fronteiras que constituem os discursos binários e superar a dialética entre humano e natural, entre cultura e natureza. Não podemos nos separar da natureza, a separação entre o natural e cultural nunca se completa, as fronteiras se imbricam, se somos parte da natureza a vemos de dentro. Segundo Besse (2014a), a natureza está na cidade, a cidade é um meio natural híbrido, “a paisagem não é natureza, mas o mundo humano tal como ficou inscrito na natureza ao transformá-la, um mundo híbrido, misto, ao mesmo tempo natural e humano” (BESSE, 2014a, p. 34). Outro autor nessa direção é Guattari (2012), que afirma que a distinção entre cidade e natureza tende a se esmaecer.

A arquiteta paisagista Anne Whiston Spirn (1995), em seu livro “O jardim de Granito”, evidencia essa ideia, ao afirmar que a cidade é uma parte da natureza, e que a natureza seria uma “força essencial que permeia a cidade”, elas não podem ser consideradas como separadas. Segundo a autora, “a cidade precisa ser reconhecida como parte da natureza e ser projetada de acordo com isso” (SPIRN, 1995, p. 21).

A mudança de paradigma consiste em reconhecer a natureza, dotando-a de seus próprios valores. Assim, a natureza deixa de ser outra, externa, para se tornar o próprio centro do pensamento, onde a ideia principal é o reconhecimento dessa complexa malha de relações (GAUSA, 2003, p. 187).

No livro “Ideias para adiar o fim do mundo”, o líder, escritor e ativista indígena Ailton Krenak (2019), nos traz sua visão de mundo, com críticas fundamentais para compreendermos e lembrarmos que nós também somos a natureza:

[...] fomos nos alienando desse organismo de que somos parte, a Terra, e passamos a pensar que ele é uma coisa e nós, outra: a Terra e a humanidade. Eu não percebo onde tem alguma coisa que não seja natureza. Tudo é natureza. O cosmos é natureza. Tudo em que eu consigo pensar é natureza (KRENAK, 2019, p. 10).

Devíamos admitir a natureza como uma imensa multidão de formas, incluído cada pedaço de nós, que somos parte de tudo: 70% de água e um monte de outros materiais que nos compõem. E nós criamos essa abstração de unidade, o homem como medida das coisas, e saímos por aí atropelando tudo [...] Esse contato com outra possibilidade implica escutar, sentir, cheirar, inspirar, expirar aquelas camadas do que ficou fora da gente como “natureza”, mas que por alguma razão ainda se confunde com ela (KRENAK, 2019, p.33).

De acordo com Sandeville, (2005) é preciso entender a paisagem como resultante da ação histórica dos humanos em interação e integração com o que chamamos de natureza, ou seja, a paisagem não é um arranjo formal, ou igual a configuração territorial, pois ela é dinâmica e instável, é processual, um permanente vir a ser, é uma confluência de saberes, vivências, práticas, leituras de vários povos e pescadores. Como pensar a espacialidade da paisagem a partir do deslocamento, do movimento?

_poética e filosofia da paisagem

*O vento, vindo de longe para a cidade, oferece a ela dons
insólitos, dos quais se dão conta somente poucas almas
sensíveis.*

[Italo Calvino, em Marcovaldo]

Para os estudos urbanos, a paisagem tem espessura e profundidade, cabemos na paisagem de corpo inteiro, corpo imerso, envolvido por todos os lados e imbuído de sentidos que podem perceber a paisagem e o mundo em um todo (BESSE, 2014a). A paisagem é o som, o cheiro, o tato, o vento, o clima, as cores, é tudo que nos envolve e faz parte de nós. Besse (2014a) também ressalta que a paisagem é o conjunto das relações existenciais mantidas pelos humanos com o mundo que nos rodeia, um mundo habitado, seriam maneiras de estar implicado no mundo, e a paisagem é o espaço dessas implicações. Nesse enfoque, a paisagem é apreendida como um espaço de experiências sensíveis e se aproxima da noção da poética da paisagem, na qual tem como representante Michel Collot (2015), que afirma que:

Nós o experimentamos (o mundo) mais comumente por intermédio de outros canais do que pela vista, que é o mais intelectualizado de nossos sentidos; sabe-se a que ponto os odores, os sabores ou as sensações tácteis podem solicitar a memória afetiva e (res)suscitar um universo indissociavelmente interior e exterior. Nossa tradição ocidental confere à vista um privilégio excessivo e quase exclusivo na abordagem da paisagem. Ora, a paisagem não saberia se reduzir a um puro espetáculo. Ela se oferece igualmente aos outros sentidos, e diz respeito ao sujeito, por inteiro, corpo e alma. Ela não se dá somente a ver, mas a ser sentida e vivenciada (COLLOT, 2015, p. 20).

Na compreensão de poética da paisagem, ela seria da ordem do vivo

e do vivenciado. Para explorar essa perspectiva, nos ancoramos no filósofo e poeta francês Michel Collot (2015) que escreve sobre a poética e filosofia da paisagem por um viés da experiência da paisagem como pensamento e linguagem. O autor situa a noção de paisagem entre um pensamento simbólico de lugar e um conhecimento científico do espaço e seus estudos abrangem da Antiguidade Clássica aos Tempos Modernos, entendendo o lugar como uma “forte delimitação topográfica e cultural” que “circunscreve o território de uma comunidade, que partilha o mesmo código de valores, de crenças e de significações” (COLLOT, 2015, p. 18). Assim, o autor mostra que a ideia de paisagem, aberta a inúmeras indagações, pode ser compreendida como o lugar de reativação das sensações e dos afetos (COLLOT, 2015). A sensação estaria ligada a uma forma de apreensão sensível do mundo, anterior a percepção, para o autor a percepção seria uma interpretação e uma organização da sensação em uma estrutura que lhe dá sentido.

A distância se mede, nesse caso, pela audição e pelo olfato, segundo a intensidade dos ruídos, conforme a circulação dos fluxos aéreos e dos eflúvios; e a proximidade nesse caso é experimentada pela carícia de um contorno, pelo aveludado de uma luz, pelo sabor de um colorido. Todas essas sensações se comunicam entre elas por sinestesia e suscitam emoções, estimulam sentimentos e despertam lembranças (COLLOT, 2015, p. 20).

Encontramos um arcabouço filosófico para a ideia de poética da paisagem nos escritos de Gaston Bachelard (1993), no livro “A poética do espaço”. Estudioso dos problemas propostos pela imaginação, o autor busca nos poetas, os ensinamentos filosóficos, procura abandonar hábitos da filosofia das ciências para poder se embrenhar nos caminhos de uma filosofia da poesia, um caminho que, como um ato poético, se desdobra do caminhar. Para Bachelard (1993), memória e imaginação não se deixam dissociar, ambas trabalham para seu aprofundamento mútuo, constituem, na ordem dos valores, uma união da lembrança com a imagem. Ambas constituem-se paisagem, pois estão atreladas

a nossa percepção de mundo. Outro autor que associa memória e imaginação é Pallasmaa (2011):

Temos a capacidade inata de lembrar e imaginar lugares. Percepção, memória e imaginação estão em interação constante; a esfera do presente se funde com imagens de memória e fantasia. Continuamos construindo uma imensa cidade de evocações e recordações, e todas as cidades que visitamos são ambientes desta metrópole que chamamos de mente (PALLASMAA, 2011, p. 64).

Segundo o autor, o encontro com a paisagem implica uma interação corporal, ao confrontar uma paisagem, projetamos nossas emoções e sentimentos, nos encontramos na paisagem. Para Pallasmaa (2011, p. 43) “o corpo não é uma mera entidade física; ele é enriquecido pela memória e os sonhos, pelo passado e futuro [...] o mundo é refletido no corpo e o corpo é projetado no mundo”.

A teoria e a crítica da arquitetura moderna têm tido uma forte tendência a considerar o espaço como um objeto imaterial configurado por superfícies materiais, em vez de entendê-lo em termos das interações e inter-relações dinâmicas (PALLASMAA, 2011, p. 60).

Para Guattari (2012), a consistência dos edifícios não é unicamente da ordem do material, os edifícios seriam dispositivos de produção de subjetividades, ou melhor, cada edifício pode influenciar subjetivamente seus usuários e habitantes, os envolver em dimensões incorporais, que o autor atribui a uma “autoconsistência subjetiva” (GUATTARI, 2012, p. 142).

[...] o espaço construído nos interpela de diferentes pontos de vista: estilístico, histórico, funcional, afetivo [...] Os edifícios e construções de todos os tipos são máquinas enunciadoras. Elas produzem uma subjetivação parcial que se aglomera com outros agenciamentos de subjetivação (GUATTARI, 2012, p. 140).

Por considerar paradoxal deslocar a subjetividade para conjuntos materiais, Guattari (2012) vai considerar que a rua, o edifício, a praça, cada

elemento produz subjetividades parciais, que se associam em composições globais, como nas paisagens, “a produção de subjetividade constitui matéria-prima de toda e qualquer produção” (GUATTARI; ROLNIK, 2005, p. 36), podemos compreender que isso vai influir na paisagem subjetiva da cidade. Estudar a paisagem não é somente estudar a configuração física ou forma construída da cidade, nem somente as relações sociais, nem somente os processos naturais, mas sim as dinâmicas e inter-relações que as envolve e que se configuram nesse espaço e que, conseqüentemente, configuram o espaço, são o que o autor chama de “agenciamentos”, que define como “conexão de coisas diversas, heterogêneas”, “um agenciamento comporta componentes heterogêneos, tanto de ordem biológica, quanto social, maquínica, gnosiológica, imaginária” (GUATTARI; ROLNIK, 2005, p. 381).

A subjetividade não é uma coisa em si, de essência imutável. A existência dessa ou daquela subjetividade depende de um agenciamento de enunciação produzi-la ou não. Atrás da aparência da subjetividade individuada, convém procurar situar o que são processos de subjetivação (GUATTARI; ROLNIK, 2005, p. 387).

A paisagem urbana escancara as lógicas de quem a construiu – ou a destruiu – mostra, espacializa as “subjetividades maquínicas” (GUATTARI, 2012) que a produziu. É importante mostrar que o estudo da paisagem enquanto categoria de análise espacial possui a capacidade de envolver também o estudo do meio ambiente e das vivências (SANDEVILLE, 2005). Buscar uma poética é buscar outras formas de vida, outros modos de vida, outros seres não humanos, outros habitares, para fora do que o modelo espera de que tenha.

Desse modo, estudar a paisagem é estabelecer uma discussão que também envolvem implicações políticas, na medida em que organizamos os territórios em função de nossas necessidades e valores, “por vezes a paisagem incomoda: evidencia nossas práticas para além dos discursos que a camuflam, questiona valores correntes, aponta para um desejo possível de mudança”

(SANDEVILLE, 2005, p. 9).

Vimos que a noção de paisagem abrange diversas áreas do conhecimento, que possui diferentes linhas de pensamento para sua compreensão. Nossa intenção não é definir o conceito de paisagem, pretendemos mostrar algumas abordagens que nos aproximamos para estudar a Ilha de Santa Catarina. Buscamos atravessar conceitos, deixá-los atravessar o cotidiano, trazendo à vida os conceitos e levando vida aos conceitos.

_paisagem e ecosofia

A noção de ecosofia foi criada pelo filósofo e psicanalista francês Felix Guattari (1990) como uma proposta de articulação ético-político entre três registros ecológicos: do meio ambiente, das relações sociais e da subjetividade humana. Esse conceito foi elaborado em seu livro chamado “As três ecologias” (1990). A referência ecosófica proposta por Guattari (1990) sugere “linhas de recomposição das práxis humanas” nos mais variados domínios, no que concerne tanto à vida cotidiana quanto à reinvenção da democracia no registro do urbanismo, “trata-se de se debruçar sobre o que poderiam ser os dispositivos de produção de subjetividade, indo no sentido de uma ressingularização individual e/ou coletiva” (GUATTARI, 1990, p. 15).

As três ecologias deveriam ser concebidas como sendo da alçada de uma disciplina comum ético-estética e, ao mesmo tempo, como distintas uma das outras do ponto de vista das práticas que as caracterizam. Seus registros são da alçada do que chamei heterogênese, isto é, processo contínuo de ressingularização. Os indivíduos devem se tornar a um só tempo solidários e cada vez mais diferentes (GUATTARI, 1990, p. 55).

Diante da perspectiva ético-política, a ecosofia social consistiria, segundo Guattari (1990, p. 15), em “desenvolver práticas específicas que tendam a modificar e a reinventar maneiras de ser”, e isso incluiria a produção da paisagem, na medida em que influi na produção de existência humana em

diversos níveis. Como que arquitetos e arquitetas urbanistas, podem pensar a cidade criando conectivos marítimo urbanos na paisagem para que a cidade e as pessoas se voltem de forma mais sensíveis para os processos ecológicos?

Os meios para mudar a vida e de criar um novo estilo de atividade, de novos valores sociais, estão ao alcance das mãos. Falta apenas o desejo e a vontade política de assumir tais transformações. É verdadeiramente indispensável que um trabalho coletivo de ecologia social e de ecologia mental seja realizado em grande escala (GUATTARI, 2012, p. 154).

Seguindo a linha de pensamento de Guattari (2012), os arquitetos e arquitetas da paisagem precisam estar atentos para entender a complexidade de sua posição como enunciador subjetivo nesse processo coletivo de fazer-cidade, que exige questionamentos no modo de atuar, seja na articulação, apreensão, representação ou concepção de um projeto da paisagem na cidade contemporânea.

Não é possível definir a cidade apenas em termos de espacialidade, esse fenômeno urbano mudou de natureza na medida em que constata-se que a cidade produz o destino da humanidade com suas segregações, formações e criações em todos os domínios. A problemática urbana é um problema-cruzamento de questões econômicas, sociais e culturais, a partir da apreensão da cidade como meio de produção de subjetividades (GUATTARI, 2012, p. 153).

Precisamos estar abertos para entender as relações, agenciamentos e enunciações dos territórios para poder pensar na criação de espaços de “heterogênese” (GUATTARI, 2012), buscando nas minorias, no peculiar, nas resistências, no local a potência para pensar o projeto. A cidade e a paisagem são construções sociais coletivas nas quais diversos segmentos da sociedade atuam para sua conformação, e os arquitetos urbanistas como parte também nesse processo, como articuladores de forças e fluxos, precisam tomar consciência que seus gestos de pensar políticas públicas urbanas ou até projetar um espaço ou edifício, são gestos principalmente ético-políticos.

Ao invés de uma busca por uma harmonia é muito interessante o termo que Isabelle Stengers (2017) traz de “cuidado das relações” que está ligada a um cuidado nas relações entre humanos e as coisas, aos seres não-humanos, à natureza, mas também da relação entre nós mesmos, o “cuidado das relações” como um modo de uma ecologia.

Ecologia no sentido justamente de que não se trata de uma harmonia a reencontrar, trata-se de imaginação a recriar, que nos permita inventar, produzir, criar novos tipos de relação uns com os outros e com aquilo de que nós vivemos e aquilo com o que nós vivemos. [...] Creio que todo grau de liberdade que é reconquistado localmente é importante, mas importante também sobretudo se pudermos narrar isso, quer dizer, se pudermos transformar aquilo que está se passando em todos os cantos numa dinâmica de narrativa, de experiência em uma produção cultural que nos mostre dinâmicas que nos mostrem que nós somos capazes de outra coisa, e que isso não é triste (STENGERS, 2017, 123 e 124).

[Figura 7: Fotografia das pontes pela perspectiva do veleiro navegando. Fonte: Acervo da autora, 2019]



_ecologia da atenção

Se nunca se atentou nisso, é porque vivemos, de modo incorrigível, distraídos das coisas mais importantes.

[Guimarães Rosa, em Primeiras Estórias]

A cidade contemporânea tem construído diferentes tipos de relação na proximidade com o ambiente marinho. Como poderemos observar, em Florianópolis, na baía Norte, as construções e o calçadão estão voltados para a orla, porém são destinadas a uma parcela específica da sociedade, e na Baía Sul há enormes construções e vias que impedem o acesso ao mar e as bordas ficam subutilizadas, poluídas e esvaziadas. O que seria uma cidade que “dá as costas para o mar”? Como a disposição das construções, do espaço e da paisagem pode criar uma ecologia da atenção, trazer a atenção para os elementos naturais, as dinâmicas da natureza, para que se volte ao mar e conseqüentemente também fazer com que as bordas se voltem a esses processos naturais? Esses aspectos estariam diretamente voltados para o sentido de se buscar uma ecologia da ressingularização da paisagem.

Paisagens não podem ser pensadas, desenhadas e controladas no mesmo nível que a arquitetura, ao contrário, a paisagem, assim com a cidade, são frouxamente estruturadas em formas fixas, elas mudam com o tempo. São ambientes imersivos, que podemos controlar apenas parcialmente. O tempo é uma variável fundamental no paisagismo. Temos que abarcar as mudanças no projeto e pensar a paisagem antecipando uma sucessão de estados: as mudanças da vegetação nas estações, usos diferentes nos anos, e também com imprevistos que vão emergir da interação entre os elementos desenhados e o desenrolar indeterminado da vida sobre o lugar (GAUSA, 2003, p. 382).

O mar poderia ser considerado um elemento de atenção por excelência, segundo Mello (2008), os corpos d’água exercem um efeito de atração sobre as pessoas. Sua imensidão e o sentido de imensidão que atrai a atenção de algumas pessoas que passam por suas bordas, o mar provoca a todos os nossos sentidos. Mesmo assim, as cidades e modos de construir cidade não dão a devida atenção ao mar.

Para entender o termo Ecologia da Atenção utilizamos as contribuições do filósofo francês Yves Citton, que escreveu o livro “Pour une écologie de l’attention”. Na introdução do livro, o autor mostra que a proposta de uma Ecologia da Atenção se contrapõe a uma Economia da Atenção, ambos termos já utilizados por outros autores. Para Citton (2018, p. 13) “a atenção envolve múltiplas dinâmicas e uma verdadeira sabedoria ambiental – uma ecosofia”. Com relação a ecosofia de Guattari (1990), Citton (2018) acrescenta ainda dois outros reajustes ecológicos:

A ecosofia da atenção, (é) a única capaz de articular os cinco níveis de reajustes ecológicos necessários para a reprodução das formas de vida que valorizamos. Assim, a ecologia biofísica de nossos recursos ambientais, a ecologia geopolítica de nossas relações transnacionais, a ecologia sociopolítica de nossas relações de classe, a ecologia psíquica de nossas capacidades mentais, todas dependem da ecologia midiática, que condiciona nossos modos de comunicação (CITTON, 2018, p. 38).

O autor mostra que a Economia da Atenção está presente de variados modos na vida das pessoas, sobretudo nas cidades e na paisagem urbana: cartazes, panfletos, vitrines, letreiros, uma infinidade de publicidade fazem de tudo para chamar nossa atenção. Não somente isso, todo o movimento da cidade, as ruas com os carros em alta velocidade, as motos, seus ruídos, nos exige um tipo de atenção. São tantos estímulos que aprendemos a não dar atenção às outras coisas. Nos estudos da economia da atenção encontramos duas lógicas opostas, uma tende a proteger a atenção da sobrecarga de informação e a

otimizar sua alocação, e a segunda possui como finalidade captar nossa atenção ambicionando o lucro (CITTON, 2018). É possível constatar que cada vez mais a nossa atenção na cidade está voltada ao marketing comercial e menos voltada aos processos naturais.

O arquiteto Steven Holl (2011, p. 8) escreve que “a vida cotidiana está repleta de dispositivos que capturam nossa atenção e agradam nossos desejos, redirecionando-os para fins comerciais enganosos”. Para o autor, nossa percepção do mundo e da natureza diminui “na medida em que os meios tecnológicos se multiplicam, não sabemos dizer se amadurecemos ou nos atrofiados no ponto de vista da percepção” (HOLL, 2011, p. 8).

As novas tecnologias digitais aparecem como novas fontes de reter nossa atenção na cidade, que muitas vezes dividimos com a tela de nossos celulares, sobra pouco para que prestemos atenção à vida, aos fenômenos naturais, ao mar, e a toda paisagem marítimo urbana que se desenrola ao nosso entorno, não sobra tempo para nos questionarmos que cidade é essa, que modo de vida é esse urbano? Podemos notar que nossa atenção está relacionada com nossa percepção do mundo e da paisagem, para ater nossa atenção é preciso apreender os nossos sentidos. Como é nossa atenção na cidade? Como nossa percepção muda com a cidade?

Segundo Citton (2018, p.36), os “processos atencionais estão indissociavelmente ligados aos nossos processos de valoração” ou, segundo afirma o autor, “eu valorizo aquilo a que presto atenção e presto atenção ao que eu valorizo”. As pessoas precisam ver e vivenciar o que se tem, para aprender a amar e cuidar. O que a gente dá atenção é o que a gente valoriza, é o que a gente se importa. A ecologia da atenção nos propõe conectar nossa atenção às coisas vivas, à natureza, ao mar; uma conexão com a escala humana da percepção.

Poderíamos dizer que a atenção é uma interação. Ela é o mediador essencial, encarregado de garantir minha relação com o ambiente que provê minha sobrevivência: um ser só

pode continuar existindo se conseguir “prestar atenção” àquilo de que a reprodução de sua forma de vida depende (CITTON, 2018, p. 37).

O papel dos arquitetos e arquitetas se direciona para um pensar, projetar ou fazer parte da construção de uma paisagem urbana voltada para a ecologia da atenção, no intuito de ter o mar por perto como dispositivo de atenção primordial para as pessoas, ou seja, voltar a cidade para o mar, os espaços públicos para o mar como dispositivo de atenção, pois “a arquitetura, presente na paisagem urbana, não é um artefato isolado e independente; ela direciona nossa atenção e experiência existencial” (PALLASMAA, 2011, p. 39).

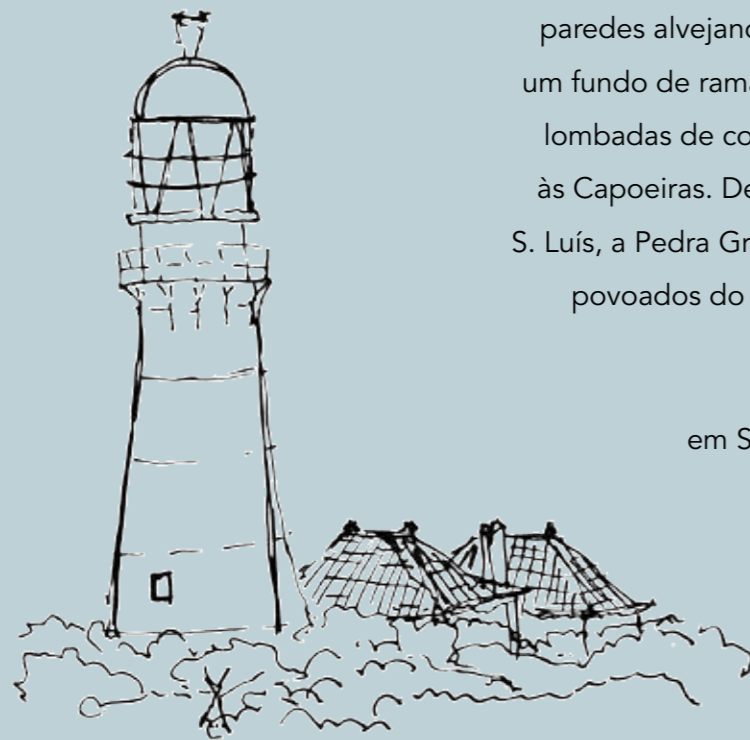
Os exercícios de habitar a paisagem propostos por Besse (2014a) são exercícios de atenção, de uma ecologia da atenção. Se atentar para a vida requer do corpo se atentar para seu entorno, estar em contato com o entorno, que é a paisagem, estar na paisagem como um meio de experiência, um exercício de atenção, “deve-se prestar atenção a tudo o que está tangivelmente presente” (HOLL, 2011). Imergir na paisagem seria um modo de experiência paisagística. “É evidente que uma arquitetura ‘que intensifique a vida’ deva provocar todos os sentidos simultaneamente e fundir nossa imagem de indivíduos com nossa experiência de mundo” (PALLASMAA, 2011, p. 11).

Cantar, dançar e viver a experiência mágica de suspender o céu é comum em muitas tradições. Suspender o céu é ampliar o nosso horizonte; não o horizonte prospectivo, mas um experiencial. É enriquecer as nossas subjetividades, que é a matéria que este tempo que nós vivemos quer consumir. Se existe uma ânsia por consumir a natureza, existe também uma por consumir subjetividades – as nossas subjetividades. [...] Já que a natureza está sendo assaltada de uma maneira tão indefensável, vamos, pelo menos, ser capazes de manter nossas subjetividades, nossas visões, nossas poéticas sobre a existência (KRENAK, 2019, p. 15 e 16).



“O vapor arrancou, por fim, num ruído mecânico, aproado ao norte, afogado numa espuma alvacenta. À proa, o Estreito oferecia ampla passagem para a baía do Norte, ostentando à direita no alto de sua colina insular, o Cemitério Público, de um aspecto funerário na brancura de seus túmulos, olhando o mar por entre as aleias solitárias dos ciprestes esguios; à esquerda, e em contraste bem vivo a casaria do Arraial da Passagem, com seus caminhos animados pelo trânsito contínuo dos que demandam diariamente à Ilha, as paredes alvejando alegremente sobre um fundo de ramarias silvestres, nessas lombadas de coxilhas que vão morrer às Capoeiras. Depois, a Praia de Fora, S. Luís, a Pedra Grande e toda a curva e povoados do continente fronteiro.”

[Virgílio Várzea,
em Santa Catarina, a Ilha]



1.2 Ilha de Santa Catarina

A noção de paisagem marítimo urbana irá nortear nossa navegação pela Ilha de Santa Catarina. Inicialmente, vamos percorrer o passado, buscando histórias, memórias, escritos e fotografias antigas de um habitar ilhéu acostumado a lidar com o mar, um habitar o mar que se transforma com o passar do tempo e com as mudanças de sensibilidade em relação ao mar. Procuramos traçar um breve histórico de como aconteceu a “evolução” urbana e o desencontro marítimo no centro da Ilha, ou melhor, a mudança do que Santos (1997) chama de uma “Florianópolis marítima” para uma “Florianópolis aterrada e rodoviária”, marcada pela relação da sociedade com suas águas.

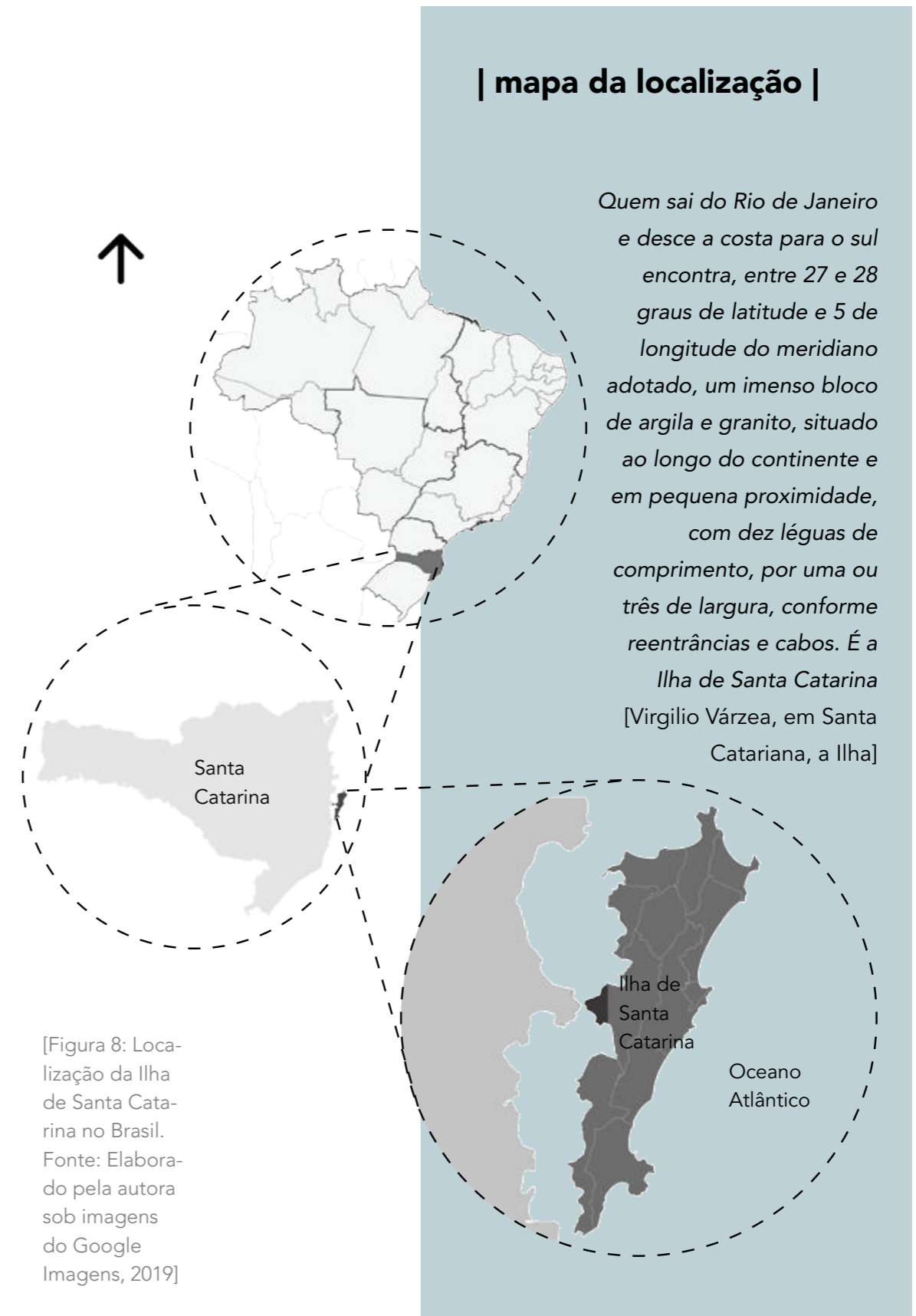
Mas a cidade não conta o seu passado, ela o contém como as linhas da mão, escrito no ângulo das ruas, nas grades das janelas, nos corrimãos das escadas, nas antenas dos para-raios, nos mastros das bandeiras, cada seguimento riscado por arranhões, serradelas, entalhes, esfoladuras (CALVINO, 1990, p.14).

Para traçar um histórico da relação da ilha e dos ilhéus com o mar, encontramos o escritor marinho Virgílio Várzea (1984) que, com suas experiências marinheiras e a vida toda na beira do mar, escreve com a intimidade de uma pessoa do mar sobre as paisagens marítimas da Ilha de Santa Catarina do fim do século XIX e começo do século XX, em quase todos os seus escritos e contos. É por meio de suas narrativas que podemos nos adentrar nas paisagens de outros séculos, na estreita relação com o mar que a cidade um dia teve. Utilizamos como referência o livro chamado “Santa Catarina, A ilha” (1984) escrito em 1900. Sua narrativa é enriquecida por ter nascido e crescido à beira-mar, na praia de Canasvieiras e sua vivência no mar durante anos.

Muitas sociedades existentes em ilhas, [...] desenvolveram uma relação particular com o mar, vendo nele ora uma barreira ora uma via de contato com outras sociedades. Para elas, o mar

não é meramente espaço físico, móvel, mutante, mas lugar de seu trabalho, de sua sobrevivência e sobre o qual dispõem de grande conhecimento acumulado [...] Cercadas pelo oceano, as ilhas não podem escapar dele, e em grande parte dos casos são habitadas por populações marcadas pela maritimidade. Essa relação com o mar não é, porém, algo dado, imutável, mas uma inter-relação construída historicamente (DIEGUES, 1998, p. 43).

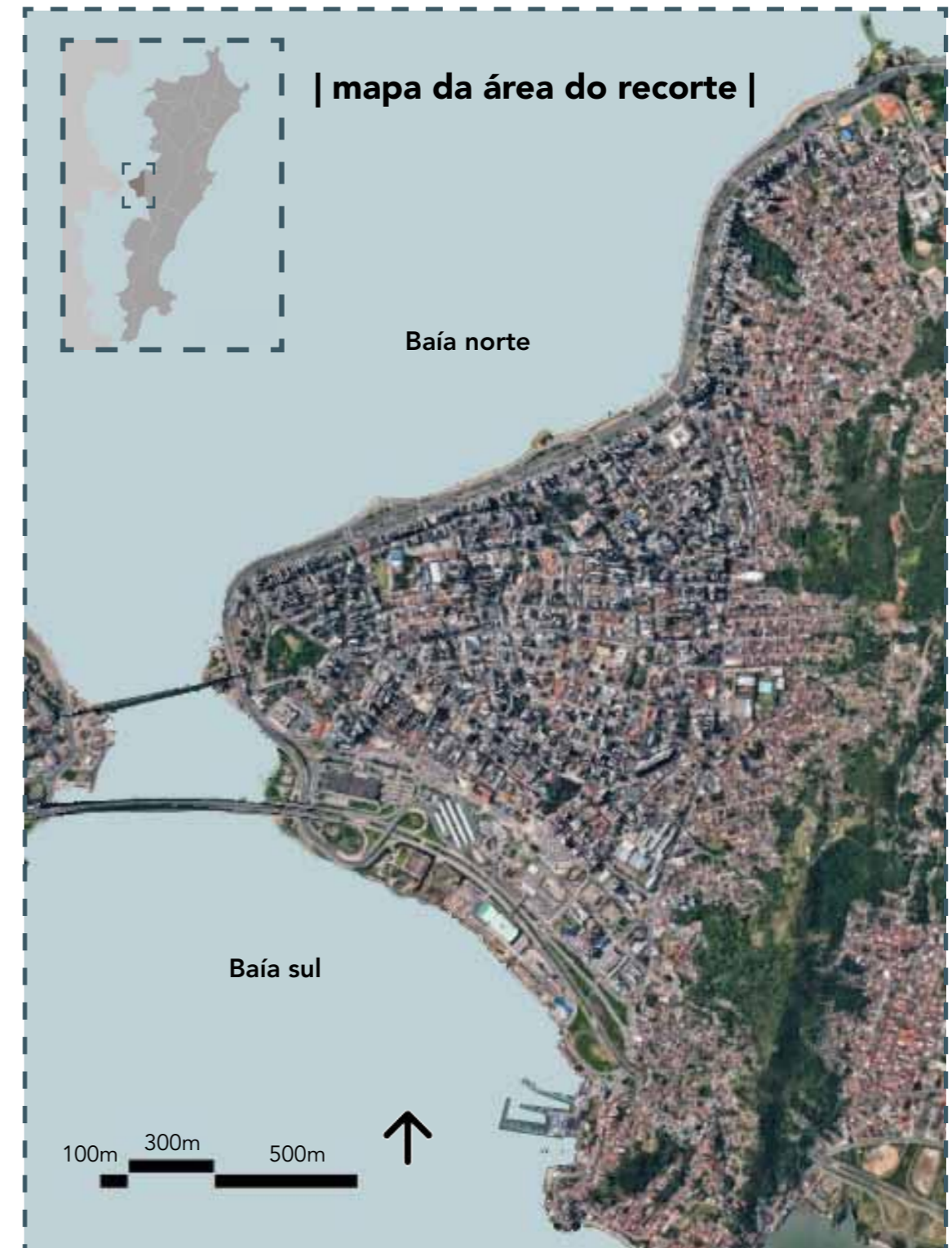
Para compreender como aconteceu a descontinuidade histórica do mar com a cidade revisitamos autores como Eliane Veras da Veiga (1993), Sergio Luiz Ferreira (1998), Paulo Cesar dos Santos (1997). Em seu livro "Florianópolis: memória urbana", a arquiteta Eliane Veiga (1993) mostra a evolução do núcleo urbano litorâneo ao longo do período entre 1850 e 1930 com uma análise crítica do processo de mutação da paisagem urbano-arquitetônica de Florianópolis. Sergio Luiz Ferreira (1998) escreve sobre a mudança da sensibilidade em relação ao mar, que nem sempre foi como é atualmente e conta a história do processo de implementação do banho de mar na Ilha de Santa Catarina no período entre 1900 a 1970. O autor conta a história da familiaridade e dependência da vila de Desterro em relação à água, ao mar e seus usos. O historiador Paulo Cesar dos Santos (1997) escreve sobre como aconteceu o desencontro marítimo na Baía Sul da cidade de Florianópolis utilizando os espaços urbanos de orla como suportes da memória marítima da cidade. O autor mostra como a cidade avançou sobre o mar com os aterros, mantendo-se junto dele no passado e como também aconteceram os processos de aterramento, frutos da construção de um discurso da necessidade do aterro, baseado em uma suposta racionalidade técnica rodoviarista.



_um recorte insular

A Ilha de Santa Catarina é parte do município de Florianópolis, capital do estado de Santa Catarina, localizado na região sul do Brasil. Florianópolis possui área total de 674,844 quilômetros quadrados com uma população de 421.240 pessoas, de acordo com o último censo do IBGE feito em 2010, e possui uma estimativa que a população atingiu 508.826 habitantes no ano 2020 (IBGE, 2020). A Ilha de Santa Catarina compreende a maior parte do município e possui uma linha de costa de 174,3 quilômetros (HORN FILHO, 2004), que pertence ao sistema costeiro-marinho desde 2019, de acordo com o IBGE. Com uma diversidade de ecossistemas costeiros como praias, manguezais, dunas, costões, pontal, promontórios, restingas (SUGAI, 2002), a Ilha possui variadas conexões entre terra e mar, pertencentes ao bioma de Mata Atlântica.

É mar para todos os lados. Do lado leste, a costa oceânica voltada ao Atlântico Sul; do lado oeste, as baías, divididas em duas: baía norte e baía sul. Em uma ilha tão imensa e diversa, com cerca de 42 praias, com tantos encontros de mar com a terra, como definir uma área na qual podemos analisar a paisagem marítimo urbana em uma escala adequada para um estudo mais aprofundado? Em busca de um espaço costeiro com diferentes atividades marítimas, variados dispositivos para conexão com o mar e camadas densas de história e memória de descontinuidades marítimas, o território a ser percorrido abarca uma extensão de grande importância paisagística para toda a cidade e foi escolhido por suas inúmeras potencialidades. O recorte é a região central de Florianópolis, que engloba as duas baías, norte e sul. Território de encontro do mar com a cidade densamente urbanizada, possuem diversas camadas a se desvelar: memórias, histórias, dinâmicas cotidianas, formas de ocupação e apropriação de áreas costeiras. Em uma área tão diversa, área mais adensada da Ilha, conflitos de interesses se intensificam e se refletem na configuração da paisagem marítimo urbana. Até a década de 70, o centro da cidade possuía contornos coloniais e



[Figura 9: Localização da área de estudo. Fonte: Elaborado pela autora sob imagens do Google Earth, 2019]

muitas práticas de maritimidade que foram diminuindo na medida em que o discurso rodoviarista se expandiu. Algumas práticas marítimas dos habitantes ainda resistem ao modelo de desenvolvimento em vigência e estão presentes na paisagem, mas encontram dificuldades diante das mudanças e avanços de interesses de mercado e discursos que vão de encontro à conservação e manutenção dessas práticas. Das práticas marítimas, encontramos a atividade da pesca artesanal, o remo, a vela, entre outras. Também encontramos as práticas da natureza marinha: são vegetações que teimam em nascer no concreto, são os seres marinhos que vivem debaixo d'água e nos surpreendem quando sobem a superfície, são pássaros costeiros que não deixam de cantar e ocupar o espaço aéreo do encontro de mar e cidade, colocando em xeque a transversalidade dos espaços: habitam o céu, a terra e o mar, habitam a paisagem. Com o aumento da urbanização sobre áreas ambientalmente sensíveis, como a área costeira, torna-se fundamental uma abordagem com um enfoque nas paisagens e práticas de resistências presentes, que vêm sendo apagadas. Uma abordagem que se aproxime pelas bordas e margens: de mar, de cidade, de subjetividades, de discursos.

A escala foi escolhida de modo que fosse possível se aproximar dos territórios para o estudo da paisagem e percorrê-lo de bicicleta ou à remo, que foram os meios de deslocamento escolhidos para que fossem feitas as apreensões de modo encarnado, em uma escala humana. A borda d'água do recorte se estende da Ponta do Coral até o late Clube Veleiros da Ilha, totalizando 6,6 km de extensão. A apreensão sensível da cidade exige do arquiteto urbano um olhar atento e a flexibilidade de transitar e combinar as diferentes escalas de leitura de uma cidade, pois a aproximação ou distanciamento podem revelar ou esconder aspectos da paisagem, que podem se desvelar no desfolhar de camadas sobrepostas. Cada escala permite observar coisas diferentes, que vão se agenciando para que o modo de projetar o espaço e a paisagem se torne um gerenciamento de fluxos do próprio território, de modo a dar continuidade aos movimentos existentes da paisagem urbana, natural e marinha.



_de Desterro aos aterros

Os tempos mudavam, no devagar depressa dos tempos
[Guimarães Rosa, em Primeiras Estórias]

A história apresenta-se como a primeira camada de análise para o estudo da paisagem marítimo urbana, pois para Besse (2014a, p. 33) a paisagem também se constitui de uma “sucessão de rastros, de pegadas que se superpõem no solo e constituem sua espessura tanto simbólica quanto material, a paisagem também é lugar da memória”. Assim, em busca de rastros desse passado, traçamos um breve percurso historiográfico da formação urbana da ilha com o foco na relação espacial dos habitantes com o mar e da dinâmica da cidade com o mar no processo de ocupação dos espaços de orla. As fotografias antigas nos mostram que o mar e a cidade já tiveram uma relação mais próxima, que havia conectivos de mar como miramar, trapiches, alfândega, mercado público, atracadouros, porto. O centro fundacional possuía muitas práticas de maritimidade que foram diminuindo na medida em que o discurso rodoviarista se expandiu (SANTOS, 1997), mas não foram totalmente apagados, resistem com certas particularidade marítimas.

A história da relação da Ilha de Santa Catarina com o mar começa antes mesmo da colonização/invasão europeia chegar por vias marítimas. Os povos originários do Brasil, os primeiros habitantes desses territórios, já estavam em contato intenso com o mar – eram indígenas da etnia Carijós (VEIGA, 1993), que habitavam a Ilha e possuíam habilidades de lida com a pesca para sua subsistência e eram “excelentes navegadores, possuíam canoas¹ escavadas e

¹ Ainda tem-se registro de canoas tradicionais ou “canoas de um pau só” no Canto da Lagoa, canoas que perpetuam um saber-fazer tradicional e artesanal dos povos originários, que esculpam canoas em um tronco só de árvore, sendo o Garapuvu a madeira mais utilizada em Santa Catarina. Para o aprofundamento sobre cultura náutica tradicional da Ilha de Santa Catarina, ver “ANTUNES da Luz, Esdras Pio. Na Reversa do Vento: a cultura náutica da Costa da Lagoa - Florianópolis/SC. Dissertação de mestrado - MPPT/UDESC. Florianópolis, 2014”.

de cascas de árvores” (ANTUNES DA LUZ, 2014, p. 49), canoas de uso cotidiano e corriqueiro para deslocamento e pesca, que segundo o autor “a canoa era o elemento cultural de ligação em nossa linha costeira que, junto com a rede de pesca, representavam um importante papel na vida comunitária²” (ANTUNES DA LUZ, 2014, p. 28).

Segundo Várzea (1984), os portugueses chegaram em 1515 e a Ilha passou a ser um ponto de parada para as expedições no sul do Brasil e para os navegadores que iam para o Rio da Prata, que paravam apenas para abastecimento das embarcações com água e víveres, eles não tinham o intuito de permanecer nem deixar mínimo núcleo de povoação. Só a partir de 1662, que uma pequena póvoa, chamada de Nossa Senhora do Desterro, se estabeleceu na Ilha, fundada pelo bandeirante Francisco Dias Velho.

Florianópolis (Desterro), capital do Estado, é uma cidade pitoresca e agreste, colocada bem ao centro da costa ocidental da Ilha, ao fundo da baía sul, em uma espécie de península que forma uma das pontas do Estreito (VÁRZEA, 1984, p. 25).

A preferência para a ocupação das cidades litorâneas em um platô com

² Por muitos séculos o barco era o meio de transporte principal dos povos originários, mesmo antes dos portugueses invadirem essas terras, os vários povos nativos já se moviam por rios, lagos e oceano com canoas feitas com troncos de árvores nativas. Os conhecimentos náuticos e de construção naval se juntaram e formam, atualmente, um patrimônio naval muito rico, espalhado por toda a costa brasileira e que se encontra em vias de desaparecimento. Milenares etnias que ocupavam o Brasil já possuíam seus saberes e modos de fazer, que acrescidos com os saberes dos portugueses, que também traziam na bagagem cultural o saber fazer dos povos africanos e indianos, não poderiam sair combinações mais ricas, cada uma adaptada ao clima, regime de ventos e marés de cada recanto da costa.

Sobre o tema, é possível assistir uma série documentário com nove episódios, “Feito Torto Prá Ficar Direito” (2015), dirigido por Bhig Villas Boas, que retrata a situação do patrimônio naval brasileiro atual. Perpassando por toda a costa do Brasil, o filme possui valiosas entrevistas a grandes mestres carpinteiros, mostra alguns dos últimos exemplares de embarcações quase extintas, e outras já extintas, que só existe a réplica ou desenho. Muito interessante o uso de vídeo para documentar o saber fazer de embarcações tradicionais em madeira, pois é um saber dinâmico, vivo, um modo de vida, que se passa oralmente, de geração em geração, não estão nos livros, estão nas memórias e no corpo de quem ainda faz. São conhecimentos que levam anos para serem adquiridos, e que, por não serem valorizados nesse país, estão em vias de desaparecer.

a encosta de um morro protegendo a retaguarda da cidade foi um costume comum para a implantação de muitas cidades luso-brasileiras (VEIGA, 1993). A escolha do local também foi em função de possuir praias abrigadas dos ventos para a instalação de bom porto e por ter boas fontes de água (FERREIRA, 1998). Todo o processo de ocupação e instalação na Ilha deve-se às suas águas: marítimas e fluviais.

Foi a qualidade de porto estratégico e a excelência de suas fontes de água que a levaram a se tornar importante base para o Império português e alvo de cobiça de outros reinos. Tornou-se capital da Província por sua posição estratégica e pela necessidade de ser militarizada (FERREIRA, 1998, p. 22).

A ocupação e a colonização da Ilha foi vagarosa no início devido a morte do seu fundador e os acontecimentos trágicos (VEIGA, 1993). A efetivação da ocupação foi acontecer em 1738 com a chegada do Brigadeiro José da Silva Paes,



[Figura 10: Fotografias de diversas embarcações, do mercado do peixe, dos trapiches, escadas e da amurada da cidade que dava ao mar. Fonte: <fotosantigasflorianopolis.blogspot.com> Acesso em 09/08/2019]

que construiu um conjunto de fortalezas na Ilha e recebeu imigrantes açorianos e madeirenses, e a partir desse momento, passa a ser denominada Capitania da Ilha de Santa Catarina (VEIGA, 1993). A posição da ilha era considerada estratégica para os navegadores, pois se localizava entre as duas maiores cidades da face atlântica sul da América, Rio de Janeiro e Buenos Aires. A Ilha passou a representar um ponto estratégico militar para a Coroa Portuguesa, por isso foi implementado um conjunto defensivo litorâneo – construíram as fortalezas (ver figura x) ao longo das baías norte e sul – que foram fundamentais para garantir a proteção territorial. Segundo Várzea (1989), a importante posição hidrográfica da Ilha foi assinalada por muitos navegantes que por lá passavam.

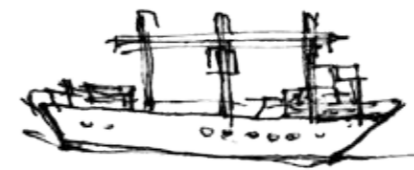
As duas baías talhadas entre o pitoresco recorte do continente e da ilha, além de oferecerem dois vastos portos [...] apresentam mais no seio de seus numerosos sacos e enseadas uma infinidade de pequenos ancoradouros (VÁRZEA, 1984, p. 129).

Era uma cidade essencialmente marítima, tinha o porto como elemento principal, como porta de entrada essencial na formação da cidade, do traçado urbano linear junto ao mar, onde se concentrava a população (VEIGA, 1993). “Os núcleos de povoação da ilha e do litoral continental foram localizados sempre próximos à orla e do litoral continental e distantes entre si. A localização da linha d’água e do atracadouro, por sua vez, direcionaram o traçado de suas ruas” (SUGAI, 2002, p. 36). Pequenos núcleos urbanos se desenvolveram na Ilha em locais com bom ancoradouro ou atracadouro seguro, como foi o caso do Ribeirão da Ilha e Santo Antônio de Lisboa (SANTOS, 1997).

A baía do sul, sobre cujas águas se debruça Florianópolis, na bela curva litoral que vai do extremo do Estreito ao extremo do Zé Mendes, quase ao centro da costa ocidental da Ilha, é animada por um movimento marítimo que não existe em nenhum dos outros portos do Estado (VÁRZEA, 1984, p. 132).

Como descreve o mesmo autor, a relação com o mar se dava para as trocas comerciais e a chegada e ida de mercadorias e pessoas era toda feita por

[Figura 11: Mapas do centro da Ilha de Santa Catarina nos séculos XIII, XIX, XX. Em 1774 é possível notar uma pequena vila com edificações apenas na baía sul, apenas três caminhos para a baía norte, chamada de Praia de Fora, e as fortificações de proteção. Em 1873, já é possível notar edificações na Praia de Fora e mais ruas. Em 1955, a trama já se complexifica e aparece a ponte Hercílio Luz, o traçado das ruas começa a torcer para o oeste, o lado da ponte. É possível observar o aterro na Prainha, e o contorno da linha do mar sem o aterro da baía sul. Fonte: <<http://fortalezas.org>> Acesso: 16/08/2019.



1774 ▶



1873 ▶



1955 ▶





[Figura 12: A primeira fotografia mostra o mercado público com o mar e as embarcações. A segunda fotografia mostra uma canoa com vela. Na terceira, barcos na praça da alfândega. A quarta fotografia mostra o trapiche Miramar na baía sul em 1930. Na quinta, uma vista do centro e suas águas ao fundo. Fonte: <foto-santigasflorianopolis.blogspot.com> Acesso em 09/08/2019]

vias marítimas no porto de Desterro, que segundo o autor era uns dos melhores da região sul em meados 1900:

Visitado semanalmente pelos vapores das linhas costeiras da República nas suas frequentes viagens da Capital Federal para o sul até o Rio da Prata, o porto de Desterro é a escala de toda essa navegação, unida ao trânsito da pequena e grande cabotagem sulista e aos navios estrangeiros de longo curso. [...] o movimento das pequenas embarcações do tráfego – lanchões, botes, lanchas, baleeiras, canoa de voga e outras – esse é maior que todos os portos mencionados (VÁRZEA, 1984, p. 132).

De acordo com Veiga (1993), até a década de 1940, o porto era visitado periodicamente por navios estrangeiros. No entanto, a autora descreve uma série de fatores que desencadearam a diminuição da atracação de navios, dentre eles: baixo calado do porto, desorganização portuária, falta de guindastes, reduzida capacidade de embarque e desembarque. Aos poucos, esses empecilhos junto ao desinvestimento nas atividades marítimas foram contribuindo para a desativação do porto.

Até o começo do século XX, todo produto de diferentes regiões era movimentado através da navegação costeira até os dois maiores portos que tínhamos até então, na Vila de Desterro e Santo Antônio. Não havia estradas como conhecemos hoje. Ruas eram apenas dentro das freguesias. O resto eram picadas e trilhas de carroça entre as vilas (ANTUNES DA LUZ, 2014, p. 30).

A presença do mar no cotidiano da cidade possuía distintos sentidos aos habitantes. O mar era lugar das mais diferentes formas de relações sociais. Para algumas pessoas era lugar de relações comerciais e de transporte por mar, que aconteciam no antigo porto da Ilha e nos trapiches. Para outros, a relação com o mar estava associada ao trabalho da pesca artesanal e a catação de frutos do mar, moluscos, mariscos, ostras, berbigão, siri, caranguejo, etc. Ou ainda, o mar era considerado lugar para depósito de dejetos e não era agradável para apreciar, havia até uma rejeição por conta do mal cheiro e acúmulo de

lixo (SANTOS, 1997). É importante compreender que a sensibilidade para o mar variou ao longo do tempo, pois a relação tecida da cidade com o mar são decorrentes de uma construção social (CORBIN, 1989).

De acordo com Ferreira (1998), que estudou profundamente sobre o início da prática do banho de mar na Ilha, no século XIX, tomar banho de mar era considerado um abuso, sujeito a multas e punições. Aos poucos, no início do século XX, com as mudanças de costumes da população, influenciadas pelas práticas de banho de mar na Europa e no Rio de Janeiro (que era a Capital), o mar e a praia foram se tornando lugar de sociabilidade, lugar para banhos e atividades de recreio e desporto. “O banho de mar começou a ser chique quando começou a ser praticado pela elite, mas depois se estendeu a todas as camadas sociais e se tornou um hábito comum de todos os ilhéus” (FERREIRA, 1998, p. 112).

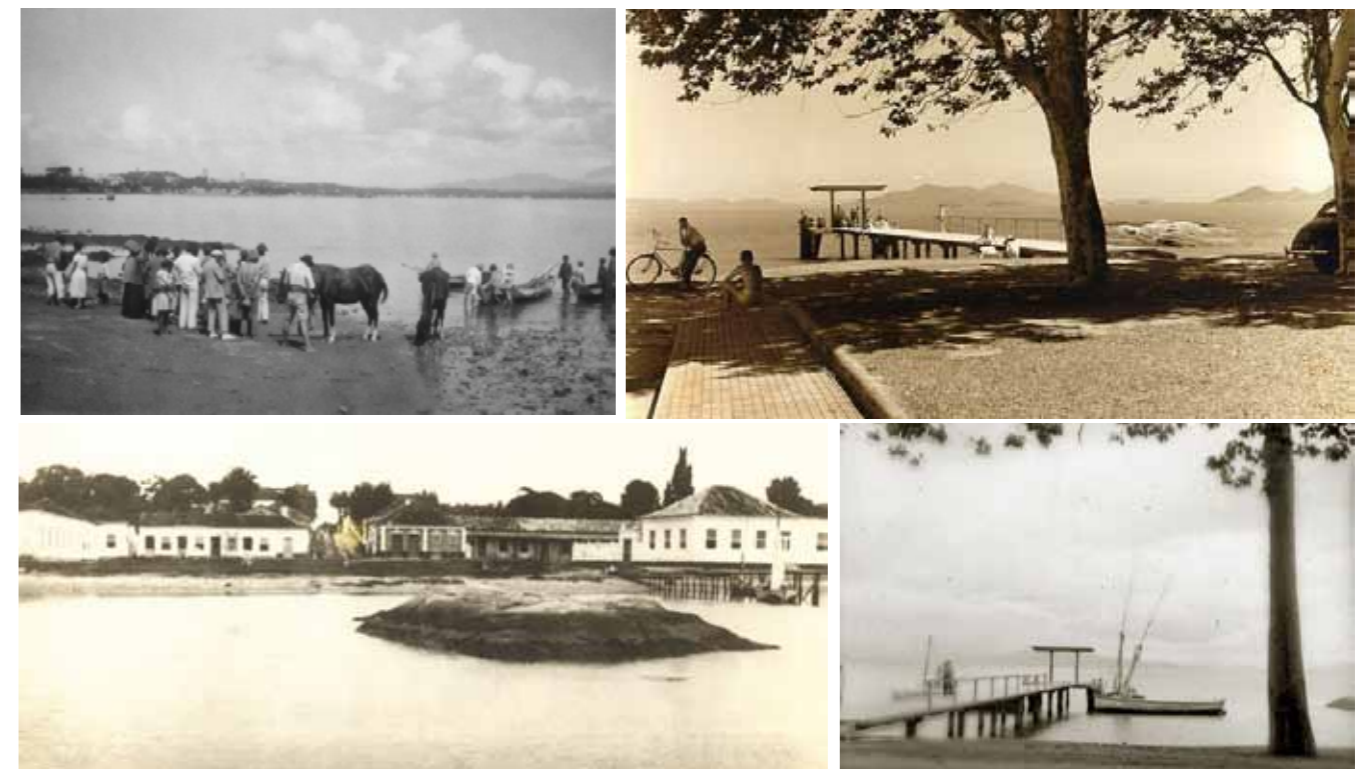
A imagem positiva do mar, o prazer de estar na beira mar, ou mesmo o banho de mar e o mar como lazer e contemplação fazem parte de uma recente



[Figura 13: Rampa do remo em dia de regata. Fonte: <fotosantigasflorianopolis.blogspot.com> Acesso em 09/08/2019]

ressignificação do mar no imaginário coletivo. No livro “Território do vazio: a praia e o imaginário ocidental” Alain Corbin (1989), mostra que o mar nem sempre representou o que é para nós atualmente, pois variadas imagens repulsivas impediam a emergência do desejo de se estar à beira-mar. Por muitos séculos, o mar estava associado a imagens simbólicas de terror, sendo considerado lugar dos monstros e criaturas de pesadelo, reino do inacabamento e do caos, lugar de mistérios insondáveis, imagens que despertavam repulsa e medo (CORBIN, 1989). Ao longo dos séculos, essa imagem foi sendo modificada e começa-se a valorizar a emoção de se estar no mar.

Na Ilha de Santa Catarina, as mudanças na sociabilidade marítima também modificou a arquitetura da cidade e as casas, que antes davam os fundos ao mar. De acordo com Veiga (1993), a Praia de Fora “crescia de costas para o mar” até meados 1900, os quintais e fundos das casas davam ao mar, e a frente para a terra, de modo a não ter passagem pela praia.



[Figura 14: fotografias a Praia de Fora na década de 30 (atual Avenida Beira-Mar Norte) . Fonte: <fotosantigasflorianopolis.blogspot.com> Acesso em 09/08/2019]

Ao norte da cidade, das pedras Soeiro à ponta de São Luís, estende-se a Praia de Fora, longa de dois quilômetros e a principal de Florianópolis. Magnífica por sua paisagem e panorama marinho [...] é um excelente ancoradouro abrigado dos ventos do sul e a primeira estação balneária da capital, cuja população para aí acode, em parte, na época própria, habitando as casas da beira-mar (VÁRZEA, 1984, p. 114).

Com a mudança de pensamento e hábitos, começam a ser construídas as vivendas de veraneio na Praia de Fora (atual Beira Mar Norte), com suas fachadas para o mar, essa seria a primeira praia utilizada para banho na Ilha. A praia passa a ser lugar do público, “lugar elegante”, “a elite descobre a beira-mar como lugar de descanso, recreio e contemplação” (FERREIRA, 1998, p. 53).

A paisagem da Praia de Fora é verdadeiramente encantadora, pelo conjunto delicado de planos, altos e encostas arborizadas, onde predominam os coqueiros silvestres, as palmeiras, as mangueiras e cedros, no meio de outras árvores frutíferas espalhadas aos milhares e das grossas moitas de arbustos, por entre as quais branquejam os frontões das vivendas e chácaras elegantes e da mais variada arquitetura (VÁRZEA, 1984, p. 38).

Em 1926, acontece a inauguração da ponte Hercílio Luz, fato que inicia mudanças profundas na paisagem, na configuração da cidade e na relação com o mar (SANTOS, 1997). Antes da ponte, o centro urbano tinha todo seu traçado e dinâmica voltada para o mar e para a baía sul e o porto era a porta de entrada e saída da cidade. Depois da primeira ponte, o traçado de Florianópolis é levado a torcer-se para o oeste. Para Santos (1997, p. 31), “essa torção de fluxos na cidade pode ser entendida como a primeira grande perda de sociabilidade marítima pelo qual passou o centro da Ilha de Santa Catarina. Florianópolis começava a se desligar do mar”.

[Figura 15: Fotografias da Ponte Hercílio Luz. Fonte: <fotosantigasflorianopolis.blogspot.com> Acesso em 09/08/2019]



Antes da ponte, embarcar, no sentido de entrar num barco, era coisa cotidiana na vida dos habitantes da cidade. Nesta condição, sem ligação terrestre entre o Continente e a Ilha, “estar ao mar” fazia parte do dia a dia dos ilhéus e das ilhoas (SANTOS, 1997, p. 18).

De acordo com Sugai (2002), a nova ponte não reduziu imediatamente as atividades portuárias, pois as estradas eram ruins e existiam poucos automóveis, as embarcações continuaram a percorrer a costa até a década de 40. Era o início de um distanciamento definitivo do centro fundacional do mar. Ao mesmo tempo em que o eixo de crescimento da cidade modifica, inicia-se um discurso de desenvolvimento pautado na expansão da rede viária. Acontece uma diminuição do tráfego de lanchas e balsas pelo canal, até se extinguir, e acontece um aumento no tráfego de veículos. De acordo com Sugai (2002), a substituição do transporte marítimo pelo transporte rodoviário envolveu a camada de alta renda e interesses imobiliários, repercutindo na dinâmica urbana.

A Florianópolis portuária desinvestida, interpenetrou-se com a Florianópolis rodoviária, pelo menos até a inundação de areia sofrida pelos atracadouros para a edificação do grande monumento ao automóvel, o Aterro da Baía Sul. Esta mudança marca um momento da desmaritimização da cidade (SANTOS, 1997, p. 33).

Os aterros e as canalizações dos córregos que atravessavam a cidade começaram desde o final do século XIX (1881), com pequenos aterros decorrentes dos detritos jogados que foram modificando aos poucos a paisagem urbana (VEIGA, 1993). Segundo Ferreira (1998), era um hábito comum e aceito jogar ao mar os lixos e excrementos. As primeiras praias balneárias da cidade foram ficando cada vez mais poluídas até se tornarem impróprias. Ao mesmo tempo em que crescia o discurso do caráter medicinal e benéfico a saúde do mar, as pessoas continuavam jogando lixo nas águas da baía, continuavam a poluir a



[Figura 16: Nas fotografias da esquerda os primeiros aterros da baía sul, nas fotografias da direita o aterro da década de 70. Fonte: < <http://fotosantigasflorianopolis.blogspot.com>> Acesso em 09/08/2019]

ponto de deixá-las insalubre.

De acordo com Sugai (2002), inicia-se, em 1909, um processo de sanear e modernizar o centro com obras de esgotamento sanitário e a expulsão da população mais pobres para áreas de encosta, um processo de segregação, que afastava os mais pobres de áreas estratégicas do centro, saneando e valorizando as praias como área de lazer e solidificando o processo de expansão da população de alta renda para a Praia de Fora.

Na medida em que houve uma valorização da praia como local de lazer, não houve uma requalificação do mar junto ao centro histórico, ou seja, crescia o interesse da “exploração turística” das praias, mas elas continuam sendo depósitos de detritos por muito tempo e os processos de aterramento sempre tiveram conotação sanitária bem marcada, pois estavam sempre relacionados ao lixo da cidade. Os aterros foram, em grande parte, técnicas de gestão do lixo (SANTOS, 1997, p. 20).

Segundo Santos (1997) desde a década de 1910 que se pensava na praia para fins de turismo, em especial banhos de mar, mas como o acesso as praias oceânicas eram precários, as iniciativas de turismo marítimo eram voltadas para as praias próximas do centro, os primeiros balneários. Assim, na década de 1970 é feito o alargamento da Beira Mar Norte por meio de aterro e inicia-se o Aterro da Baía Sul para a construção da Beira Mar Sul, duas vias expressas que dariam acesso às praias oceânicas.

Antes mesmo do grande aterro de Colombo Salles, a cidade já vinha aterrando o mar e a orla ia recebendo nova configuração. Segundo o historiador



[Figura 17: beira mar Norte no final da década de 70. Fonte: < <http://fotosantigasflorianopolis.blogspot.com>> Acesso em 09/08/2019]

Santos (1997), a técnica utilizada no aterro teria influência na disposição dos espaços costeiros. Para o autor, os aterros feitos da remoção de rejeitos e de excessos do interior da cidade para a água (aterro mecânico), mantinham a proximidade da cidade com o mar, já a outra forma de aterro, feito por meio de drenagem de areias do fundo das águas (aterro hidráulico), provocou mudanças profundas e irreversível no contorno da cidade, avançando muita terra sobre o mar e modificando a linha da costa bem como a relação da cidade com o mar.

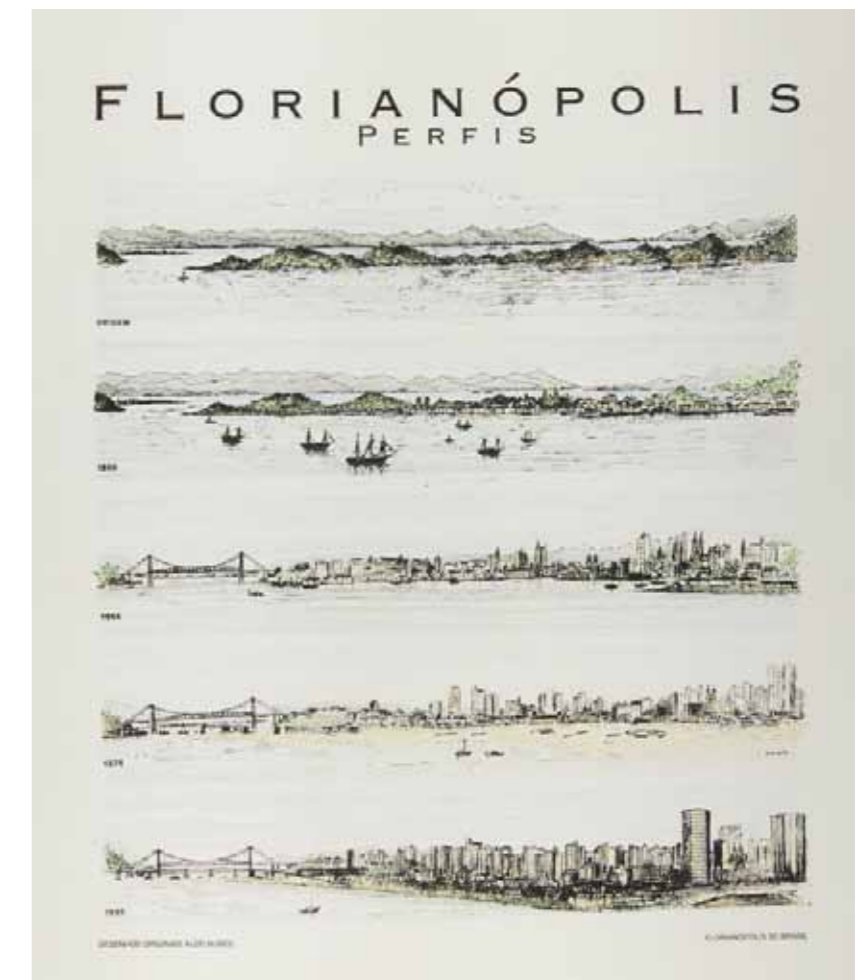
O Aterro da Baía Sul, na década de 70, acarretou as maiores transformações nos usos e funções da orla marítima com o centro da cidade. Foi anexado um terreno de 600 mil metros quadrados sob o discurso da circulação e da higienização. Todo um aparato técnico, com formas de representação e discursos autorizados procuraram justificar e concretizar a implantação do aterro (SANTOS, 1997). A poluição das águas com lixo, a desativação do porto, a construção da primeira ponte, diminuição das atividades marítimas e o discurso rodoviarista de suposta modernidade foram fatores que subsidiavam os argumentos para a construção do Aterro.

Nas primeiras décadas do século XX começou a decadência do modo de vida ilhéu, agravado com a construção da Ponte Hercílio Luz (1926), ligando a ilha ao continente e o crescimento urbano-administrativo da capital do Estado. Na

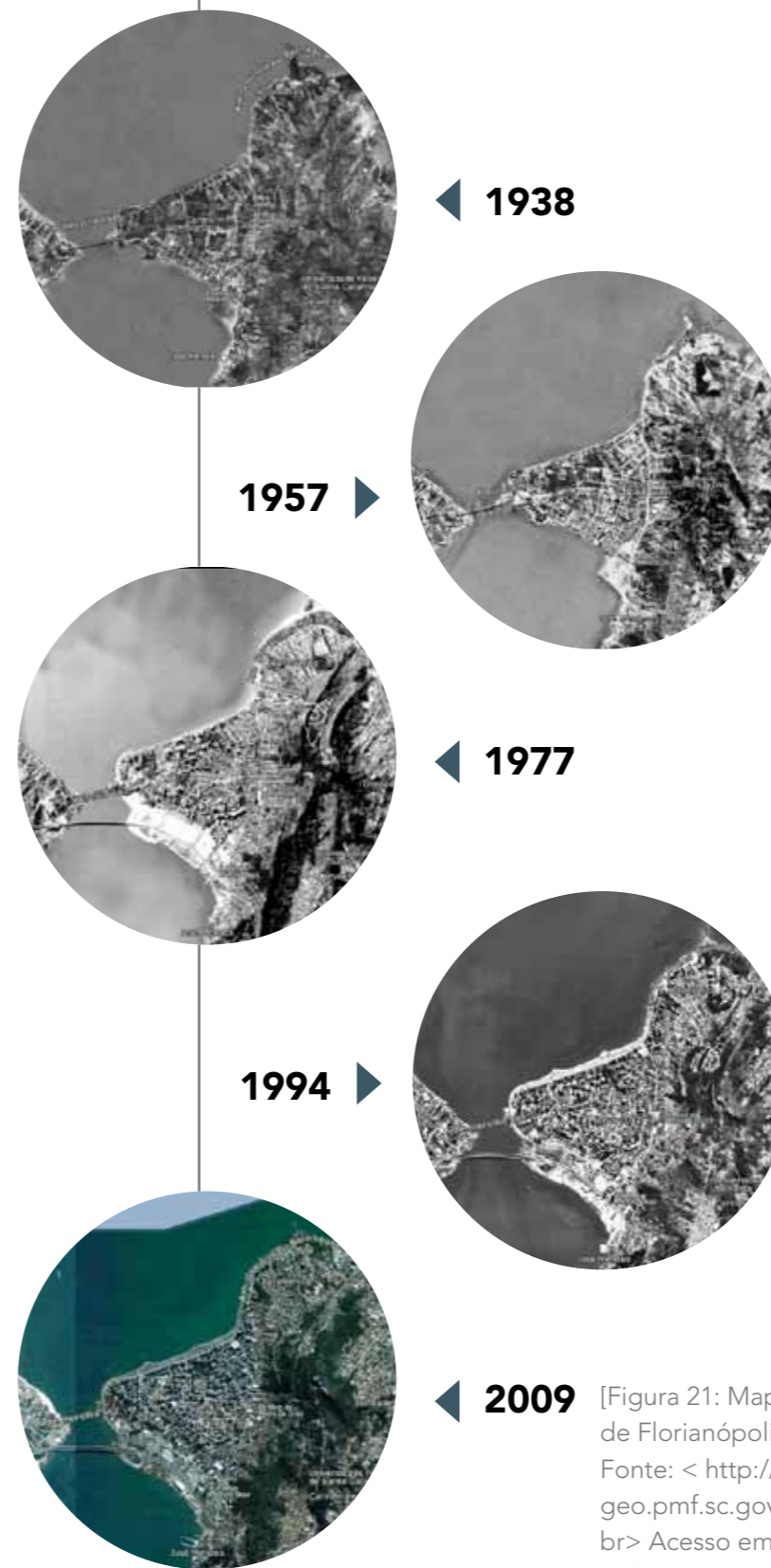
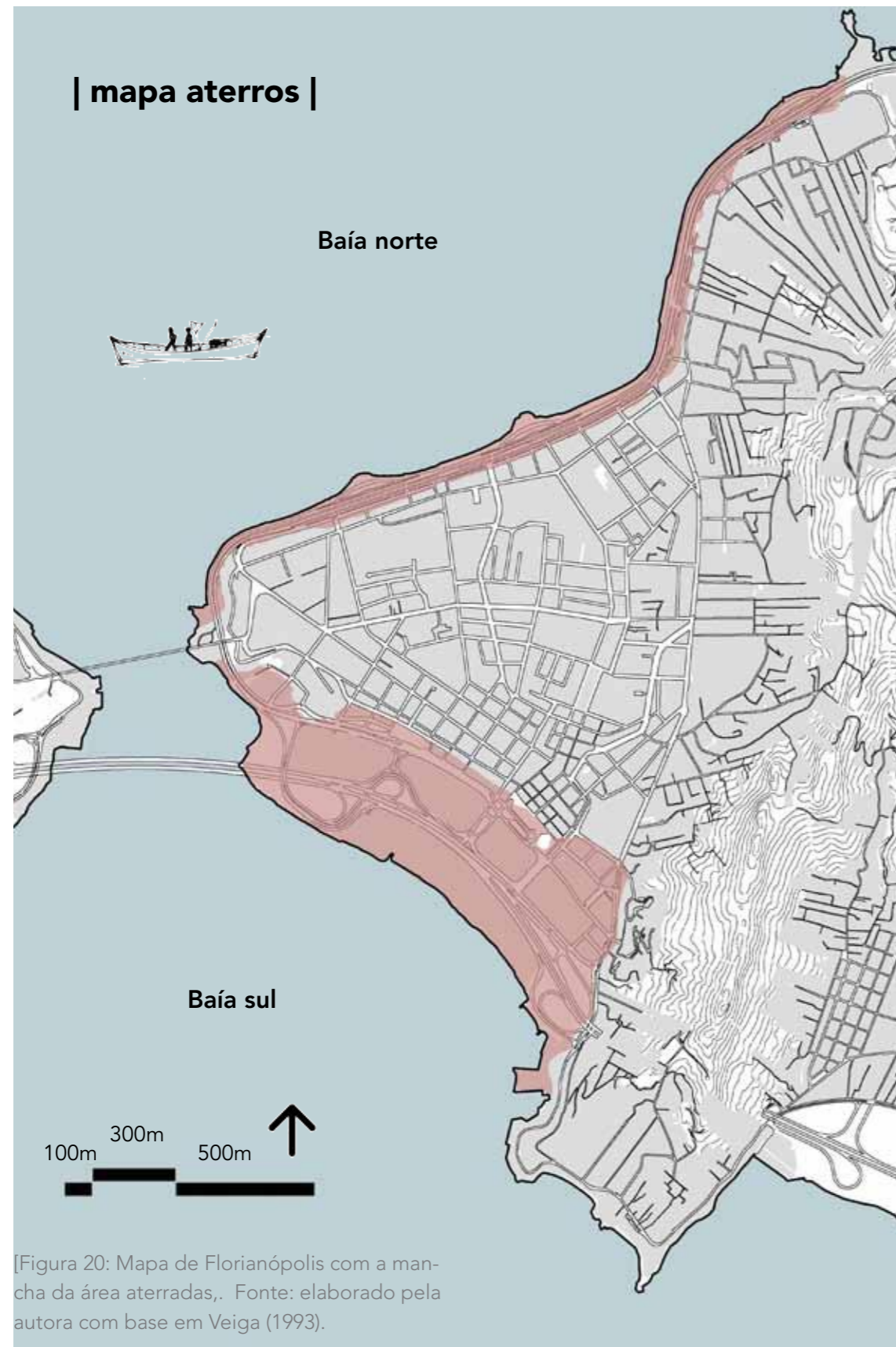


[Figura 18: Atual área do Aterro da Baía Sul e ao fundo a praça XV. Fonte: Acervo da autora, 2019]

década de 1960 instala-se na ilha um período modernizante, caracterizado por um crescimento demográfico vertiginoso que, a partir da capital se expandiu sobre o restante da ilha, ocasionando uma expropriação crescente das terras e praias habitadas por pescadores e agricultores [...] Nos anos 70 intensificou-se o turismo na ilha que culminou, dos anos 80 em diante na implantação de demasiados projetos turísticos de padrão internacional. Muitos hotéis foram construídos em áreas de dunas ou praias de pescadores, descaracterizando o meio ambiente e contribuindo para a desorganização social dos pescadores artesanais, muitos dos quais transformaram-se em caseiros. Os próprios moradores têm dificuldades para chegar a algumas praias transformadas em condomínios de veranistas ou numa verdadeira selva de cimento armado (DIEGUES, 1998, p. 250 e 251).

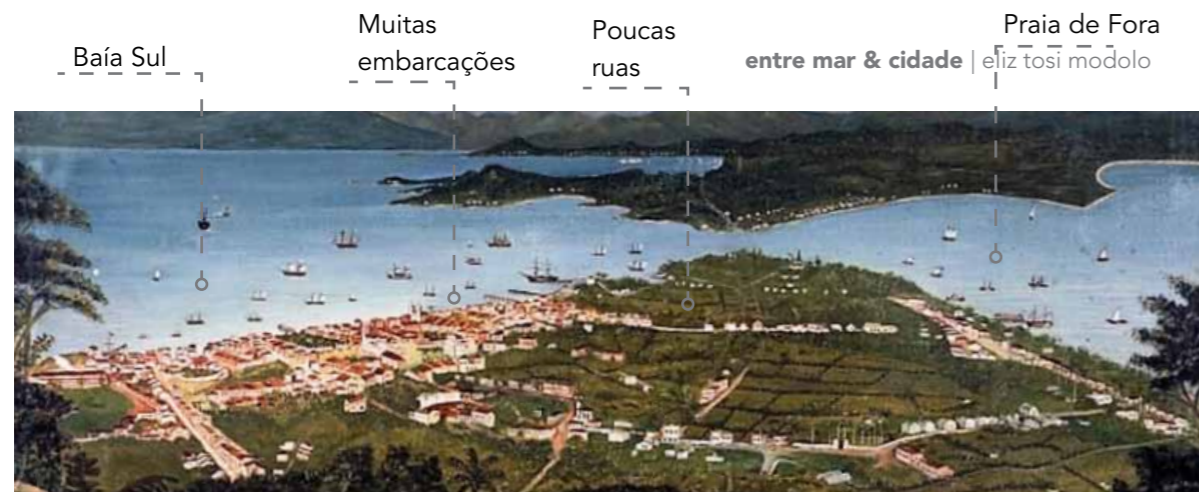


[Figura 19: Florianópolis – perfis, Aldo Nunes, s/d, Florianópolis/SC, Serigrafia pintada com lápis de cor e grafite sobre papel, 55 x 48 cm. Fonte: <https://museuvictormei-relles.museus.gov.br/acervos/colecao>. Acesso em 14/08/2019.]



[Figura 21: Mapas de Florianópolis. Fonte: < <http://geo.pmf.sc.gov.br>> Acesso em 21/01/2021]

É importante notar que aconteceram movimentos diferentes na Baía Sul e na Baía Norte com relação ao mar. Enquanto que na Baía Norte desenvolve-se o desejo de estar à beira mar, aumentam os usos e as atividades na praia, na Baía Sul acontece um movimento de desmaritização do centro fundacional da cidade. Na Baía Norte as casas e chácaras foram construídas voltadas com a fachada para o mar e as construções seguintes, os prédios e condomínios seguem essa lógica que passa a ter uma conotação mercadológica da vista do mar, a vista para o mar se torna uma mercadoria. Outro ponto é que o aterro para o alargamento da Beira Mar Norte e construção das vias de trânsito rápido não rompeu com a relação com o mar em definitivo, há acessos, faixas de pedestre por toda a via que podem dar acesso o mar. Na Baía Sul, há um rompimento definitivo da relação com o mar, com a implantação de uma área enorme de aterro para a construção de vias de trânsito rápido que gerou áreas intersticiais que ainda hoje apresentam-se como um desafio para a definição da ocupação e uso. Nos tempos atuais, a maritimidade é praticamente inexistente no Aterro Sul, com quase nenhum conectivo para acessar o mar, salvo o remo e pesca artesanal, que anteriores ao aterro, foram as práticas que resistiram até os tempos atuais (SANTOS, 1997).



[Figura 22: Panorâmica da vila de Desterro em 1910. Fonte: <<http://fotosantigasflorianopolis.blogspot.com>> Acesso em 09 de agosto de 2019]

1910



[Figura 25: Panorâmica da vila de Desterro em 1920. Fonte: <<http://fotosantigasflorianopolis.blogspot.com>> Acesso em 09 de agosto de 2019]

1920



[Figura 23: Panorâmica tirada da Caixa d'água em 1930. Fonte: <<http://fotosantigasflorianopolis.blogspot.com>> Acesso em 09 de agosto de 2019]

1930



[Figura 24: Panorâmica tirada do Morro da Cruz em 2020. Fonte: Acervo da autora, 2020.]

2020

_memórias marítimas

Mãe, o que é que é o mar, Mãe?" Mar era longe, muito longe dali, espécie dum lagoa enorme, um mundo d'água sem fim, Mãe mesma nunca tinha avistado o mar, suspirava. "Pois, Mãe, então mar é o que a gente tem saudade?"
[Guimarães Rosa, em Campos Gerais]

Até a década de 70, a água chegava na beira do centro urbano da Ilha de Santa Catarina, até bem pertinho das casas, fazia parte do cotidiano da cidade e cidadãos estar em contato com o mar, respirar o cheiro da brisa marinha, ouvir o bater das águas na amurada e nos barcos, sentir a maresia grudar na pele, olhar para a extensão de tonalidades de azul e verde das águas marinhas. "A arquitetura, além de sua objetividade material, é um suporte da memória. Lembranças se combinam na construção de um imaginário coletivo" (SANTOS, 1997, p. 82)

Na amurada banhada pelas águas da Baía Sul, o usuário da cidade tinha a compreensão do que era estar diante da cidade. Esta é uma finitude que só os núcleos urbanos ilhados podem ter, pois o mar, o que está no entorno, não é um lugar e sim passagem (SANTOS, 1997, p. 26).

Lembrei de Bachelard (1993), quando escreve sobre as lembranças que reinam no antecedente, "contaram-me isso, não o esqueci. Foi numa outrora em que eu não vivia. Minhas lembranças mais antigas têm cem anos ou pouco mais" (BACHELARD, 1993, p. 194). Mesmo não vivendo nem habitando a Ilha que tinha água do mar até perto da cidade, em uma relação tão peculiar e próxima que não se podia separar, podemos entender que a água faz parte de uma memória coletiva da cidade.

Na mudança da Florianópolis histórica para a Florianópolis aterrada, há uma descontinuidade das referências coletivas

simultâneas emanadas da vida urbana. Estas referências são dados constitutivos dos indivíduos que habitam a cidade e contribuem para a construção dos sujeitos (SANTOS, 1997, p. 82).

Ler os escritos de Virgílio Várzea sobre como era o lugar antes instiga a nossa imaginação a viajar em paisagens que não estive, mas que temos o poder de invocar em nossa imaginação pelos detalhes da descrição.

Entre a ponta da Rita Maria e a do Estreito, onde se acha o Forte de Sant'Ana, existe a praiazinha de Arataca, de 200 metros de extensão mais ou menos, talhada em forma de alfange e pautando, com sua barra de areias claras, a verde colina tapizada de grama que se eleva pouco e pouco até ao morro do Cemitério. É um sítio quase desabitado, mas de uma disposição geológica tão caprichosa e artística, assim encravado como está nesse sopé recurvo de outeiro, no agrupamento pitoresco de rochas que o fecham pelo sul e na placidez espelhada de suas águas, que dir-se-ia nele pairar como a espiritualidade de um desses recolhimentos marinhos, onde uma inexplicável poesia misteriosa, nascida da própria solidão e do vago, empresta às coisas um aspecto e uma expressão ideal (VÁRZEA, 1984, p. 114).

A linha de encontro entre terra e água era tênue e bem costurada na Vila de Desterro, mas as coisas mudaram depois dos aterros. A água foi afastada da cidade com um aterro de 500 metros – meio quilômetro de terra para separação do mar. Mas a memória da água habita cada habitante da Ilha de Santa Catarina. A água em si, o mar mesmo, aquele mesmo mar que foi separado, que está ali meio quilômetro a frente na Baía Sul, encontra-se em quase esquecimento pelos transeuntes que apressados passam pelo centro fundacional, separado por vias rápidas e largas, que tornam qualquer caminho para o mar inacessível, seja pela dificuldade de se atravessar as pistas das vias, ou pela falta de qualquer vestígio de urbanidade ou maritimidade na beira do mar na baía sul.

A memória da água enterrada que ia até o mercado público tenta ser

mantida com monumentos e memoriais que relembram até onde ia a linha d'água, e não são poucos que se espantam em saber que o alcance das águas beirava os prédios antigos do centro da cidade. Também aparecem nas intervenções urbanas. Trazemos alguns projetos que tratam da temática da memória do mar e da linha d'água que um dia existiu. "Ao habitar a cidade, o indivíduo constrói o seu pertencimento de época. É pelas cidades que habita que transitam suas lembranças e esquecimentos" (SANTOS, 1997, p. 81).

Em 1996, aconteceu o Concurso de Ideias para o Parque Metropolitano Dias Velho, os três projetos finalistas tentaram recriar um convívio marítimo perdido e uma refuncionalização da área (SANTOS, 1997). A ideia do concurso era pensar e discutir uma reestruturação urbana para a área de 600 mil metros quadrados, que havia se tornado um espaço sem urbanidade.

A equipe vencedora foi coordenada pelo arquiteto André Schmitt e o projeto propunha desaterrar parcialmente a área para a abertura de um canal que reconduzisse o mar até o mercado público e a praça da alfândega, recriando um cenário nostálgico, onde seriam instalados uma praça náutica e um terminal marítimo (SANTOS, 1997). Tratava de uma tentativa de resgatar a maritimidade perdida, uma pretensão de levar o mar ao centro da cidade em um resgate de uma Florianópolis marinheira, que para Santos (1997, p. 94), seria "uma estetização do mar que resultaria numa refuncionalização anacrônica para as necessidades marinheiras atuais". De acordo com o autor, o ponto central do projeto que venceu foi a proposta de privatização do aterro, que resultou, em termos jurídicos, no destombamento da área. O projeto que ficou em segundo lugar, coordenado pelo arquiteto Eduardo Castells, propunha uma maritimidade adaptada às condições de orla contemporâneas, o qual levaria a cidade até o mar (SANTOS, 1997).

Existem outros projetos, tanto para a Baía Norte quanto para a Sul, mas preferimos dar destaque para os mais relevantes no que concerne a volta da memória do mar.



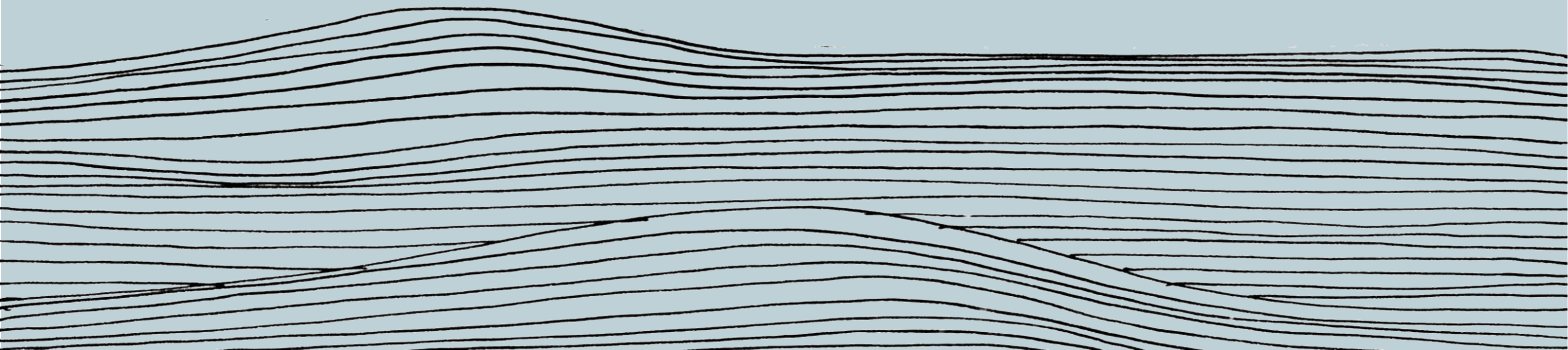
passado:
o mar vinha
até a cidade

presente:
um mar de
concreto e carros

potência:
uma borda
marítima que
pode ser ativada

[Figura 26: montagem de fotografias do mar, das bordas da cidade e do chão da cidade, o que era mar foi aterrado Fonte: acervo da autora.]

2. | navegar a paisagem |





**coletando os cacos de cotidiano:
que outras narrativas os cacos
desvelam?**

2. navegar a paisagem

Neste capítulo, apresentamos o processo metodológico que nomeamos de imersões marítimo urbanas, uma prática investigativa de apreensão da paisagem, na qual se utiliza de navegações para uma experiência estética da paisagem costeira. No primeiro mergulho, trazemos as contribuições de Guy Debord (2003) e Paola Jacques (2003, 2008, 2012) sobre a espetacularização das cidades e o processo de empobrecimento da experiência urbana que mostram que vivenciar, habitar e navegar a paisagem configura-se em uma potente forma de micro-resistência ao processo que visa transformar a paisagem marítimo urbana em simples cenário. Apresentamos ainda um apanhado teórico sobre a cartografia (GUATTARI; ROLNIK, 2005) e experiências paisagísticas (BESSE, 2014a) para ancorar o processo metodológico da pesquisa.

No segundo mergulho, imergimos na paisagem em um trecho central da Ilha de Santa Catarina, tomando a dimensão humana como referência de percepção em busca de apreender – pela perspectiva de quem navega e quem pedala – as dinâmicas e fluxos que perpassam o “cotidiano” (CERTEAU, 1996) desses territórios beirados pelo mar. Com as imersões marítimo urbanas buscamos outro modo de aproximação a paisagem tendo como interface um corpo sensível e engajado, que se infiltra para uma experiência de apreensão da cidade. A metodologia assume o deslocamento e registra o percurso em diários de bordo, dando origem a uma escrita cartográfica, em movimento, e que se movimenta com o mover-se da pesquisa. Buscaremos expressar as particularidades que fazem as bordas da cidade serem espaços importantes na configuração e especificidade da paisagem.





2.1 navegações poéticas

Eu me busquei no vento e me encontrei no mar

E nunca

Um navio da costa se afastou

Sem me levar

[Sophia de Mello Breyner Andresen, em "Geografia"]

Navegar a paisagem, modo singular de habitar a paisagem, não como quem faz um passeio ou uma atividade física, navegar como uma afronta ao sentir, um modo de estar na paisagem com uma posição ativa de quem percorre o espaço, posso ver, sentir, cheirar, ouvir, tatear, experimentar o urbano que já se esqueceu que também é mar, já foi fisicamente mar e se você observar atentamente, ainda é feito de mar. Navegar a paisagem exige estar na paisagem, estar de corpo inteiro, corpo imerso. Corpo que sente, tateia: com as mãos eu cato cacos de cidade, desenho instantes da paisagem, deslizo o remo sob mar, guio uma bicicleta pela brisa. Segundo Besse, "Habitar um lugar, transformar um lugar qualquer em espaço habitado, é formar hábitos nele, viver nele de modo regular, cotidiano" (BESSE, 2014a, p. 130). Como podemos cartografar uma paisagem água, fluxo, contínua e permeável?

Para isso, propomos um método incomum de apreensão da paisagem, mas ancorado em processos metodológicos de cartografia e experiências paisagísticas na cidade. A proposta de apreensão conta com dois meios de se deslocar na paisagem: em terra pedalar uma bicicleta e no mar remar um barco sozinha. Poderíamos pegar carona em um barco de pesca, como fez Gerber (2015) com as pescadoras embarcadas, porém seria diferenciado do método que fizemos em terra, que foi percorrer sozinha de bicicleta. Assim, em busca de um método análogo e equivalente em mar, escolhemos remar um barco para

imersão, para se estar em mar e terra do mesmo modo, em cada um com suas adversidades, riscos e incertezas.

Somente quando me percebo dentro da paisagem, imersa em suas intensidades e potências, posso compreender o que seria a cartografia pelo viés das capturas de intensidades (GUATTARI; ROLNIK, 2005) a cartografia como um processo de colecionar instantes do habitar, fragmentos e registrar em cadernos, os cacos, desenhos, poemas que só poderiam emergir em uma imersão mais profunda. A paisagem que submerge cartografada revela não só o que atravessa o corpo da cartógrafa, mas um cotidiano da cidade com suas efemeridades e permanências, suas relações e construções, suas subjetividades e concretudes.

_experiências paisagísticas

O protagonista Marcovaldo do livro "Marcovaldo ou as Estações na cidade" (1994), um humilde carregador de caixas observa os outros habitantes da cidade: pássaros, plantas, árvores, cogumelos, vespas, peixes, gatos. Vivencia a cidade de modo diferente dos outros, vê os rios, lagos, áreas arborizadas, a lua e as estrelas, se vê como parte de um todo. Sente o vento, a neblina, ouve os ruídos.

Esse Marcovaldo tinha um olho pouco adequado para a vida da cidade: avisos, semáforos, vitrines, letreiros luminosos, cartazes, por mais estudados que fossem para atrair a atenção, jamais detinham seu olhar, que parecia perder-se nas areias do deserto. Já uma folha amarelando num ramo, uma pena que se deixasse prender numa folha, não lhe escapavam nunca: não havia mosca no dorso de um cavalo, buraco de cupim numa mesa, casca de figo se desfazendo na calçada que Marcovaldo não observasse e comentasse, descobrindo as mudanças da estação, seus desejos mais íntimos e as misérias da existência (CALVINO, 1994, p. 07).

Marcovaldo é um personagem de Ítalo Calvino (1994) que sonha dormir no banco da praça para acordar ouvindo pássaros, que leva uma planta para passear em sua bicicleta para apanhar chuva, que acompanha com o olhar os pássaros migratórios na cidade, que segue um gato para passar o tempo, que acha cogumelos num canto da calçada. Busca resquícios de vida e de elementos naturais na cidade artificializada, densamente construída e pouco convidativa aos animais e plantas. Marcovaldo possui fantasias de um retorno a uma bucólica natureza que não existe, o personagem romantiza a natureza e no fim de cada conto acaba frustrado e envolvido em algum incidente tragicômico (CALVINO, 1994).

A paisagem proporciona a abertura do mundo ao sujeito. Isto ocorre não só em seus aspectos visíveis, mas também invisíveis, a depender do ponto de vista, da imaginação e dos sentimentos do sujeito. (SOUZA, 2015, p. 160).

A experiência de andar pelas ruas lentamente sem destino, sentir o vento, parar para observar o cotidiano de uma cidade sem ser para consumir algo, ou mesmo contemplar o movimento, uma árvore, um pássaro, o mar, perceber as mudanças nas estações são experiências que tem se distanciado dos habitantes urbanos apressados e sem tempo da contemporaneidade. Segundo Krenak (2019, p. 13), “Nosso tempo é especialista em criar ausências: do sentido de viver em sociedade, do próprio sentido da experiência de vida”.

A experiência, a possibilidade de que algo nos aconteça ou nos toque, requer um gesto de interrupção, um gesto que é quase impossível nos tempos que correm: requer parar para pensar, parar para olhar, parar para escutar, pensar mais devagar, olhar mais devagar, e escutar mais devagar; parar para sentir, sentir mais devagar, demorar-se nos detalhes, suspender a opinião, suspender o juízo, suspender a vontade, suspender o automatismo da ação, cultivar a atenção e a delicadeza, abrir os olhos e os ouvidos, falar sobre o que nos acontece, aprender a lentidão, escutar aos outros, cultivar a arte do encontro, calar muito, ter paciência e dar-se tempo e espaço (BONDÍA, 2002,

p. 24).

Nas últimas décadas, esse fenômeno do esvaziamento da experiência urbana tem sido constatado por alguns autores, como por exemplo, Guy Debord (2003) e Paola Jacques (2012), que associam o processo de espetacularização da cidade como um dos fatores que desencadeou o empobrecimento da experiência a partir da modernidade e que segue em continuação na contemporaneidade, estando diretamente relacionado com a “pacificação dos espaços urbanos, os falsos consensos que pretendem esconder as tensões da cidade” (JACQUES, 2012, p. 14). O processo de espetacularização da cidade foi exposto pela primeira vez por Guy Debord (2003) no livro “A sociedade do Espetáculo” publicado em 1967, em Paris. Para o autor, o espetáculo é tanto o resultado quanto o projeto do modo de produção existente, e que as condições modernas de produção foram condicionantes essenciais para a acumulação de “espetáculos”.

O espetáculo é a ideologia por excelência, porque expõe e manifesta na sua plenitude a essência de qualquer sistema ideológico: o empobrecimento, a submissão e a negação da vida real. O espetáculo é, materialmente, a expressão da separação e do afastamento entre o homem e o homem (DEBORD, 2003, p. 135).

Outro autor que escreve sobre a diminuição da experiência de cidade é o sociólogo Richard Sennett, que considera o atual anestesiamento da consciência dos corpos com um dos fatores. Como Sennett (2003) escreveu, cada vez mais “experimentamos nossos corpos de maneira passiva”, corpos que são exigidos o mínimo de esforço físico. Pela perspectiva de ações da vida cotidiana, o autor mostra como que, do mesmo modo que os meios de comunicação em massa parecem anestésiar o corpo humano, os espaços urbanos também parecem contribuir para essa privação sensorial. Segundo o autor, essa perda da conexão dos espaços urbanos com o próprio corpo humano poderia estar associada ao aumento da velocidade na cidade e à chegada dos automóveis. Para Guattari (2012) há um Paradoxo fundamental, no qual, tudo circula como mercadoria

e, ao mesmo tempo, tudo parece permanecer no lugar, no sentido em que os espaços estão cada vez mais padronizados, que tudo se tornou intercambiável, equivalente, homogêneo. O espaço urbano em si teria se transformado em lugar de passagem, em simples corredores para automóveis em alta velocidade, e a rua, esvaziada, perderia sua vivacidade.

[...] uma hábil construção de subjetividades e de desejos, hegemônicos e homogeneizados, operada pelo capital financeiro e midiático que capturou o capital simbólico e que busca a eliminação dos conflitos, dos dissensos e das disputas entre diferentes – seja pela indiferenciação, seja pela inclusão excludente – promovendo, assim, a pasteurização, homogeneização e diluição das possibilidades de experiência na cidade contemporânea (JACQUES, 2012, p. 13).

O arquiteto Juhani Pallasmaa (2011) também compreende que a homogeneização do espaço enfraqueceria a experiência da vida humana e nos faria perder o senso de lugar. O autor escreve que não podemos ser meros espectadores do cotidiano, pois pertencemos ao mundo de modo indissolúvel, desse modo, nos mostra a importância de se pensar uma arquitetura e uma cidade mais sensorial, que abarque todos os sentidos, em detrimento ao entendimento visual dominante na arte de edificar. Assim, o autor vai expressar a importância do tato para experimentarmos e entendermos o mundo e criticar a primazia da visão tanto nos projetos das edificações quanto na produção de cidade. Para Pallasmaa (2011, p. 43) há uma perda da tatilidade na cidade, “o olho é o órgão da distância e da separação, enquanto o tato é o sentido da proximidade, intimidade e afeição”.

Em particular, a cidade contemporânea é cada vez mais a cidade dos olhos, desvinculada do corpo pelo movimento motorizado rápido ou pela efêmera imagem de um avião. Os processos de planejamento têm favorecido a idealização e a descorporificação dada pelos olhos cartesianos que controlam e isolam; os planos urbanísticos são visões extremamente idealizadas e esquematizadas vistas por meio da ‘vista de cima’ ou pelo ‘olho da mente’ (PALLASMAA, 2011, p. 28).

O que escapa aos olhares totalizadores das vistas de cima, é a cidade vista de baixo, por quem vive. O cotidiano tão comum a todos os cidadãos, passa despercebido, muitas vezes, pelos planejadores urbanos, como afirma Certeau (1996), escapa dos olhares totalizadores dos urbanistas. Entendemos o cotidiano no sentido dado por Michel De Certeau:

O cotidiano é aquilo que nos é dado cada dia (ou que nos cabe em partilha), nos pressiona dia após dia, nos oprime, pois existe uma opressão no presente [...] O cotidiano é aquilo que nos prende intimamente, a partir do interior. É uma história a meio-caminho de nós mesmos, quase em retirada, às vezes velada [...] é um mundo que amamos profundamente, memória olfativa, memória dos lugares de infância, memória do corpo, dos gestos, dos prazeres. Talvez não seja inútil sublinhar a importância do domínio desta história “irracional”, ou desta ‘não-história’, como o diz ainda A. Dupront. O que interessa ao historiador do cotidiano é o Invisível (CERTEAU, 1996, p. 31).

A arquiteta Paola Jacques (2008, 2012) constrói sua trajetória de estudos sobre o corpo e a cidade a partir da constatação do processo de empobrecimento da experiência urbana nessa “cidade cenário”, compreendendo a experiência corporal urbana como uma forma de micro-resistência ao processo de espetacularização das cidades, que se relaciona com a diminuição da experiência corporal no cotidiano e também da participação cidadã. Para a autora, “a cidade deixa de ser um simples cenário no momento em que ela é vivida” (JACQUES, 2008, s/p).

No livro “A apologia da deriva” a arquiteta Paola Jacques (2003) reúne textos de um grupo de artistas, chamados de Situacionistas que criticavam o urbanismo e planejamento moderno, dentre eles Debord (2003). A crítica urbana do grupo não chegava a ser uma teoria urbana, eles propunham uma forma de experimentar a cidade, por meio de práticas de deriva e procedimentos de psicogeografia (JACQUES, 2003). Acreditavam que os habitantes podiam passar de espectadores a construtores, e que podiam ser os principais transformadores e ‘vivenciadores’ de seus próprios espaços.

Assim, os Situacionistas criam a psicogeografia como um “estudo dos efeitos exatos do meio geográfico, conscientemente planejado ou não, que age diretamente sobre o comportamento afetivo dos indivíduos” (DEBORD apud JACQUES, 2003, p. 65). Como bem definiu Jacques (2003, p.23), “a psicogeografia seria uma geografia afetiva, subjetiva, que busca cartografar as diferentes ambiências psíquicas provocadas pelas derivas”. Para a criação de suas cartografias, os Situacionistas inventam o procedimento da deriva, como uma “maneira de apreender o espaço urbano através da experiência afetiva dos espaços” (JACQUES, 2003). Na deriva, o participante enxerga o “meio urbano como um terreno de jogo do qual se participa” (JACQUES, 2003, p. 15), a deriva seria um tipo de errância urbana. Para a autora, a errância urbana é o simples ato de andar pelas cidades, uma certa arte de perambular sem destino, mas sempre atento às delicadezas e aberto ao estranhamento. Em seu livro “Elogio aos errantes”, Paola Jacques (2012) apresenta três tipos de errâncias urbanas. No primeiro capítulo, a autora escreve sobre as flanâncias, praticada no final do século XIX, feitas por Baudelaire e posteriormente, por Walter Benjamin e se caracterizava por caminhadas na multidão nas quais se pretendiam manter o anonimato; no segundo capítulo ela apresenta as deambulações, feitas nos anos 1910-30, que corresponderia às ações dos dadaístas e surrealistas, são excursões urbanas por lugares banais em uma procura de estranhamento e fugacidade e no último capítulo a autora traz as derivas, criada por volta dos anos 1950-60, com uma crítica mais radical, no qual a participação e jogo aparecem como modo de apreensão. A autora apresenta as errâncias como a própria experiência de cidade, e também como uma “possibilidade de crítica, resistência ou insurgência contra a ideia de perda da experiência a partir da modernidade” (JACQUES, 2012, p. 19).

De acordo com Jacques (2012), nas errâncias urbanas o que mais importa são as “práticas, ações e percursos”, ou seja, o que está em jogo é o movimento dos corpos pela cidade, da apreensão dos movimentos da cidade

pelo deslocamento, deixando as “representações, planificações ou projeções” para segundo plano. O errante busca ver a cidade de baixo, a experimenta de dentro, trata de criar uma cartografia própria advindas de suas experiências itinerantes (JACQUES, 2012).

O espaço da paisagem não é o espaço objetivo, nem o espaço espetáculo, nem o espaço tal como é elaborado pela representação intelectual: é o espaço tal como o corpo o entende e o descreve pelos seus movimentos e situação, pelas suas condutas. Nem objetivo, nem subjetivo: é o aspecto do mundo ao qual se dirige e se prende o corpo (BESSE, 2014a, p. 192).

Nesta dissertação, não pretendemos reproduzir ou seguir uma errância urbana como um modelo, pois a criação de modelos configura, justamente, uma das críticas das errâncias. Procuramos manter suas propriedades, mantendo a corporeidade, a lentidão, e o se perder, não no sentido propriamente dito de andar sem rumo, pois vamos fazer um caminho cotidiano repedidas vezes, mas andar com os sentidos abertos ao que o campo nos revela e nos traz.

É repetir a observação, repetir a convivência, repetir momentos como se nada fosse acontecer e, de repente, tudo acontece. [...] É a repetição que permite viver a experiência densa que inclui o inesperado (GERBER, 2015, p. 40 e 41).

Por ser de natureza experimental, as errâncias aceitam uma constante atualização crítica. Assim, nos inspiramos em alguns de seus elementos para apreender a cidade de dentro, pelo processo de deslocamento corporificado, mas vamos um pouco adiante, incluímos mar e terra como espaço de deslocamento, abarcamos remar e vivenciar com o corpo na cidade como uma estratégia que envolve estar no mar diariamente, vivenciar o mar, descobrir um lugar para se estar presente no cotidiano da cidade ilhéu. Seguimos nossa navegação com a ideia de ir ao encontro de uma cidade que se pode mergulhar, “Uma outra cidade, opaca, intensa e viva se insinua assim nas brechas, margens e desvios do espetáculo urbano pacificado” (JACQUES, 2012, p. 15).

_efemeridades cotidianas

As cidades também acreditam ser obra da mente ou do acaso, mas nem um nem outro bastam para sustentar as suas muralhas. De uma cidade, não aproveitamos as suas sete os setenta e sete maravilhas, mas a resposta que dá às nossas perguntas.

[Ítalo Calvino, em Cidades Invisíveis]

Ao estudar a paisagem marítimo urbana, observamos que algumas coisas permanecem ao longo do tempo e outras que são da ordem do efêmero, mas que ambas a constituem. As coisas efêmeras também fazem parte da paisagem, mas são mais difíceis de serem apreendidas pelos métodos tradicionais cartesianos de apreender e mapear a cidade. Assim, encontramos algumas efemeridades cotidianas que compõem a paisagem marítimo urbana: relações humanas, dinâmicas da natureza, atividades náuticas, usos e práticas marítimas. Efemeridades não menos importantes que as permanências, o que está construído, ou o que Calvino (2010) chama de “fortalezas”.

Um conto de Calvino (2010), chamado “As efêmeras na fortaleza”, narra o diálogo de pequenas criaturas efêmeras e de uma fortaleza. No conto as efêmeras criaturas, com suas finas asinhas, se chocam ao voar contra uma sólida fortaleza de pedra. “É inútil tentarem equilibrar-se em suas membranas filiformes. Só quem é feito para durar pode aspirar a ser. Eu duro, logo existo; vocês não.” (CALVINO, 2010, p. 87) diz a fortaleza. Com a resposta da fortaleza podemos fazer uma alusão a um discurso do campo da arquitetura no qual estuda-se os edifícios, as casas, os palácios, as fortalezas que permaneceram durante os séculos e anos, e o que se entende por arquitetura é o que tem forma, matéria, é o ambiente construído, é algo concreto e que perdura ao longo do tempo.



[Figura 27: Fortaleza de fora e de dentro, Forte de Santana do Estreito. Fonte: Acervo da autora, 2019]

Mas as efêmeras criaturas rebatem ao argumento da fortaleza: “Nós habitamos o espaço do ar, escandimos o tempo com o bater das asas. O que mais quer dizer: ser? Já você é uma forma posta aí, para assinalar os limites do espaço e do tempo em que existimos” (CALVINO, 2010, p. 87). Apesar de ser um diálogo ficcional entre criaturas inanimadas, o questionamento que se instaura sobre as coisas efêmeras e as coisas que permanecem ao longo do tempo, poderia ser transposto para questionar o que consiste a paisagem, sua composição de efemeridades cotidianas e as edificações que permanecem.

E o diálogo continua, aflorando novos questionamentos, a fortaleza responde às efêmeras assim: “O tempo escorre sobre mim: eu permaneço. Vocês apenas afloram a superfície do devir como a pele da água dos riachos” (CALVINO, 2010, p. 87).

E as efêmeras afrontam:

Nós saltamos no vazio assim como a escrita sobre a folha branca e as notas da flauta no silêncio. Sem nós, não resta senão o vazio onipotente e onipresente, tão pesado que esmaga o mundo, vazio-cheio que só pode ser dissolvido por aquilo que é leve e rápido e sutil (CALVINO, 2010, p. 87).

Ao nos aproximarmos das paisagens marítimo urbanas da Ilha de Santa Catarina pudemos perceber que existem variadas relações entre efemeridades cotidianas e ambiente construído no recorte escolhido.

As edificações e cidades nos permitem estruturar, entender e lembrar o fluxo amorfo da realidade e, em última análise, reconhecer e nos lembrar quem somos. A arquitetura permite-nos perceber e entender a dialética da permanência e da mudança, nos inserir no mundo e nos colocar no continuum da cultura e do tempo (PALLASMAA, 2011, p. 67).



O estudo da paisagem marítimo urbana permite envolver as duas pois está disposto a adentrar nesse espaço “entre”, esse espaço meio, espaço gerado pelo encontro da água do mar com a terra, nos propomos a analisar a espacialização desse encontro, cidade e mar, e as relações e dinâmicas que se desenrolam e que se influenciam mutuamente.



_cartografia navegável

Cartografar remonta a uma tempestade [...] Tempestade de escolher rotas a serem criadas, construir uma geografia de endereços, de registros de navegação, buscar passagens [...] Dentro do oceano da produção de conhecimento, cartografar é desenhar, tramar movimentações em acoplamentos entre mar e navegador, compondo multiplicidades e diferenciações.
[Angélica Giacomel et al, em Conhecimento e cartografia]

Na epígrafe, a metáfora de Giacomel (2003) traz a cartografia como uma tempestade no mar, um movimento entre mar e navegador no qual rotas são criadas, e é nesse sentido que pretendemos guiar a nossa cartografia navegável, desvelar a paisagem a partir de movimentos, de uma navegação, na qual partimos em busca de uma cartografia sobre as águas. De acordo com Giacomel et al (2003), a cartografia propõe uma discussão metodológica que pode se atualizar uma vez que ocorrem encontros entre sujeito e objeto, a cartografia sustenta uma postura ético-estética e busca acompanhar transformações decorridas no terreno percorrido.

A cartografia propõe-se a capturar no tempo o instante do encontro dos movimentos do pesquisador com os movimentos do território de pesquisa. É o encontro que se registra e não seus objetos [...] movimentos que se conectam e produzem desvios ao invés de regras e, a partir daí, novos movimentos [...] os movimentos de pesquisa serão movimentos do viver (GIACOMEL, et al. 2003, p. 100).

Partindo de uma sensibilidade atenta de pesquisadora (KASTRUP, 2007), seguimos, então, essa perspectiva cartográfica proposta por Guattari e Rolnik (2005), na qual busca-se acompanhar um processo, um movimento, experimentar o processo e produzir um pensamento rizomático em pesquisas de campo que trabalham com a subjetividade (KASTRUP, 2007).

Segundo Jacques (2008), da relação mútua do corpo humano com o corpo urbano surge uma forma de apreensão da cidade, que ela vai chamar de “corpografias”, como definiu a arquiteta:

A cidade é lida pelo corpo e o corpo escreve o que poderíamos chamar de uma “corpografia”. A corpografia seria a memória urbana no corpo, o registro de sua experiência da cidade. A imagem espetacular, ou o cenário, só necessita do olhar. A cidade habitada precisa ser tateada, assim como esta possui sons, cheiros e gostos próprios, que vão compor, com o olhar, a complexidade da experiência urbana (JACQUES, 2006, p. 119).

Habitar a paisagem é estar nela cotidianamente (BESSE, 2014a), é procurar capturar intensidades captadas nos registros advindos do encontro. Assim, para expressar uma cartografia navegável utilizamos cadernos como suporte de desenhos passageiros, rabiscos de momentos, rabiscos de um corpo em movimento. Na navegação marítima, o diário de bordo é usado para registrar acontecimentos importantes ao longo das viagens e expedições, informações de relevância para possível consulta, distâncias percorridas, mudanças nos ventos, rumos e rotas, entre outras coisas que podem acontecer no caminho. Nossas cartografias se inspiram em diários de bordo, e procuram expressar intensidades desse encontro.

Na medida em que compreendemos que “representar uma realidade é começar a transformá-la” (GAUSA, 2003, p. 102, tradução nossa), entendemos que o modo de percepção da cidade e sua representação vai definir na forma como o espaço é pensado e projetado, conforme podemos observar em Santos (1997) e Besse (2014a):

Muitos consideram o mapa menos como um produto e o suporte de uma operação cognitiva que como um instrumento estratégico utilizado em uma situação de comunicação que se caracteriza pelo conflito das representações e dos interesses. O mapa veicula certo número de intenções, políticas, especialmente, e é destinado a produzir efeitos de poder na sociedade e na cultura (BESSE, 2014a, p. 144).

A solução de engenharia não é apenas uma opção técnica. Ela por si só já é criada a partir de um grande número de escolhas e prioridades no conjunto complexo das políticas públicas [...] não é a partir de uma neutra e racional escolha de solução técnica que se processam as intervenções no urbano. Habitar uma cidade raramente se faz munido de mapas. Já o planejar uma cidade sempre se dá equipado com um grande arsenal de formas de representação do espaço, que variaram muito e se sobrepuseram ao longo da história do urbanismo (SANTOS, 1997, p. 100).

Como nos mostrou os autores acima, os mapas e representações do espaço nunca são neutras, mostram intenções, camuflam discursos por trás de uma suposta racionalidade e técnica. Besse (2014a) questiona o mapa como instrumento de representação, afirmando que “o mapa que precede o território”. O modo com o qual os arquitetos e arquitetas escolhem para cartografar e representar o espaço não é neutro, traz discursos e visões de vida. Quais ideologias atravessam as paisagens de borda, seus mapas e representações?

Os traços dos arquitetos, em cada projeto feito, mostram sua posição assumida na construção da paisagem e suas escolhas refletem diretamente na vida cotidiana, são subjetividades e discursos invisíveis que se concretizam nas práticas, principalmente na prática projetual. “Não há neutralidade analítica” (GUATTARI; ROLNIK, 2005, p. 387). É preciso estar atento à cidade real para se pensar a cidade, já que cada risco no papel estaria carregado de responsabilidades estéticas, éticas e políticas, que irão se refletir na paisagem.

Enquanto cartógrafa, carrego a marca do mar em mim e isso será indissociável em minha escrita. Uma mulher na cidade, uma mulher no mar. O meu olhar sobre a cidade vai influenciar uma concepção e compreensão da arquitetura e das paisagens, é uma percepção e perspectiva singular para sentir e vivenciar outras paisagens. Nosso corpo carrega memórias, referências:

[...] meu corpo me faz lembrar quem eu sou e onde me localizo no mundo. Meu corpo é o verdadeiro umbigo de meu mundo,

não no sentido do ponto de vista da perspectiva central, mas como o próprio ponto de referência, memória, imaginação e integração (PALLASMAA, 2011, p. 11).

Pallasmaa (2011) faz contraposição a uma suposta neutralidade da ciência moderna que possui um corpo científico universal – um corpo masculino, branco e heteronormativo – colocando em cheque o corpo do/a pesquisador/a como um corpo construído a priori, que carrega memórias, vivências e subjetividades que vão influenciar seu posicionamento e o modo como a pesquisa se desenvolve.

Margareth Rago (1998) levanta alguns pontos importantes de reflexão sobre uma epistemologia feminista no âmbito da historiografia, que, em muitos aspectos poderia ser utilizada para o âmbito dos estudos sobre os espaços urbanos, considerando que a epistemologia define uma forma de produção de conhecimento. Para a autora, “não haveria dúvidas de que o modo feminista de pensar rompe com os modelos hierárquicos de funcionamento da ciência e com vários dos pressupostos da pesquisa científica” que segundo a crítica feminista trazida pela autora possuem “caráter particularista, ideológico, racista e sexista”.

O feminismo não apenas tem produzido uma crítica contundente ao modo dominante de produção do conhecimento científico, como também propõe um modo alternativo de operação e articulação nesta esfera. Além disso, se consideramos que as mulheres trazem uma experiência histórica e cultural diferenciada da masculina, ao menos até o presente, uma experiência que várias já classificaram como das margens, da construção miúda, da gestão do detalhe, que se expressa na busca de uma nova linguagem, ou na produção de um contradiscurso, é inegável que uma profunda mutação vem-se processando também na produção do conhecimento científico (RAGO, 1998, p. 03).

É importante ressaltar que não constitui o cerne central da nossa pesquisa esmiuçar ou nos aprofundarmos em epistemologias feministas, mas é certo que por se tratar de uma cartografia poética feita por um olhar feminino, uma perspectiva de gênero vai atravessar toda a pesquisa pois propomos uma cartografia que traz um “olhar feminino, mais voltado para as pequenas

manifestações do dia-a-dia” (RAGO, 1998, p.02). Para Rago (1998, p.11) “o pensamento feminista trouxe a subjetividade como forma de conhecimento [...] as mulheres incorporam a dimensão subjetiva, emotiva, intuitiva no processo do conhecimento, questionando a divisão corpo/mente, sentimento/razão”. Segundo Harkot (2018) a teoria feminista é um vasto campo de pesquisa, com diferentes abordagens e teorias. Na tentativa de ruptura com a tradição científica, propomos a cartografia sensível, uma cartografia encarnada no corpo onde emergem “propostas de se falar femininamente das experiências do cotidiano, da micro-história, dos detalhes, [...] rompendo com as antigas oposições binárias e de dentro, [...] incorporando a dimensão subjetiva do narrador” (RAGO, 1998, p. 17).

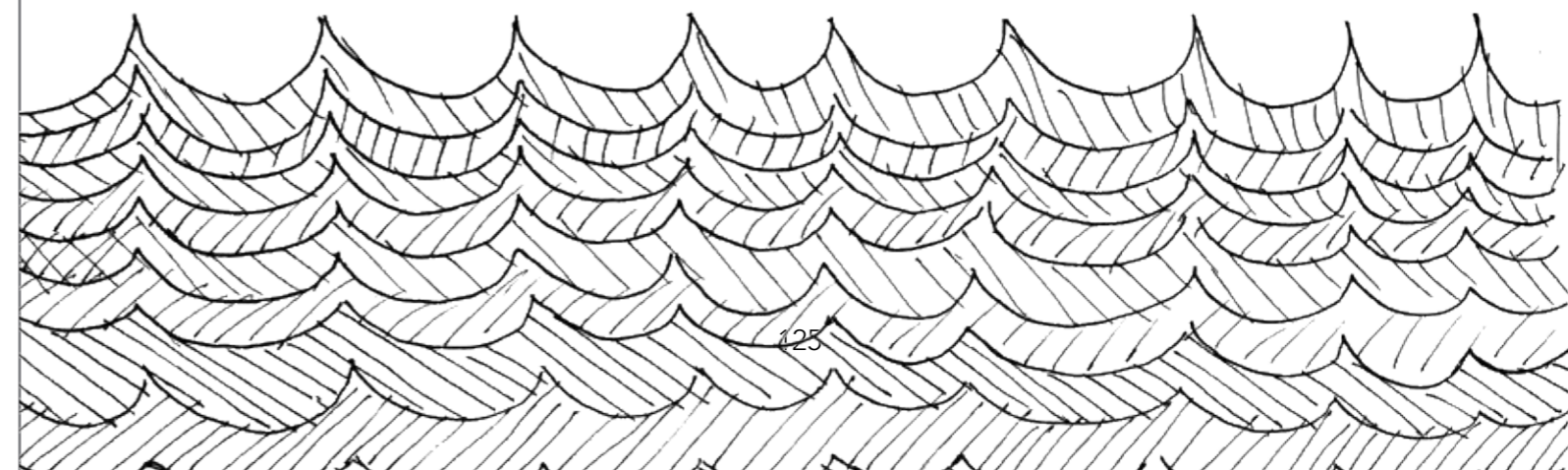
A cartógrafa busca outros modos de habitar e carrega em si seu ser habitante. Habito o corpo, o instante, a paisagem e o mundo. Habito a palavra no ar. Encontro-me emaranhada nas tentativas de tentar cartografar o que plaina, o que escapa no espaço habitado, nas curvas desviantes do lugar. A aventura da cartógrafa é de poder atravessar textos, contextos e conceitos, habitar, desabitatar, seguir viagem. Um texto que se aventura em um contexto, em um mundo ao redor. Habitar o movimento da escritura em movimento.

O feminismo propõe uma nova relação entre teoria e prática. Delineia-se um novo agente epistêmico, não isolado do mundo, mas inserido no coração dele, não isento e imparcial, mas subjetivo e afirmando sua particularidade. Ao contrário do desligamento do cientista em relação ao seu objeto de conhecimento, o que permitiria produzir um conhecimento neutro, livre de interferências subjetivas, clama-se pelo envolvimento do sujeito com seu objeto. Uma nova ideia da produção do conhecimento: não o cientista isolado em seu gabinete, testando seu método acabado na realidade empírica, livre das emoções desviantes do contato social, mas um processo de conhecimento construído por indivíduos em interação, em diálogo crítico, contrastando seus diferentes pontos de vista, alterando suas observações, teorias e hipóteses, sem um método pronto. Reafirma-se a ideia

de que o caminho se constrói caminhando e interagindo (RAGO, 1998, p. 11).

Para Besse (2014a), a paisagem é portadora de um potencial crítico em relação ao estado real do mundo, pois só pode ser compreendida do seu interior. Estamos nela, a habitamos. É da perspectiva da água que vejo os habitantes do mar e da cidade. É de água que me faço corpo e do corpo um disparador do fazer-artístico, que pode vir a se desdobrar em um fazer-cidade. Um modo de pensar cidade pelas bordas, de colocar a atenção nas coisas pequenas e estar em campo constantemente. Um modo de experimentar abordagens de estar na cidade, de compreender os seus processos. O que essa perspectiva do mar revela?

REMANA E HABITAVA A PAISAGEM...
 NO LONGE, AS MONTANHAS AZULADAS
 PELA DISTÂNCIA.
 DE PERTO, O BARULHINHO DA
 ÁGUA BATENDO NO CASCO DO
 BARCO E OS REMOS A CARICIANDO
 AS ÁGUAS.
 NO ENTREMEIO DISSO: A CIDADE
 COM OS CARROS E A CACOFONIA
 BUZINAS, MOTORES, SIRENES E
 O BATUQUE DAS CONSTRUÇÕES
 E DA REFORMA DA PONTE LUZ
 6 AGO 2019



imensidão mar

Parece, então, que é por sua "imensidão" que os dois espaços – o espaço da intimidade e o espaço do mundo – tornam-se consoantes. Quando a grande solidão do homem se aprofunda, as duas imensidões se tocam, se confundem.

[Gaston Bachelard, em A poética do espaço]

Em um processo de aprender a habitar o deslocamento me vejo imersa em outras distâncias. Deslocamentos que possibilitaram outras miradas da cidade. Para observar a cidade por mar, é preciso navegar. Olhar atento, curioso, que percorre a paisagem em movimento. Dentro do barco estamos imersos na paisagem ao mesmo tempo em cada coisa é feita com cuidado e atenção, no movimento constante de ondulação do mar. Estar no mar em uma pequena embarcação é estar sujeito às variações de humor do mar, temperamentos, intempéries e tempestades.

Cidades à beira-mar deveriam viver sobre o mar, no sentido em que a presença visível do oceano deveria ser apreensível do maior número possível de locais na cidade (o que não significa um horizonte permanentemente coberto de água, mas talvez o brilho da reminiscência, ou a indicação do abismo, ao fundo de uma rua). Para a cidade do litoral, o mar é a sua razão de ser, e mesmo quando os seus habitantes vivem em casinhas aconchegadas com seu aparelho de rádio, como qualquer família do interior, nunca é uma cidade do interior; encontra-se a beira do abismo, face a um horizonte constante mas enigmático (CULLEN, 2006, p. 192).

A imensidão do mar perante a pequenez humana se faz presença constante na navegação e também nas cidades à beira-mar, à beira do grande abismo. Talvez, a imensidão do mar por si só, já venha nos trazer a sensação de uma grandiosidade, que Bachelard (1993) atribui as imensidões íntimas

que são despertadas diante de grandes imensidões do mundo. O mar é onde encontramos com a imensidão.

Uma orla, uma margem toma de repente o lugar do universo; faixa movimentada onde circulam os fluxos de energia imperceptíveis que o corpo, entretanto, vivencia intimamente (COLLOT, 2015, p. 21).

Para Besse (2014a), a experiência vivida não estaria identificada com uma subjetividade pessoal, pois para o autor, se há experiência, há a exposição da subjetividade para fora de seus limites, a paisagem é o que colocaria o sujeito para fora de si mesmo.

Vivenciar a cidade vai além de uma observação passiva, habita-se com todo o ser. A poética que perpassa e transpassa o texto vem de um ser que vai para fora e coloca para fora, expressa em poética o que já está na paisagem (BESSE, 2014a).

O espaço em que vivemos, pelo qual somos lançados para fora de nós mesmos, no qual se desenrola precisamente a erosão de nossa vida, de nosso tempo e de nossa história, esse espaço que nos corrói e nos erode é também, em si mesmo, um espaço heterogêneo. Em outras palavras, nós não vivemos em uma espécie de vazio, no interior do qual seria possível situar indivíduos e coisas. Nós não vivemos no interior de um vazio que se revestiria de diferentes espelhamentos; nós vivemos no interior de um conjunto de relações que definem alocações irreduzíveis umas às outras, e absolutamente não passíveis de sobreposição (FOUCAULT, 2013, p. 115).



2.2 imersão marítimo urbana

*A cidade se apresenta de forma diferente para quem chega
por terra ou por mar.*
[Ítalo Calvino, em Cidades Invisíveis]

Sobre a escritura do espaço, me aventuro nas palavras da arquiteta Ludmila Brandão (2008), que no livro “A casa subjetiva” busca construir casas com um texto, casas de papel que trazem a produção de um “espaço-texto” que procura afetar o “corpo-leitor”, convocando-lhes outros sentidos, deslocando-o a uma experiência espacial. O texto é um espaço construído, assim como a arquitetura, tudo que se faz é texto – um gesto, um movimento, um desenho – é uma forma de linguagem. “O próprio exercício de narração já está associado também a uma prática espacial, ao movimento, à viagem ou, ainda, ao andar pela cidade” (JACQUES, 2012, p. 17). Contudo, como mostra Holl (2011), a experiência física e sensorial não poderiam ser substituídas por palavras. É preciso ir a campo, vivenciar para poder escrever. Para De Certeau (1994), nossas experiências e apreensões só vão acontecer no espaço, no corpo a corpo com a cidade. Assim vamos nós, “apreender as cenas vividas como correspondentes a sistemas realmente encarnados, observar o que escapa do olhar comum, o face a face lúdico” (GUATTARI, 2012, p. 18). É preciso ir ao mundo. É preciso mergulhar.



_corpo, barcos, bicicleta

Acionamos no corpo um estado de presença. A experiência de mar exige um corpo e exige do corpo estar presente e atento aos movimentos do mar. É preciso habitar com todo o seu corpo e seus sentidos, não apenas a visão diria Besse (2014a). A antropóloga Rose Gerber (2015) mostra que constrói-se um corpo moldado pelo mar e pela pesca com os anos de experiências marítimas e de embarque, seu foco de estudo é a pesca artesanal e o corpo da mulher, mas que podemos trazer como exemplo para nosso trabalho. “A pesca [...] vai lhes deixando registros significativos da materialização dessa maneira muito peculiar de ser e estar no mundo, cujo depositário visível é o corpo” (GERBER, 2015, p. 179).

O corpo das mulheres pescadoras é moldado pelo mar, materializa o cotiando do contato com a paisagem com o sol, sal, vento, chuva, corporifica sua trajetória de vida e experiências. Nesse mesmo estudo, Rose Gerber (2015), observa o uso da bicicleta pelas pescadoras e pescadores, pelos lugares que percorreu no litoral de Santa Catarina, percebeu o seu uso cotidiano como principal meio de transporte em terra para deslocamentos entre a casa e o rancho, para comprar gelo, entregar mercadoria, como um elemento de trabalho, feitas para deslocar e carregar as coisas da pesca.

Barco e bicicleta nos possibilitaria adentrar cidade e mar de um modo corporificado, assim foi imaginado e realizado o processo metodológico de imersão: movimento e ação de se deslocar pelos territórios costeiros por terra e mar, em um movimento cotidiano de pedalar e remar, anotando impressões e desenhando como modo de expressão. São experiências paisagísticas das quais utilizamos dois dispositivos de deslocamento: em terra usamos uma bicicleta e no mar um barco a remo; ambos com propulsão humana, que exigem o cuidado e estar atento. Assim encontro no deslocamento, um modo de experiência, na

qual tateio a paisagem como um modo mútuo de aprendizagem, de apreensão. A paisagem pode me tocar, com sua brisa, vento, ruídos, odores, calor, frio, fumaça.

Nossa pele acompanha a temperatura dos espaços com precisão infalível; a sombra fresca e revigorante de uma árvore ou o calor de um lugar ao sol que nos acaricia se tornam experiências de espaço e lugar (PALLASMAA, 2011, p. 55).

Estar em uma embarcação entre as baías da Ilha de Santa Catarina é um modo bem incomum de se habitar a paisagem. Saber remar uma canoa poderia ser tão banal quanto andar de bicicleta, mas foram tantas décadas de desvalorização e tentativas de apagamento de uma cultura náutica, que parece algo distante da realidade. Dois transportes que podem nos levar a muitos cantos de uma cidade apresentada naturalmente com águas.

Ambos dispositivos poderiam ser apresentados no contexto de lazer, do esporte ou no âmbito da mobilidade, mas é preciso enfatizar que nosso interesse está no seu uso como um modo de deslocamento no espaço urbano, como algo ligado a vida cotidiana, um meio para que seja feito um percurso de apreensão de paisagem, um modo de experienciar a paisagem para a construção cartográfica.

A bicicleta é um meio de deslocamento pela cidade eficiente, saudável, econômico, limpo e enxuto. Faz bem a saúde do corpo e da cidade, pois fazemos um exercício, nos locomovemos e não poluímos o ar. No entanto, as cidades brasileiras definitivamente não foram feitas para as bicicletas, pelo contrário, quando pedalamos pela cidade percebemos que não há espaço para a bicicleta. É um meio de se deslocar que ocupa pouco espaço, diminui os engarrafamentos e não requer combustível fóssil, conseqüentemente não polui o ar.

A simplicidade da estrutura metálica da bicicleta; a exposição dos corpos quando pedalando, apenas sentados no selim; a baixa velocidade média que atinge nos percursos na cidade e que possibilita contato fácil com o entorno, com as pessoas nas calçadas, com as fachadas do comércio... A bicicleta é capaz de

estabelecer uma lógica diferente daquela do funcionamento das cidades modernas e rodoviarista, por imprimir ritmo e velocidade mais democráticos, justamente porque são alcançáveis sem a necessidade de motor (HARKOT, 2018, p. 51).

Para a cidade com problemas de longos engarrafamentos, densificação, movimentos pendulares, ar poluído, seria essencial voltar os investimentos em infraestrutura de mobilidade urbana leve. Porém, bicicleta não dá o lucro que as rodovias, carros e todos os problemas que isso acarreta na saúde humana. Lucra indústria automobilística, lucram empresas construtoras de rodovias, lucram indústrias dos medicamentos, lucra indústria da doença. Só não lucra o cidadão preso no engarrafamento, nas contas de impostos e manutenção dos carros.

Harkot (2018) investiga sobre mobilidade ativa e gênero no contexto brasileiro de desigualdades socioterritoriais e o motivo pelo qual o uso da bicicleta por mulheres é tão incomum na grandes cidades brasileiras demonstrando como as características da cidade podem dificultar ou impedir as mulheres de pedalar. A autora mostra que além da infraestrutura há fatores culturais e subjetivos que têm um papel crucial na lógica das percepções, emoções e afetos, que deveriam ser considerados por planejadores e gestores da cidade na hora de pensar os projetos para uma cidade.

Em se tratando da mobilidade das mulheres, os modos ativos podem desenvolver um papel fundamental nas suas viagens cotidianas, aumentando seu raio de deslocamento, as possibilidades de destino, economia de recursos, a prática de exercícios físicos entre outro (HARKOT, 2018, p. 51).

A dissertação da ciclo ativista Marina Harkot (2018) nos ajuda a entender que o uso da bicicleta não depende de uma simples escolha modal, a subjetividade e construção de identidade de cada sujeito vai influenciar seu uso, assim a autora mostra ao longo do texto, como o gênero vai diferenciar as vivências de determinados grupos no espaço urbano. Sua pesquisa é fundamental para compreender como que as relações entre os gêneros moldaram a maneira na qual as mulheres interagem com o urbano, com relação a mobilidade e circulação

pela cidade. As mulheres não são incentivadas a fazerem atividades físicas, não são incentivadas a remar ou pedalar pela cidade, a expor seus corpos na cidade. Remar um barco sozinha assim como pedalar sozinha pela cidade, não só nos traz uma sensação de liberdade com também é um exercício de autonomia.

Tanto no remo quanto na bicicleta é preciso equilíbrio é preciso estar em movimento. Movimento que exige atenção. Metáfora para uma paisagem que se encontra em equilíbrio dinâmico, todos os dias está tudo em movimento. Todo o equilíbrio do barco se dá com os remos e o movimento. Se soltamos os remos na água o barco pode virar. Na bicicleta é semelhante, se estivermos em movimento estará equilibrada, mas se paramos em cima da bicicleta, podemos cair. Desse modo, para as apreensões ambos dispositivos foram adequados e bastante úteis, mas para os registros fotográficos precisei parar a bicicleta e caminhar pela cidade, num ritmo ainda mais lento. No remo foi a mesma coisa, precisei de uma carona na pequena lancha do clube, utilizada para os treinos dos atletas, para fazer os registros fotográficos em movimento. Estivemos ainda em um veleiro, onde tivemos a possibilidade de observar toda a extensão de costa das baías, de modo a ter uma observação e vivência do contexto como um todo, dos outros tipos de conexão com o mar da Ilha de Santa Catarina e ainda do Continente. Ver as fortalezas, as praias, os modos de ocupação, a linha da costa vista a distância em um barco a vela.



[Figura 28: Sequência de fotos atravessando as pontes de concreto por baixo, vistas da embarcação do clube de remo. Fonte: Acervo da autora, 2019]



132

_diário de bordo

Devia ou não devia contar-lhe, por motivos de talvez.

Do que digo, descubro, deduzo. Será, se?

[Guimarães Rosa, em Primeiras Estórias]

Para apreender a paisagem Collot (2015) nos propõe um passeio na praia, porém percebe que apenas com registros fotográficos não é possível reter muita coisa, o mar é tátil, é da ordem dos sentidos.

O essencial do que se vivencia por meio disso é desconhecido para a ordem do visível, e mesmo da imagem. Daí a dificuldade que se encontra quando se procura fotografá-la; e a decepção que proporcionam os pálidos clichês que a ela se relacionam e onde sempre faltará o essencial, que é mais de ordem tátil. Tátil e não óptico. Tudo é questão de tato e de contato. Despido, o corpo torna-se uma palma erguida que apalpa o ar, a água e o solo, tateia ao encontro de uma outra pele; a carne do mundo ou o corpo desejado. Mergulhado de novo no mar como em seu meio pré-natal, a epiderme se dilata e se expande como uma planta ressequida ao contato com a água reencontrada. O nadador volta por um instante a ser peixe; ele leva uma vida anfíbia sobre as fronteiras terráqueas (COLLOT, 2015, p. 20).

Os relatos surgem como uma prática narrativa do espaço, um meio de expressar efemeridades do cotidiano de pedaladas e remadas que atravessaram a pesquisa. Para Bondía (2002), a experiência é o que nos passa e o relato é um modo como tratamos de dar um sentido narrativo ao que se passou. O que



133

buscamos trazendo relatos de paisagem é compor uma cartografia narrativa com as cotidianidades de habitar uma ilha, habitar a paisagem, estar na paisagem, seja por terra ou água, na cidade e no mar, para a compor a análise da paisagem de maneira mais ampliada.

Onde o mapa demarca, o relato faz uma travessia [...] O relato instaura uma caminhada e passa através, transgride. [...] O espaço de operações que ele pisa é feito de movimentos: é topológico, relativo às deformações de figuras, e não tópico, definidor de espaços. O limite só circunscreve a modo de ambivalência, [...] um jogo duplo [...] as demarcações são limites transportáveis e transportes de limites (CERTEAU, 2007, p. 215).

Buscamos narrar a experiência do deslocamento cotidiano com pequenos relatos associados às fotografias panorâmicas, como meio de expressar as cartografias das paisagens marítimo urbanas, apresentando o espaço como um percurso, um caminho de pesquisa que pode ser acompanhado pelo leitor. Esse caminho foi feito ao longo do ano, cotidianamente, com sentidos apurados para sentir os movimentos do mundo. “Toda pessoa deveria falar de suas estradas, de suas encruzilhadas, de seus bancos” (BACHELARD, 1993, p. 31).

Assim, encontramos a hodologia, uma área que estuda as rotas e caminhos, estradas e viagens, apresentada no âmbito da paisagem por John Brinckerhoff Jackson, em 1994, como uma alternativa para se pensar sobre a espacialidade e sobre as formas de a perceber e representar (BESSE, 2014a). A palavra já existia, em outros contextos, mas foi Jackson quem trouxe uma definição que melhor podia ser aplicada no domínio geográfico (TIBERGHEN, 2012).

A espacialidade hodológica corresponde a essa perspectiva de um espaço em movimento, que não é preexistente ao caminho, mas que, inversamente, é produzido tanto do plano da realidade efetiva quanto no plano da percepção, pela caminhada (BESSE, 2014a, p. 192).

De acordo com Besse (2014a, p. 184), “A principal questão legada por Jackson é a da potência estruturante dos caminhos para a paisagem. O caminho

é um elemento que serve para organizar o território, dando-lhe uma medida e uma orientação, isto é, um sentido.”

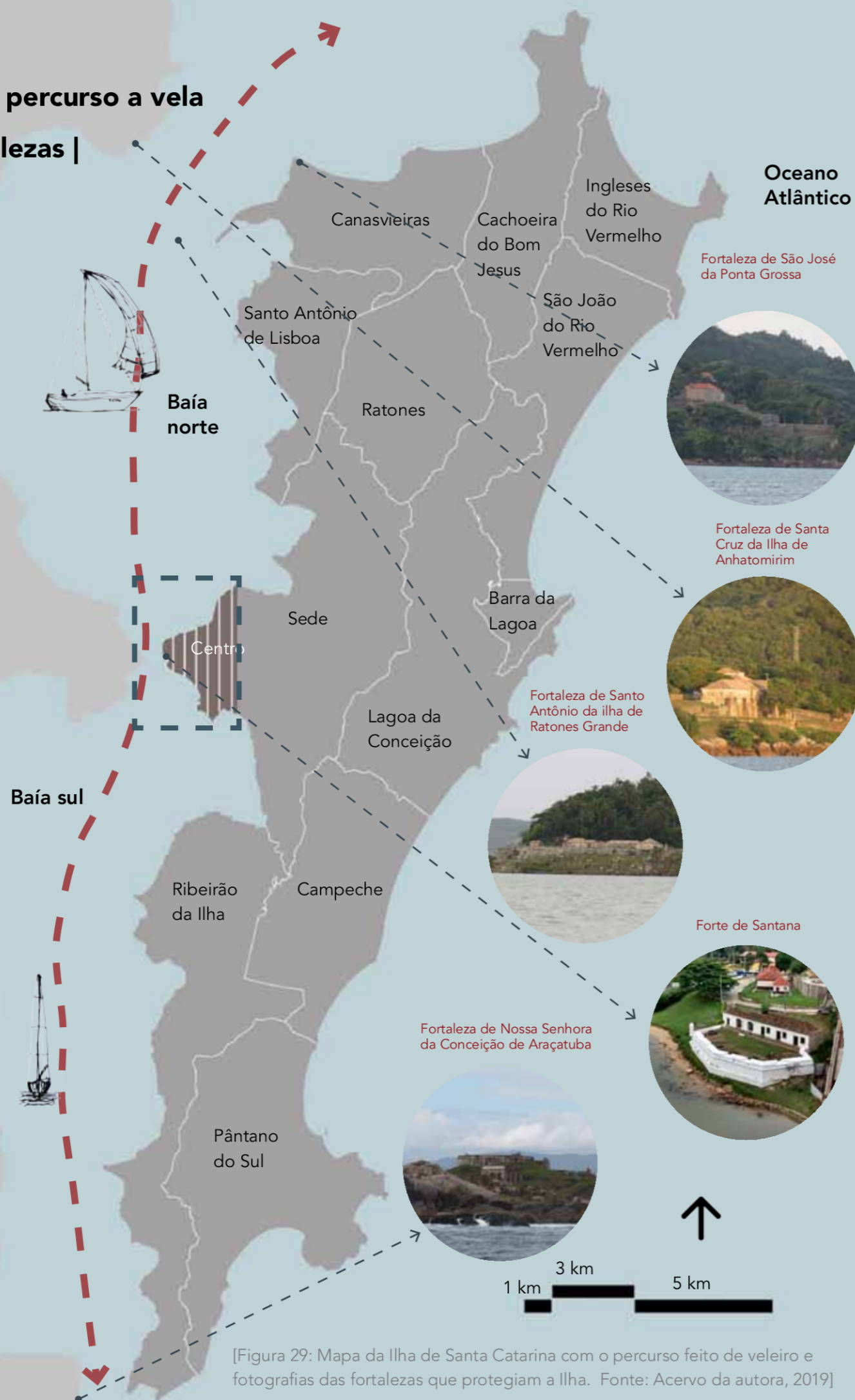
O espaço da paisagem é o daquele movimento que se desdobra e institui um mundo [...] trata-se, com a paisagem considerada hodologicamente, de pensar e representar um espaço que não é dado [...] como quadro fixo e estável do qual se desdobriam gestos e ações. Trata-se de conceber um espaço construído pelos movimentos, um espaço que fosse como a cristalização, também provisória, de um conjunto de eventos, um espaço movido e sempre aberto, de certo modo, sempre possível de reformulação (BESSE, 2014a, p. 193 e 194).

O espaço hodológico é, ao mesmo tempo, experimentado e praticado, é o espaço concreto da existência humana. Mas, para ter acesso a esse tipo de pensamento, é preciso aceitar, como veremos, que não há um tipo único de espaço, uma essência única do espaço. É preciso flexibilizar, por assim dizer, o conceito de espaço, é preciso reconhecer a existência legítima de várias experiências humanas da espacialidade, de várias espacialidades, em suma, é preciso aceitar a pluralidade dos mundos espaciais, em relação com a pluralidade das atividades e das culturas humanas (BESSE, 2014a, p. 195).

Segundo Besse, seria uma geografia da qual o pesquisador participa, uma geografia de proximidade e contato, que requer sensibilidade ao espaço. A paisagem se faz caminho e o caminho faz a paisagem. Percorro com o corpo inteiro, corpo poroso. “Cumprir não esquecer que há um devaneio do homem que anda, um devaneio do caminho. Que lindo objeto dinâmico é o caminho!” (BACHELARD, 1993, p. 30). O que me interpela no caminho? Entre andanças e mudanças, o que permanece? O cotidiano se faz no dia a dia e é assim que se construiu essa cartografia. São viagens do habitar em movimento, que se constroem em paisagens distantes, estranhas ou até mesmo nas habituais. “Um espaço que se constrói como uma viagem” (BESSE, 2014a, p. 207).

A seguir trazemos relatos e panorâmicas dos percursos divididos pelo tipo de dispositivo de deslocamento: veleiro, remo, bicicleta.

| mapa percurso a vela e fortalezas |



[Figura 29: Mapa da Ilha de Santa Catarina com o percurso feito de veleiro e fotografias das fortalezas que protegiam a Ilha. Fonte: Acervo da autora, 2019]

| percurso por mar: o veleiro |

As apreensões por mar em um barco a vela aconteceram no final de 2019 e início de 2020 em quatro dias diferentes.

Após passar a ilha do Arvoredo, entramos pela baía Norte no início da manhã, vindo navegando de Santos (SP). Avistamos as fortalezas, que outrora serviam de proteção à Ilha e bombardeavam embarcações e navegadores invasores: passamos pela Fortaleza de São José da Ponta Grossa, Fortaleza de Santa Cruz da Ilha de Anhatomirim e um pouco mais adentro, a Fortaleza Santo Antônio da Ilha de Ratores Grande. À boreste¹, o continente; à bombordo, a Ilha de Santa Catarina. Uma costa bem recortada, com reentrâncias, enseadas, praias e pedras. Na medida em que entramos pelo canal, chuviscos caíam no convés, o veleiro lentamente avançava, caturrando vagaroso nas pequenas ondas. Podíamos ver a silhueta do maciço do morro da Cruz, a vegetação como uma grande mancha verde, outra mancha das ocupações do morro e mais abaixo as edificações eram apenas um sombreado uniforme na orla.

Na proa da embarcação estava o centro da cidade, com seus prédios formando uma barreira artificial de concreto. A antiga ilha idílica com seus casarios brancos avistada por Virgílio Várzea em 1900 estava bem diferente após um século de modificações da paisagem. Passamos os bairros Sambaqui, a Igrejinha de Santo Antônio de Lisboa, vimos alguns veleiros ancorados, Cacupé, Saco Grande.

Nos aproximando do Estreito, avistamos as balizas, verde e encarnada, para passar pela ponte e a sinalização em cima da ponte. O Forte de Santana nos pés da Ponte Hercílio Luz, à bombordo, lembrava as fortalezas que

¹ Boreste e bombordo são os bordos de uma embarcação, ou os lados de uma embarcação. Boreste é a parte à direita de quem olha da popa (extremidade posterior do barco) para a proa (extremidade anterior) e bombordo é a parte à esquerda da embarcação.

permanecem e perduram no tempo. Passamos a ponte observando o mastro, passamos bem rente debaixo da ponte, é preciso maré baixa para algumas embarcações mais altas. Vimos os clubes de remo, os barcos piratas nas poitas e a cidade de Florianópolis acordando, poucos carros ainda. Passamos por baixo das pontes de concreto e aportamos no late Clube de Santa Catarina Veleiros da Ilha para descansar.

No outro dia, saímos no amanhecer, rumo à cidade de Rio Grande, ao sul. Passamos pela Baía Sul, desviando dos bancos de areia. Dessa vez, a silhueta do Centro da Ilha ia se distanciando aos poucos. As pontes vistas do mar pareciam uma só, em uma só linha. Do mar víamos o morro da Cruz ficando para trás, e aparecendo a Costeira do Pirajubaé, Caiacangamirim, Tapera da Base, o Aeroporto, a igreja de Ribeirão da Ilha voltada para o mar, a costeira do Ribeirão, Caiacangaçu, Caieira. Passamos com cuidado pelo farol de Naufragados à bombordo e a Fortaleza de Nossa Senhora da Conceição de Araçatuba à boreste, lugar com nome de naufragados precisa redobrar a atenção e seguir a carta náutica com cautela. E seguimos rumo ao sul, deixando a Ilha pela popa, observando as montanhas ficarem cada vez mais longe.



[Figura 30: Proa e popa do veleiro. Fonte: Acervo da autora, 2019]

| percurso por mar: o remo |

As apreensões por mar em um barco a remo aconteceram durante um ano, entre 2018 e 2019, em uma prática cotidiana de navegar a paisagem.

Dependia do tempo e clima para colocar o barco na água. Passei por um longo período de aprendizagem, ficando um bom tempo treinando entre as pontes, Hercílio Luz e Colombo Salles, até aprender a fazer curva, a me sentir segura no barco e principalmente a ficar tranquila. Fui ganhando confiança. Às vezes, o barco dava um tranco que parecia que ia virar, mas na medida que remava mais, melhor me sentia. Remando entre as pontes Hercílio Luz, Colombo Salles e Pedro Ivo Campos, em Florianópolis comecei as observações, foi onde obtive a maior parte das observações. Quando estava pronta, mudei de barco, do canoe para o skiff e pude me aventurar na raia da Baía Sul, com muita atenção, pois além dos outros barcos a remo, há pescadores, redes, veleiros e lanchas que saem do late Clube, e ainda tinha que desviar do trapiche abandonado do Centro-sul. Passar debaixo da ponte era sempre um desafio, barulho forte dos automóveis, perigo de linhas de pesca com anzol me pescar, e uma diferença de ondulação a depender da maré enchendo ou vazando. Maré de lua cheia ou nova (maré de sizígia) era ainda mais intensa a percepção de pequenas ondulações. Depois da ponte, parecia mais tranquilo, remar na raia, tinha que tomar cuidado com os outros remadores. A orla de pedras do aterro, era entrecortada por manilhas de água da chuva com muito lixo. A beira mar da baía sul se parece hostil a quem olha do mar, com grandes construções beirando o mar, que para a escala humana e marinha parecem desproporcionais, como a edificação do centro de convenções e a passarela de samba. Do mar, os morros se destacam na paisagem e as construções formam um manto que cobre o morro, com as casas feito retalhos coloridos.

Na Baía Norte, não tive tempo suficiente para ter a experiência de remar

por lá, normalmente, o dia bom era com vento sul fraco, e isso é bem difícil, o vento sul chega forte e já deixa o mar agitado. Consegui ir uma vez nessa condição para o lado norte, mas beirando o continente, e podia observar mais de longe a orla da Baía Norte, tem muitas pedras na orla e precisaria conhecer melhor o caminho.

Remar sozinha, era uma liberdade e uma responsabilidade. Uma vez, um dia nublado, com nuvens cinzas espessas no céu, podia começar a chover a qualquer minuto, e fui eu passar embaixo da ponte Hercílio Luz. Foi um desafio para mim passar por essa ponte, pois estava em reforma, com muitas gruas em operações, operários, balsas dando apoio e ferramentas barulhentas, se caísse sequer um pequeno rebite de ferro no barco, seria um estrago. Fui receosa, a correnteza aumentava quanto mais ao meio eu chegava. Alguns vórtices de água me davam arrepios, com muito lixo envolta, de chegar a encostar na pá do remo. Não podia virar naquele ponto da ponte, ela enorme de grande, e eu, em minha humana pequenez tremia. Segui e passada a ponte, foi bem mais tranquilo. Remei ao longo do Estreito, observando a orla da beira mar norte e o tempo a se abrir.

Esse percurso cotidiano de navegação permitiu redescobrir, a cada dia, uma faceta diferente da cidade. Da proa do barco podia avistar a cidade. A silhueta distante, as montanhas em tons de azul claro cinzento, os prédios mais altos, os mais baixos, as bordas. Via os pedestres e ciclistas passarem na beira mar, outros paravam para contemplar o mar.

Do barco vejo a cidade refletida no mar, como em um espelho, o mar como o reflexo de tudo que a cidade é, ao contrário, mas não como opostos, um está contido no outro. Continuando a navegação, me deparei com a figura da ponte. A ponte parece um cordão umbilical que liga a ilha ao continente, alimentando com água potável, energia elétrica e insumos. O engarrafamento é algo habitual nas pontes de concreto, já que a outra está em obra, há tempos, a antiga reforma da ponte antiga. O urbano se depara com o mar, ele é o limite

e a ligação com o continente. Se antes todo o transporte era feito por balsas e pequenas embarcações, por que é tão difícil atualmente essa ligação da ilha ao continente por mar? Como algo que já foi a principal ligação com outros lugares se tornou um limite?

Além de ver a cidade, aprendi a ver o mar, a saber distâncias de chuva, direção e intensidade dos ventos, tempo de ondas, aprendi a ler as nuvens, e observar as aves que sobrevoam a cidade. Muitos pássaros a beira mar quero-quero, gaivotas pescando, fragatas na espreita, vi outro dia um martim-pescador-verde.. Bem-te-vi, pardal, garças, aves do mar e da cidade.

Outro dia, de clima mais agradável, o mar perfeito, uma delícia deslizar pelas águas. Quando entrei, maré baixa, muita gente na água, uma confusão de remadores, barcos, remos no flutuante. Depois, todos saíram da água e fiquei sozinha, naquele tapete azul. Eu olhava a terra e via o movimento, os ônibus na ponte, os carros no viaduto elevado, no calçadão pessoas correndo, policiais retirando moradores em situação de rua, um cachorro correndo atrás de dois quero-queros, os "piratas" remando para as escunas piratas, uma fumaça de algo queimando ao longe, um sol, nuvens do tipo cumulus fofinhas no céu, e de vez em quando, uma brisa suave. O mar espelho, espelhava a ponte Hercílio Luz e as seis gruas amarelas para a reforma da ponte. Todos os dias ouvia os trabalhadores da ponte. Mas não fica pronta nunca. Remar sozinha tem suas vantagens, fico pensando na vida do momento, na cotidianidade que se desenrola ao meu entorno. Nas coisas boas de remar. Voltei para casa observando passarinhos. Lembrei de Manoel de Barros:



[Figura 31: Sequência de fotografias da pesquisadora a bordo de uma embarcação a remo, dispositivo cotidiano para navegar a paisagem. Fonte: Acervo da autora, 2019]

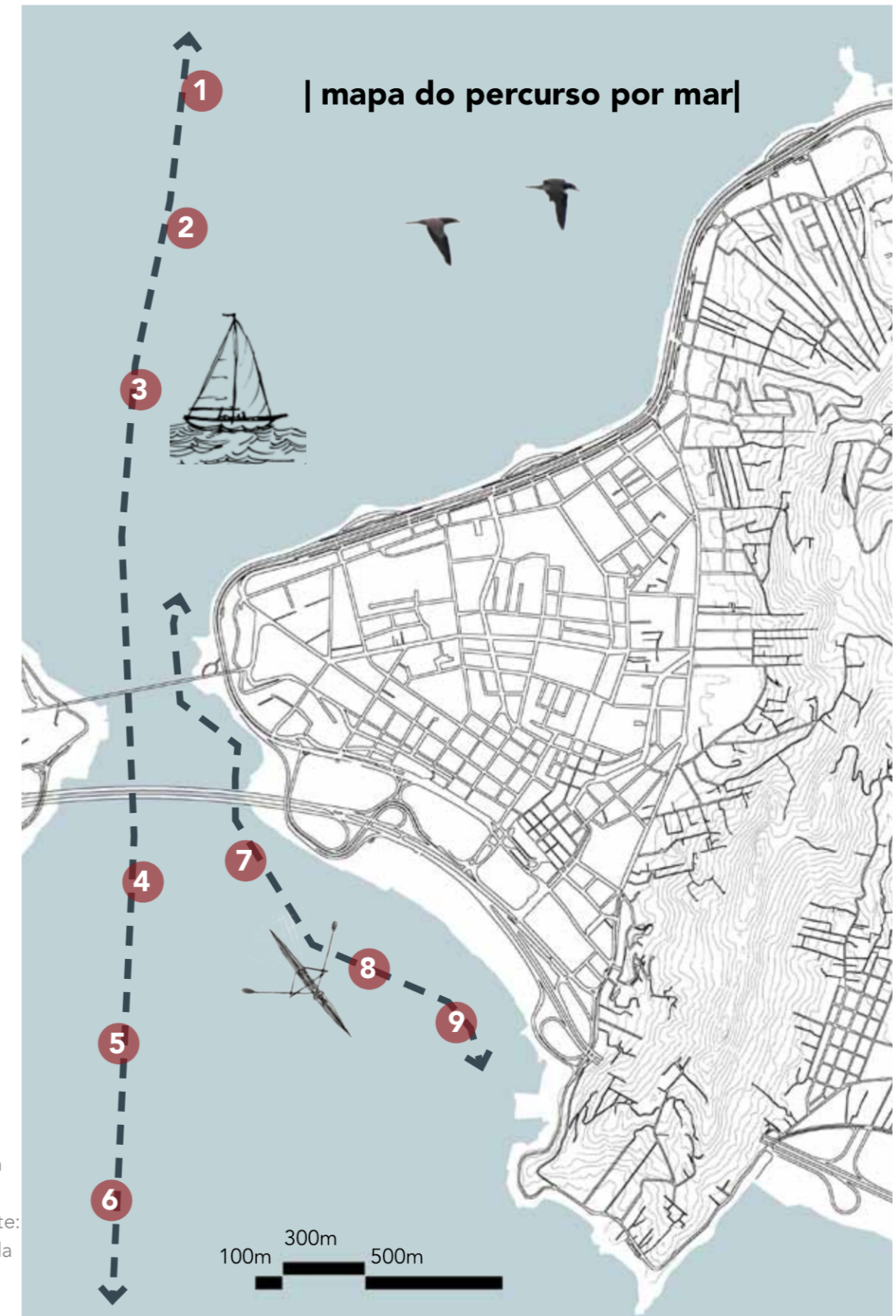
*“Hoje eu recebi procuração de um pássaro
para abrir a manhã e fechar o anoitecer.
Fiquei amoroso da natureza com essa distinção.
Não sei se vou dar conta.”*

Outro dia, cheguei no clube já olhando o mar pedalando a bicicleta. A lua deve estar quase nova. Lembrei da lua ao olhar aquela maré de sizígia com uma baixamar bem acentuada. Por uma confluência de fatores naturais, na hora que cheguei para remar o mar estava tão recuado que podia se ver uma longa extensão de areia e lama da baía, com pedras, algas e lixos aparentes. O flutuante de onde saem os barcos estava atracado na lama. Se eu quisesse remar teria que colocar o pé na lama para levar o barco até o mar. E lá fui eu, barco nas costas e pés descalços pisando na areia, depois uma lama bem espessa que afundava o pé e não se via mais o fundo. Lembrei do siri que tinha visto a pouco na beira da água. Os pés naquela lama, que nem podia se ver. Foi uma sensação bem desconfortável mas era uma experiência inevitável para uma remadora. Barco na água, tudo se esvai, o medo de pisar na lama foi rapidamente esquecido pelo prazer de se estar remando.

Na era digital mediática do conforto, remar no frio e intempéries, escrever em um caderninho e coletar cacos parece ir na contra mão dos costumes que imperam.



[Figura 32: Clube de regatas Aldo Luz, do lado de fora e dentro do galpão. Fonte: Acervo da autora, 2019]



[Figura 33: Mapa da Ilha de Santa Catarina com os percursos por mar. Fonte: Elaboração da autora, 2019]



1 panorâmica 01 | do mar para a cidade: baía norte

[Figura 34: Perspectivas da Ilha. Fonte: Acervo da autora, 2019]



2 panorâmica 02 | do mar para a cidade: baía norte

[Figura 35: Perspectivas da Ilha. Fonte: Acervo da autora, 2019]



3 panorâmica 03 | do mar para a cidade: baía norte

[Figura 36: Perspectivas da Ilha. Fonte: Acervo da autora, 2019]

entre mar & cidade | eliz tosi modolo

parque náutico Walter Lange

ponte pedro ivo

morro da cruz

prédios do centro

centro sul



4 panorâmica 4 | do mar para a cidade: baía sul

[Figura 37: Perspectivas da Ilha. Fonte: Acervo da autora, 2019]

capítulo 2 | navegar a paisagem

passarela negro quirido

túnel

morro da Queimada

iate clube Veleiros da Ilha

ponta de José Mendes

as pontes

parque náutico Walter Lange

rodoviária Rita Maria

prédios do centro



5 panorâmica 5 | do mar para a cidade: baía sul

[Figura 38: Perspectivas da Ilha. Fonte: Acervo da autora, 2019]

morro da cruz

centro sul

passarela negro quirido

morro da Queimada

iate clube Veleiros da Ilha

as pontes

prédios do centro



6 panorâmica 6 | do mar para a cidade: baía sul

[Figura 39: Perspectivas da Ilha. Fonte: Acervo da autora, 2019]

centro sul

passarela negro quirido

morro da Cruz

hospital de caridade



7 panorâmica 7 | do mar para a cidade: baía sul

[Figura 40: Perspectivas da Ilha. Fonte: Acervo da autora, 2019]



8 panorâmica 8 | do mar para a cidade: baía sul

[Figura 41: Perspectivas da Ilha. Fonte: Acervo da autora, 2019]



9 panorâmica 9 | do mar para a cidade: baía sul

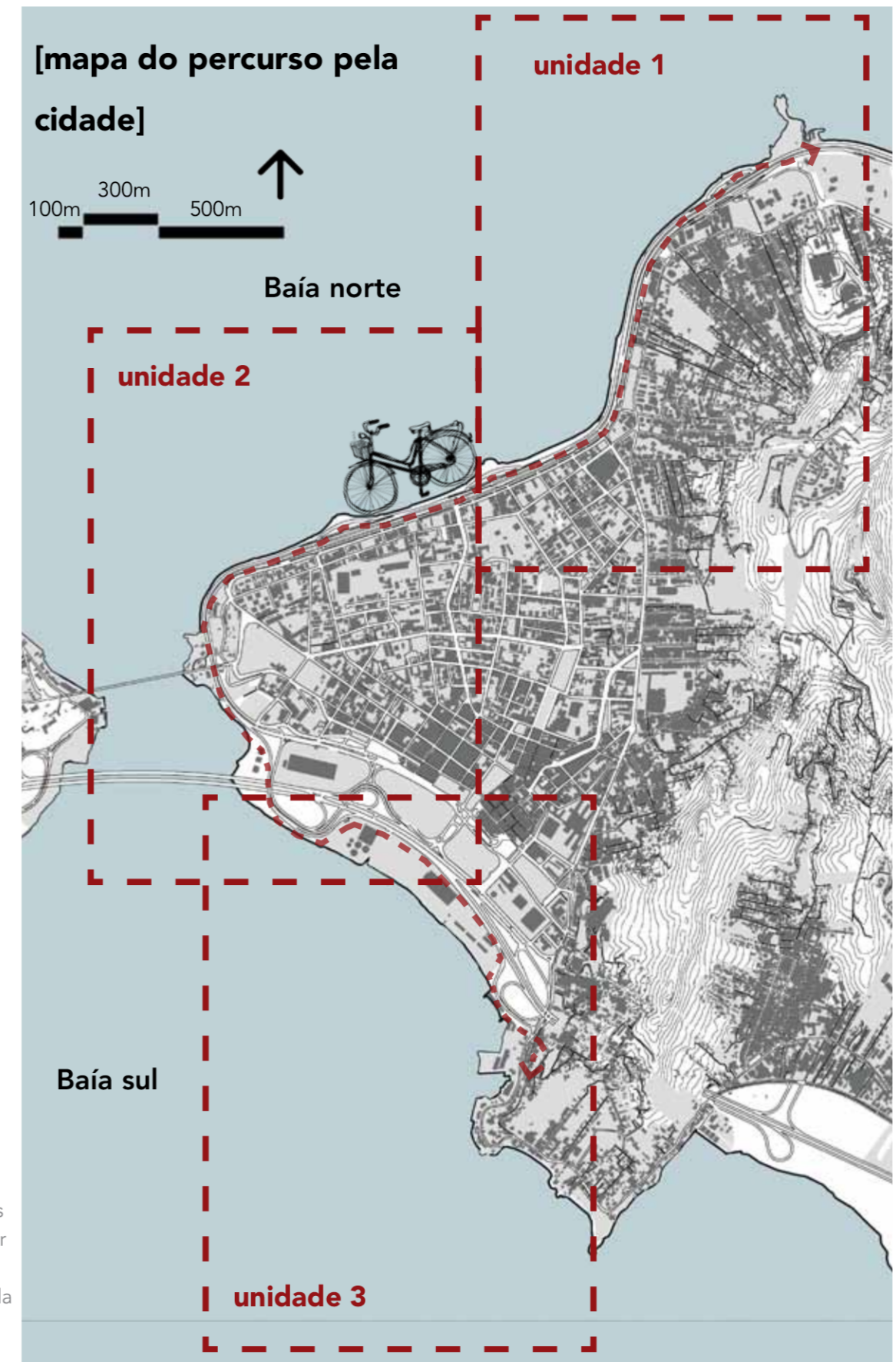
[Figura 42: Perspectivas da Ilha. Fonte: Acervo da autora, 2019]

| percurso por terra: a bicicleta |

As apreensões por terra em uma bicicleta aconteceram durante um ano, entre 2018 e 2019, em um percurso cotidiano de ir do Campus de Trindade da Universidade Federal de Santa Catarina ao Clube de Remo, no Parque Náutico Walter Lange.

Nos primeiros dias que fui ao clube de remo de ônibus, descia no TICEN e tinha que caminhar até o clube. Entretanto, para atravessar do terminal Rita Maria para o Parque Náutico Walter Lange, não era possível de se fazer de modo seguro, não existe faixa para os pedestres. O fluxo intenso de carros forma uma barreira que leva um tempo até que se tenha uma pausa para atravessar, sem segurança, correndo a várias pistas da avenida Antônio Pereira Oliveira Neto. Logo percebi que uma bicicleta facilitaria, mesmo com a distância de aproximadamente 10 km de casa, pois chegaria ao remo pela ciclovia da beira mar norte ou pelo sul.

Pedalar pelas ruas de Florianópolis é uma aventura sempre. Quando tem ciclovia é esburacada e com lombada de raiz de planta. Quando não tem ciclovia, é o caos no meio dos carros. Não tem o espaço das bicicletas. Ou pedalamos na calçada, sob os olhares atravessados dos pedestres, ou perto do meio fio na rua podendo ser atravessada por um automóvel desatento, recebendo cada espremida dos carros, ônibus e caminhões em alta velocidade. Andar de bicicleta pela cidade me fez perceber que não existe o espaço da bicicleta, existe um espaço de disputa desleal.



[Figura 43: Mapa da Ilha de Santa Catarina com os percursos por terra. Fonte: Elaboração da autora, 2019]

| figura e fundo |

O recorte escolhido para estudo foi dividido em três trechos, para que os mapas cartográficos pudessem ter uma escala apropriada para leitura dos elementos que consideramos importantes.

Assim, para a divisão definimos três Unidades de Paisagem, que, de acordo com uma perspectiva geográfica, poderia ser definida, como um “espaço de terreno com características comuns, no que se refere a sua hidrogeomorfologia, história de modificação humana e uso do território” (METZGEN, 2001, p.02).

Cada trecho possui a predominância de características semelhantes, que pudemos observar nas imagens de figura e fundo que revela o padrão de ocupação humana, perfil fundiário, espaço construído, espaço privado, malha viária.

A unidade de paisagem 1 possui como característica comum uma ocupação bem adensada na orla, com muitos condomínios de habitação verticais, onde moram pessoas de alta renda.

A unidade de paisagem 2 é uma área de transição entre o tipo de ocupação de residências e os grandes lotes vazios (sem espaço construído) do aterro Sul ou com equipamentos urbanos de grande escala, como o terminal Rita Maria.

A unidade de paisagem 3 possui muito lotes vazios (sem espaço construído) ou com equipamentos urbanos como por exemplo a Passarela de Samba, o Centro de Convenções e a Estação de Esgoto da Casan.



[Figura 43: Figura e Fundo. Elaboração da autora, 2021]

_unidade de paisagem 1 | baía norte

Definimos, para termos deste estudo, que a Unidade de Paisagem 01 está situada entre a Ponta do Coral e o Bolsão da Casan, na Beira Mar Norte, é a borda d'água que faz parte de dois bairros, Agrônômica e o início do Centro e possui um calçadão ao longo de todo o percurso com a avenida de alto fluxo contornando-o e prédios altos onde se localiza a população de alta renda.

Iniciamos o percurso na Ponta do Coral, onde entrei nas ruelas de estreitas passagens entre as casas dos pescadores que tem como fim uma pequena praia. Encontrei alguns pescadores remendando redes e conversando, alguns barcos de madeira em terra e outros no mar ancorados, pássaros sobre os barcos. Havia uma pequena praia com vegetação de restinga, conchas e a vista do lado norte da ilha. Bem na ponta mesmo, há um píer desativado com muitos pássaros o habitando. Atravessando a pouca vegetação de restinga, há outra pequena enseada com vista para a Beira Mar Norte. Ruínas e pedaços de alguma edificação podem ser encontrados no local, catei alguns cacos das ruínas para costurar, cacos que o mar devolveu. Fragmentos de um passado que se lança ao mar.

Continuo o percurso, saindo da Ponta do Coral e seguindo pela ciclovia. Mais a frente, da beira mar podia avistar a pequena praia da ponta do coral, onde eu estava antes, algumas enseadas de pedras, as ruínas e árvores diversas, aroeiras, acácias, coqueiros, castanheiras e eucaliptos. Pássaros no mar, gaivotas, garças e biguás. A primeira pequena estação



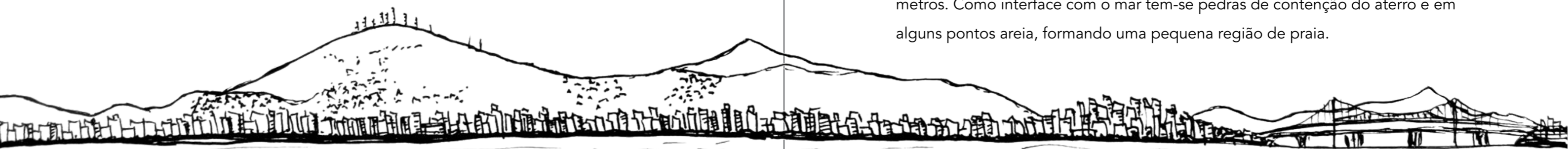
[Figura 44: Mapa das percepções apreendidas na imersões. Fonte: Elaboração da autora, 2019]

de tratamento de esgoto se localiza um pouco depois dos eucaliptos, a água de cor cinza escuro indo para o mar, muitos plásticos e lixo agarrado na tubulação da pequena estação, a maré baixa deixava o esgoto mais aparente. Barulhinho de ondas pequenas provocadas pelo constante vento nordeste dão um ar mais respirável. Olhando da Ilha via a extensão de mar até o continente, e no horizonte a cadeia de montanhas, na beira mar temos um pouco da sensação de estar em um barco, no mar olhando a terra. Continuo o percurso, estações de academia com equipamentos para exercícios e alongamentos, bancos para descansar da caminhada, mesas de concreto com um tabuleiro de xadrez fixo. Pedras de contenção separam o mar da cidade. Vi pessoas descansando e comendo nas mesas, mas não vi ninguém jogando xadrez, as peças precisariam ser pesadas para não serem arrastadas pelo vento nordeste.

Seguindo pela ciclovia, encontramos a Praça República da Grécia, onde existe o bar Koxixos, um restaurante de comidas de boteco, uma das poucas variações de uso do lado da cidade nesse percurso ao longo da beira-mar, que na maioria é uma avenida de fluxo rápido, muito movimentada e barulhenta, inquietante e irritante pela velocidade e poluição dos automóveis, em um lugar que poderia ser muito mais aprazível. Na frente do bar Koxixos tem uma pérgola de madeira com aroeiras, castanheiras e sombra. Avisto a ponta do Coral ainda, a silhueta de montanhas do norte da Ilha em tons de azul, e a silhueta do continente em tons de azuis acinzentados e pequenas ilhotas. Há bastante movimento de pessoas caminhando, correndo e pedalando pela manhã. Depois do bar Koxixos, há outra pequena estação de tratamento de esgoto, um pouco menos poluída que a primeira. Depois, tem-se um longo percurso sem equipamento algum, sem sombra, sem árvore, apenas palmeiras mirradas que não conseguem ter

corpo para fazer sombra em uma pessoa. No meio do asfalto, dividindo as pistas de carros, há ipês e aroeiras frondosas fazendo sombra ao nada, pois não há calçada no meio das pistas, nem pessoas. Mais a frente, uma pequena moita de aroeiras e plantas de mangue crescem, são um oásis no deserto de concreto e palmeiras. Um pequeno equipamento de academia e outra pequena estação de esgoto, já mais limpa. Da praça até o Bolsão da Casan podemos observar o calçadão e a ciclovia com pessoas fazendo exercícios, correndo, pedalando ou caminhando, é uma área de passagem, com alguns esparsos equipamentos. Pontualmente, podemos observar uma vegetação de restinga, com aroeiras e na maioria do caminho palmeiras e coqueiros, ou espaços sem sombreamento.

Passamos pelo heliponto, que fica na frente do Shopping Beira Mar e do Hotel Magestik, onde começa uma praia de areia com quadras para a prática de esportes. Porém, no calçadão o deserto de palmeira imperial continua. Olho para o mar e avisto a caravela pirata navegando rumo ao norte, levar os turistas para um passeio. Uma garça moura bebe água e procura alimento em mais uma saída da estação de tratamento de esgoto. Tem um monumento e mais uma estação com equipamentos de alongar. Após o trecho com quadras de areia, há uma pequena praia imprópria para banho. Um gramado separa a areia do calçadão, sinto mais proximidade com o mar do que quando tinham as pedras de contenção separando, um infortúnio que a água seja imprópria. Na grama, tinha uma canoa havaiana estacionada. Chegamos no bolsão da Casan, um muro alto com arames farpados divide a construção feita para o tratamento de esgoto. No entorno há academias, pergolados e um quiosque de vendas, com bandeirolas de marcas diversas fazendo propaganda para empresas diferentes. O acesso ao mar por faixas de pedestres nesse trecho acontece a cada 500 metros. Como interface com o mar tem-se pedras de contenção do aterro e em alguns pontos areia, formando uma pequena região de praia.



vegetação de restinga



casas de pescadores



casas de pescadores



1 panorâmica 1 | praia da ponta do coral lado leste

[Figura 45: Perspectivas da Ilha. Fonte: Acervo da autora, 2019]

[53]

ruínas



vegetação de restinga



2 panorâmica 2 | praia da ponta do coral lado oeste

[Figura 46: Perspectivas da Ilha. Fonte: Acervo da autora, 2019]

[53]

casas de pescadores



3 panorâmica 3 | colônia de pesca ponta do coral

[Figura 47: Perspectivas da Ilha. Fonte: Acervo da autora, 2019]



mesas de xadrez

continente

norte da ilha

ponta do coral

equipamento para alongar

[Figura 48: Perspectivas da Ilha. Fonte: Acervo da autora, 2019]

4 panorâmica 4 | calçadão beira-mar perto do Koxixos



barreira de prédios altos na orla

heliporto

continente

palmeiras imperiais

ciclovía e calçadão

[Figura 49: Perspectivas da Ilha. Fonte: Acervo da autora, 2019]

5 panorâmica 5 | calçadão beira-mar - lado mar



ciclovía e calçadão

alto fluxo de veículos

barreira de prédios altos na orla

palmeiras imperiais

[Figura 50: Perspectivas da Ilha. Fonte: Acervo da autora, 2019]

6 panorâmica 6 | calçadão beira-mar - lado cidade

faixas para pedestre:
acessibilidade ao mar

mar de asfalto

palmeiras
imperiais

palmeiras
imperiais

palmeiras
imperiais

palmeiras
imperiais



7 panorâmica 7 | avenida beira-mar

[Figura 51: Perspectivas da Ilha. Fonte: Acervo da autora, 2019]

ciclovía e
calçada

palmeiras
imperiais

barreira de prédios
altos na orla

alto fluxo de
veículos

shopping
Beira-mar

pergolado

pessoa
correndo



8 panorâmica 8 | avenida beira-mar

[Figura 52: Perspectivas da Ilha. Fonte: Acervo da autora, 2019]

espaço
multifuncional

bolsão
da Casan

ciclovía e
calçada

barreira de prédios
altos na orla



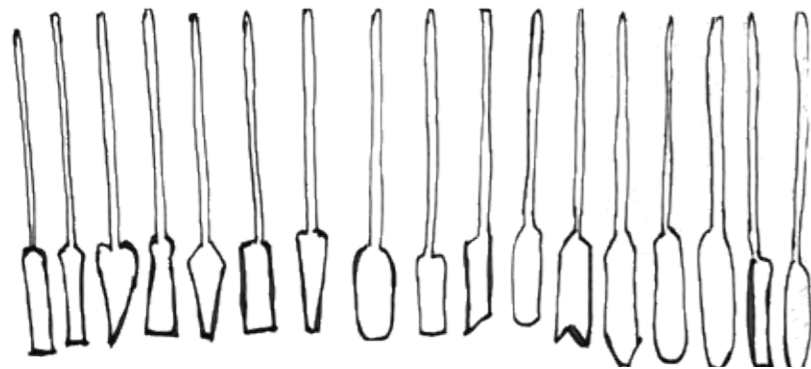
9 panorâmica 9 | bolsão da Casan

[Figura 53: Perspectivas da Ilha. Fonte: Acervo da autora, 2019]

No trapiche, pescadores jogam suas tarrafas e linhas de pesca. Mais a frente, a última faixa de pedestre para acesso a cidade fica na Rua Des. Arno Hoeschl, após a praça Portugal, onde fica o Trapiche da Beira Mar Norte, e por 2,5 quilômetros de orla não teremos acesso à cidade, apenas uma via expressa que não permite pedestres ou bicicletas de fazerem a travessia com segurança, ou seja, o próximo acesso é a passarela na frente do Centro Sul!

Seguimos em um calçadão sem sombras e as pessoas vão ficando mais raras. Já é possível ver a ponte Hercílio Luz. O encontro mar e cidade volta a ser pedras, com uma exceção de uma pequena praia entre as pedras. É possível ver a correnteza da água aumentar ao chegar mais próximo da ponte, onde o canal fica mais estreito.

Antes da ponte, tem a edificação do Corpo de bombeiros, com um trapiche próprio, seguida do Forte de Santana, uma fortaleza que permanece na paisagem por séculos, e que marca o período de militarização da Ilha para a proteção da Coroa Portuguesa. A ciclovia segue por baixo da Ponte Hercílio Luz, onde tem o Restaurante Pier 54 e o Scuna Bar. Quase passam despercebidos os pescadores debaixo da ponte, com as casas e barcos localizados bem atrás do restaurante, é mais visível por mar. Há uma pequena praia ao lado do Trapiche das escunas, chamada a praia Rita Maria, onde encontrei o maior número de cacos de naufrágios. Seguindo pela ciclovia, há um banco para se sentar e apreciar o visual bem no meio das pontes, porém já é um local mais deserto e um pouco



inseguro. Chegamos no Clube Náutico Walter Lange onde encontramos os clubes de remo, o primeiro galpão azul é o Clube Náutico Riachuelo, o segundo galpão das portas vermelhas é o Clube de Regatas Aldo Luz e o terceiro galpão com as portas verdes é o Clube Náutico Francisco Martinelli. Na frente dos clubes há o trapiche, onde colocamos os barcos na água e nas laterais do trapiche duas pequenas praias, onde utilizamos na maré muito baixa para colocar barcos na água.

Seguimos de bicicleta para a baía sul, passando por debaixo das pontes Pedro Ivo Campos e Colombo Salles. Um espaço fora da escala humana. Há uma passagem de pedestre por baixo da ponte que leva ao continente. A descida dos pedestres e ciclistas encontra-se bem deteriorada, rachaduras, buracos e uma rampa enorme. Quem chega na ilha atravessando a ponte a pé ou de bicicleta, será recepcionado por um espaço ermo, que não possui uma ligação com o centro, é preciso andar mais um quilômetro para sul para encontrar uma passarela desanimadora de subir de bicicleta, que vai sair em meio a um estacionamento de ônibus e mais meio quilômetro para chegar ao centro. Se a pessoa seguir para o norte, o percurso é ainda maior, até achar a primeira faixa de pedestres, deve andar 1,5km e quase 3km para chegar ao centro. Parece que a Ilha de Santa Catarina não é tão convidativa para quem chega andando ou pedalando a ela. Passo por debaixo das pontes de concreto, barulhos de carros passando por cima são ampliados pelos ecos do vão.



palmeiras imperiais

barreira de prédios altos na orla

grama

continente

norte da ilha

trapiche municipal



10 panorâmica 10 | avenida beira-mar

[Figura 55: Perspectivas da Ilha. Fonte: Acervo da autora, 2019]

ciclovía e calçadão

continente

norte da ilha

trapiche municipal

palmeiras imperiais

barreira de prédios altos na orla



11 panorâmica 11 | avenida beira-mar

[Figura 56: Perspectivas da Ilha. Fonte: Acervo da autora, 2019]

trapiche municipal

palmeiras imperiais

ciclistas

barreira de prédios altos na orla

ciclovía e calçadão

vegetação pouca e esparça

continente



12 panorâmica 12 | avenida beira-mar

[Figura 57: Perspectivas da Ilha. Fonte: Acervo da autora, 2019]



13 panorâmica 13 | prainha na beira-mar



[Figura 58: Perspectivas da Ilha. Fonte: Acervo da autora, 2019]



14 panorâmica 14 | calçadão beira-mar



[Figura 59: Perspectivas da Ilha. Fonte: Acervo da autora, 2019]



15 panorâmica 15 | calçadão beira-mar

[Figura 60: Perspectivas da Ilha. Fonte: Acervo da autora, 2019]



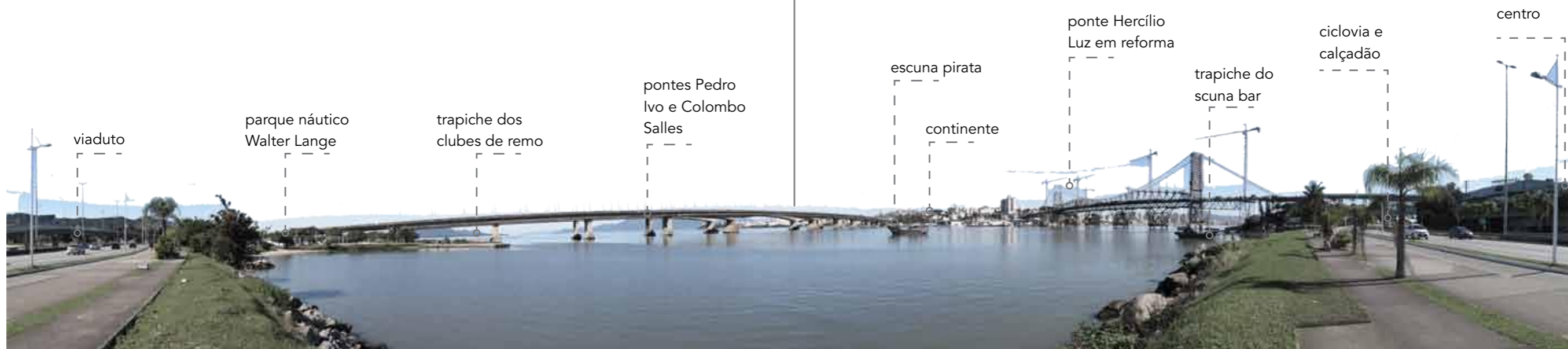
16 panorâmica 16 | vista da ponte hercílio luz para baía norte

[Figura 61: Perspectivas da Ilha. Fonte: Acervo da autora, 2019]



17 panorâmica 17 | vista da ponte hercílio luz para baía sul

[Figura 62: Perspectivas da Ilha. Fonte: Acervo da autora, 2019]



18 panorâmica 18 | entre pontes

[Figura 63: Perspectivas da Ilha. Fonte: Acervo da autora, 2019]



19 panorâmica 19 | viaduto

[Figura 64: Perspectivas da Ilha. Fonte: Acervo da autora, 2019]



20 panorâmica 20 | vista do trapiche para ponte hercílio luz

[Figura 65: Perspectivas da Ilha. Fonte: Acervo da autora, 2019]



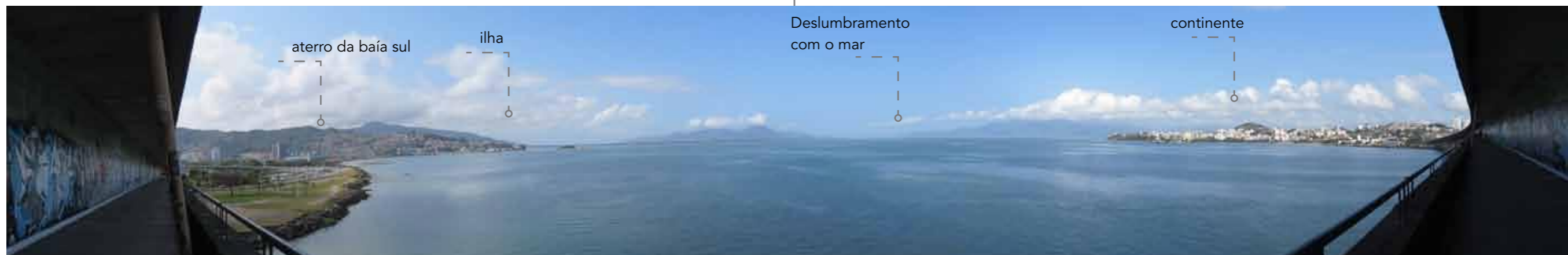
21 panorâmica 21 | vista do trapiche para pontes pedro ivo e colombo salles

[Figura 66: Perspectivas da Ilha. Fonte: Acervo da autora, 2019]



22 panorâmica 22 | vista do clube de remo para o trapiche

[Figura 67: Perspectivas da Ilha. Fonte: Acervo da autora, 2019]



[Figura 68: Perspectivas da Ilha. Fonte: Acervo da autora, 2019]

23 panorâmica 23 | vista de cima da ponte pedro ivo



[Figura 69: Perspectivas da Ilha. Fonte: Acervo da autora, 2019]

24 panorâmica 24 | baía sul - lado mar



[Figura 70: Perspectivas da Ilha. Fonte: Acervo da autora, 2019]

25 panorâmica 25 | baía sul - lado cidade

_unidade de paisagem 3 | baía sul

Definimos, para termos deste estudo, que a unidade de paisagem 3 está situada entre a ponte Pedro Ivo Campos até o late Clube de Santa Catarina Veleiros da Ilha.



[Figura 71: Mapa das percepções apreendidas na imersões. Fonte: Elaboração da autora, 2019]

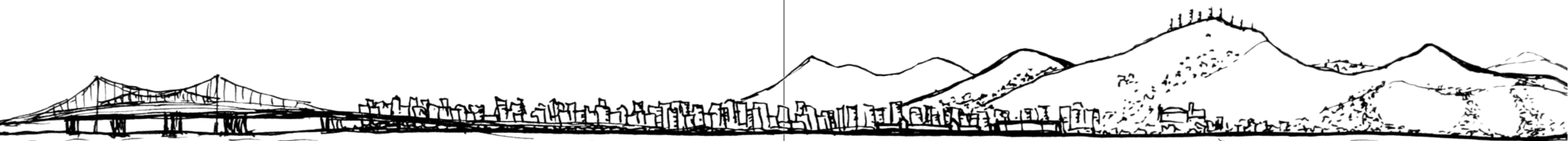


Após as pontes, a vista se abre para o sul da Ilha, uma vista incrível para o Cambirela se descortina. Há uma área de aulas de autoescola, com alguns pescadores na borda. A ciclovia acaba quando chegamos na estação de esgoto da CASAN, a partir desse ponto temos que dividir o espaço com carros em alta velocidade, não temos acesso ao mar, nem visual, é a pista de carros do lado esquerdo e um alambrado aramado do lado direito. Muitos moradores de rua moram debaixo dos viadutos e jardins. Atravessar é impossível, há muitas pistas e muitos carros em alta velocidade. Logo a frente, encontra-se o Serviço Aeroespacial da polícia civil, é um terreno cercado e gramado subutilizado na beira do mar. Seguindo, há o estacionamento do Centro de Convenções, uma área enorme para um mar de carros parados, e o edifício do Centro Sul, completamente fora de escala para estar na frente do mar. Apenas nesse ponto, há uma passarela para pedestres e ciclistas de acesso ao centro da cidade, que vai nos levar até o outro lado das pistas, em um terreno onde estão as palmeiras imperiais do projeto de Burle Marx e mais um estacionamento de ônibus. O aterro sul se transformou em um mar de concreto e estacionamento, cumprindo sua infeliz função de servir a lógica rodoviária “modernizadora”. Seguindo pela pista, tem a Passarela de Samba Nego Quirido, outra obra fora da escala humana e marítima, que bloqueia qualquer anseio de ver o mar. E mais estacionamentos de ônibus. Pedalar esse trecho, apesar de ser plano, é um desafio, pois nosso corpo humano disputa um espaço fora de escala com carros, ônibus e caminhões, uma disputa desleal e perigosa. Sigo atenta, além do fluxo

de veículos preciso prestar atenção no chão onde passo, tem muitos cacos de vidro pelo caminho, que podem me reder ao desconforto de um pneu furado em um lugar hostil.

Na passarela de samba, pela manhã, é distribuído comida para uma fila de moradores de rua que (sobre)vivem por entre os jardins, viadutos e os espaços intersticiais do aterro. Depois da passarela de samba, finalmente, há uma abertura para o mar em meio a um estacionamento de ônibus.

Passo pela colônia de pesca com edificações de madeira com telha de cerâmica, um rancho colado um no outro que, mais uma vez, obstrução do acesso ao mar. O late Clube Veleiros da Ilha marca o fim do terreno plano, daí para frente começo a subir uma estreita ladeira, na qual, novamente, disputo espaço com automóveis e chego no bairro Zé Mendes, um bairro encarapitado na encosta entre mar e o morro do maciço central. Um bairro encastelado. Do qual só vejo o mar pelas frestas das casas. Vejo o mar por entre casas, por entre muros. Casas que dão ao mar. O bairro é um penhasco que dá no mar, e no entremeio disso há casas, ruas e tudo que configura um pequeno bairro, antigo caminho para o sul, que foi substituído pelo túnel. Vejo andorinhas. Há pouco movimento de carros e ônibus comparado ao túnel, que é a opção mais rápida para quem quer ir para o centro, mas os poucos que tem, já colocam a vida do ciclista em risco, passam muito perto. Pedalo atenta ao fluxo de veículos, aos pássaros, às árvores.





26 panorâmica 26 | baía sul - lado cidade

[Figura 72: Perspectivas da Ilha. Fonte: Acervo da autora, 2019]



27 panorâmica 27 | baía sul - lado mar

[Figura 73: Perspectivas da Ilha. Fonte: Acervo da autora, 2019]



28 panorâmica 28 | cerca da estação de esgoto

[Figura 74: Perspectivas da Ilha. Fonte: Acervo da autora, 2019]



29 panorâmica 29 | estacionamento Centro-sul

[Figura 75: Perspectivas da Ilha. Fonte: Acervo da autora, 2019]



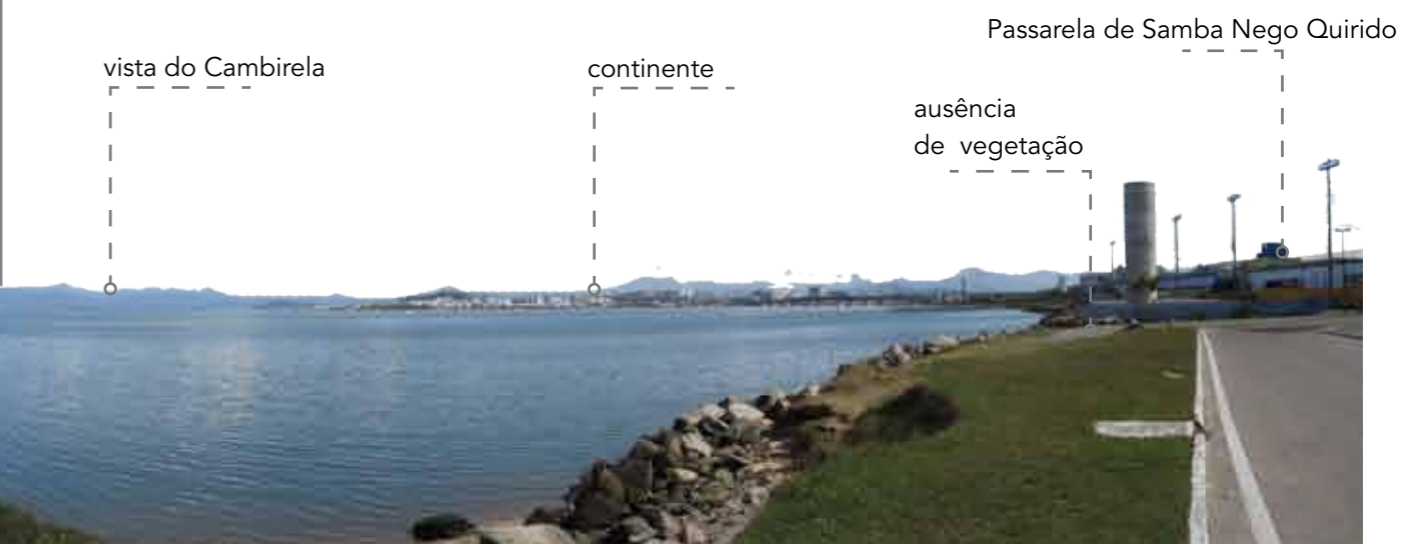
30 panorâmica 30 | estacionamento de ônibus

[Figura 76: Perspectivas da Ilha. Fonte: Acervo da autora, 2019]



31 panorâmica 31 | estacionamento

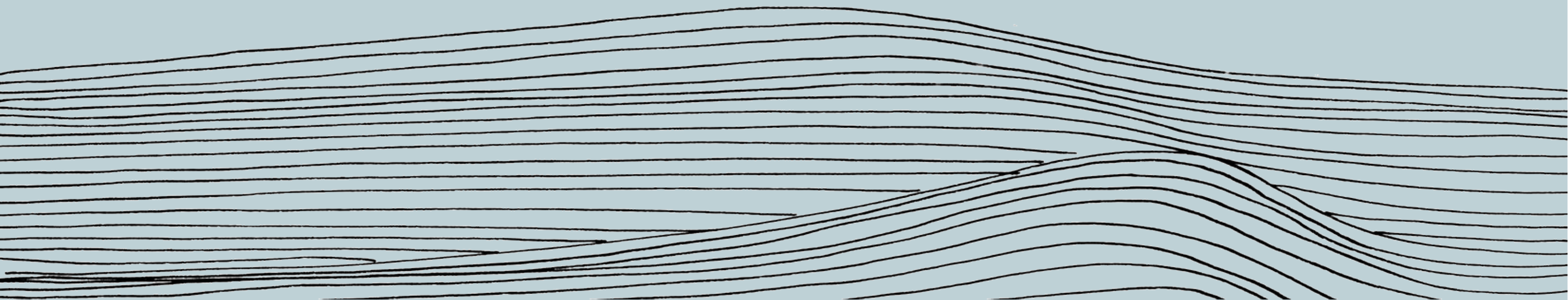
[Figura 77: Perspectivas da Ilha. Fonte: Acervo da autora, 2019]

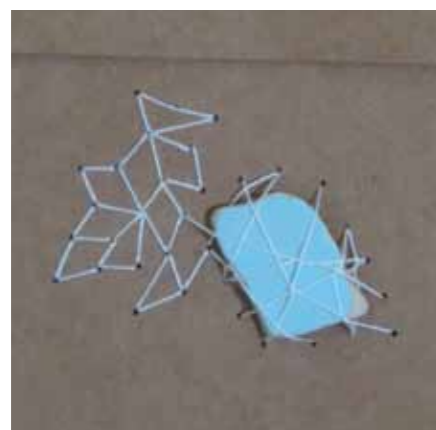


32 panorâmica 32 | baía sul

[Figura 78: Perspectivas da Ilha. Fonte: Acervo da autora, 2019]

3. | ecologia na paisagem |





como costurar os cacos do passado de modo a ir bordando vias para uma cidade navegável?

3. ecologia na paisagem

Neste capítulo, a pesquisa nos convida a pensar formas mais interessantes – pela perspectiva ambiental e urbana – de conectar mar e cidade, compreendendo os processos ecológicos que configuram a paisagem marítimo urbana. No primeiro mergulho desse capítulo, trazemos as potencialidades das conexões e encontros entre mar e cidade, e também as fragilidades da ruptura entre mar e cidade e seus impactos negativos para os habitantes costeiros. Nos pautamos nos movimentos que confluem para a reflexão acerca de uma ecologia de “ressingularização” (GUATTARI, 1990) da paisagem costeira, nos aproximando do pensamento ecosófico trazido pelo filósofo e psicanalista Félix Guattari (1990), para que, a partir de uma abordagem ético-política, avancemos para pensar uma ecologia que se volte aos elementos e habitantes marinhos.

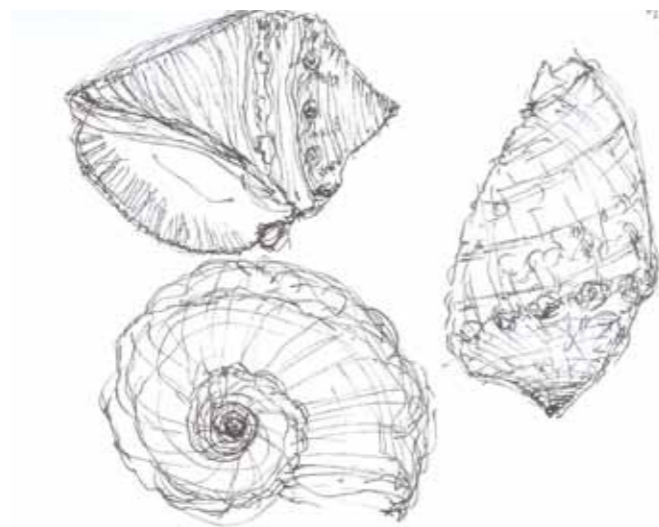
No último mergulho dessa dissertação, pretendemos traçar vias para uma cidade marítima mais navegável e fluida, queremos pensar modos de levar o mar para realidade, para o cotidiano das pessoas, sem deixar que a urbanização nas bordas passe por cima dos ciclos naturais. Assim, nos parece fundamental pautar a importância de um manejo ecológico da paisagem costeira, entendendo-a como um bem coletivo e público (TARDIN, 2018), que cumpre diversas funções socioambientais e urbanas, fundamental para a vida dos habitantes da cidade. Assim encontramos na “Trama verde e azul” uma proposta de planejamento urbano e ambiental que pode ser uma via para se integrar a área costeira que seria uma trama azul com as demais áreas verdes da cidade. A região costeira é onde nos conectamos com o mar e possui um potencial para usos e vivências harmônicas com a natureza da água e seus ciclos.



3.1 potência da paisagem

A experiência de navegar a paisagem foi fundamental para compreender aspectos da dinâmica da paisagem e ancorar a cartografia em reflexões sobre as potências marítimas encontradas no recorte analisado. Encontramos uma paisagem dinâmica que vem sendo modificada muito rapidamente, seguindo uma lógica de desenvolvimento que ameaça e compromete modos de vida tradicionais costeiros e suas singularidades, e diminuem a possibilidade de uma cidade mais marítima, navegável e conectada com os movimentos da vida.

Buscamos apresentar questões de como a disciplina de Arquitetura e Urbanismo poderia lidar com um elemento importante para a vida, como o mar, sem destruí-lo, respeitando e preservando suas características e dinâmicas naturais. Assim, buscamos nas potências marítimas, nesse contexto da cidade contemporânea, a base para se propor contatos entre mar e cidade que visem o que é coletivo, público, ecológico, um espaço costeiro voltado para mobilidades suaves (pedestre e ciclistas) e marítimas (barcas, barcos, canoas), para a vegetação nativa e a fauna e, principalmente, um ambiente conectado com suas águas.



_encontros e desencontros marítimos

A verdadeira *raison d'être* (razão de ser) da cidade costeira é a linha ao longo da qual se encontram terra e água, e isso explicará talvez que nas cidades costeiras a personalidade resista melhor do que em quaisquer outras.
[Gordon Cullen, em Paisagem Urbana]

O encontro do mar com a cidade agencia uma infinidade de interações desse ambiente com as pessoas que habitam o local, estabelecendo relações sociais, subjetivas e ecológicas, em um processo imbricado em si, que se organiza a partir de usos, práticas, atividades, vivências costeiras.

O desencontro do mar com a cidade acontece quando há uma quebra da interação desse ambiente com as pessoas que vivem no local, ocasionando uma perda de uso, de relação, de identificação, perda de espaço público, ou um desencontro com o meio ambiente, quando há uma urbanização que rompe com a lógica do mar e dos habitats costeiros, que quebram suas dinâmicas e ciclos.

Depois dos aterros, principalmente o da baía sul, aconteceu uma mudança nas subjetividades e nos modos de ocupação das bordas, pois antes o mar podia adentrar o cotidiano dos ilhéus, já atualmente, no centro da cidade e na área do aterro precisamos procurar por vestígios de maritimidade na cidade.



O mar, seu ritmo, seu cheiro, seu "temperamento", as práticas, usos e técnicas por ele demandados, implicam na maneira das pessoas relacionarem-se com este meio. Seus hábitos, enfim, suas formas de produzir cultura, todos os seus equipamentos socio-técnicos ligados ao mar, compõem a maritimidade do lugar. Existia um contínuo entre a cidade e o mar. Existiam rampas, trapiches, praia, escadas, que permitiam o acesso às águas, amuradas que evitavam os naufrágios dos automóveis. O aterro não só afastou o centro histórico do mar, mas fundamentalmente, anulou a maritimidade desta parte da ilha (SANTOS, 1997, p. 82).

Acessos e rupturas ao mar vão influenciar diretamente na urbanidade à beira mar, no uso e nas funções dos espaços costeiros. Podemos perceber que a acessibilidade ou sua falta estão também relacionados ao uso do solo e ao sistema de mobilidade do local.

A seguir, identificamos algumas práticas, características ou configurações na orla que consideramos se tratar de encontros urbanos com o mar (urbanidade na orla, cultura náutica, pesca artesanal) e outras que definimos como desencontros urbanos com o mar (edificações na orla, cultura rodoviária, poluição das águas).

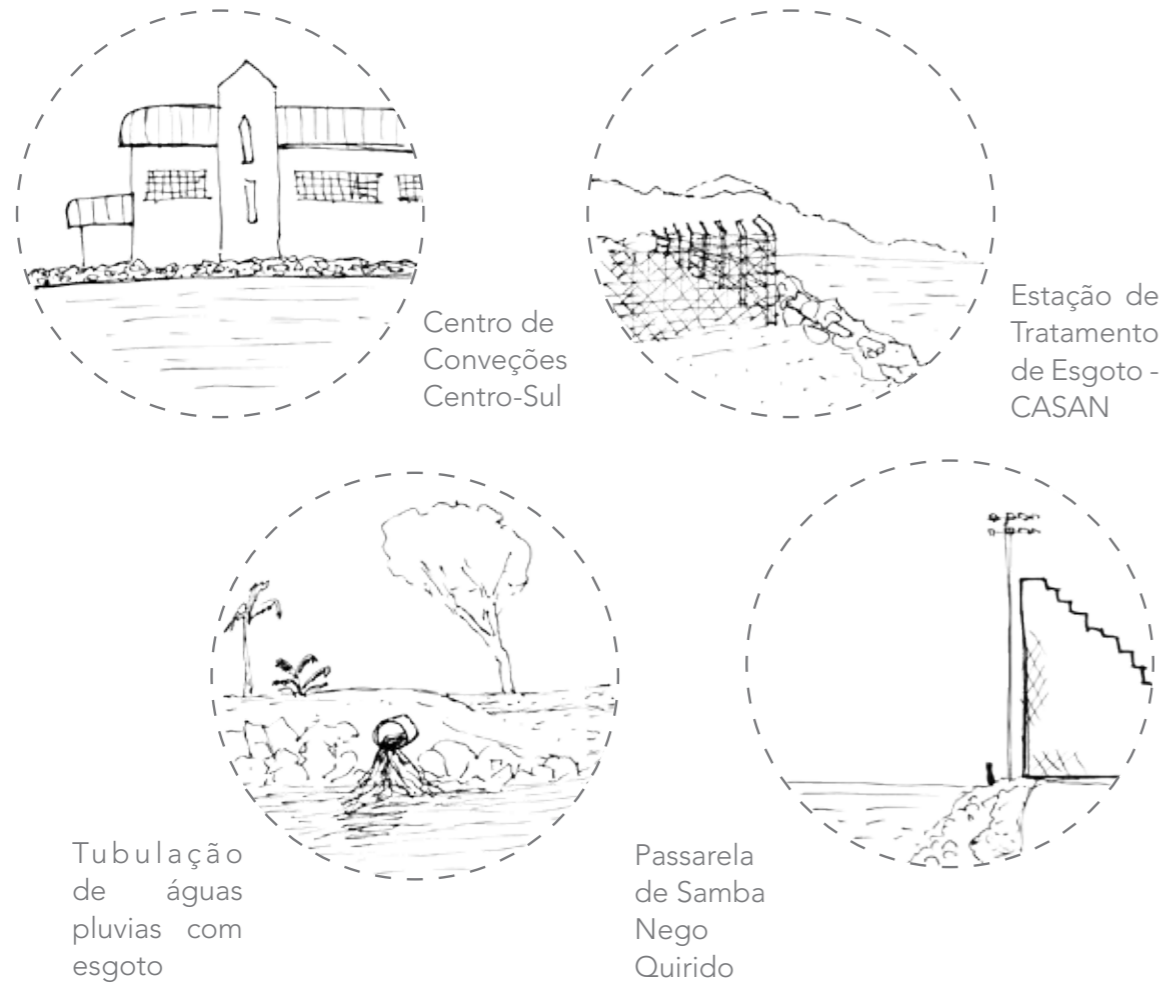
| mapa acessos e rupturas |

- Trapiches
- ↗ Faixa pedestres/ pessarola
- ⚡ Barreira física
- ▬ Contato mar



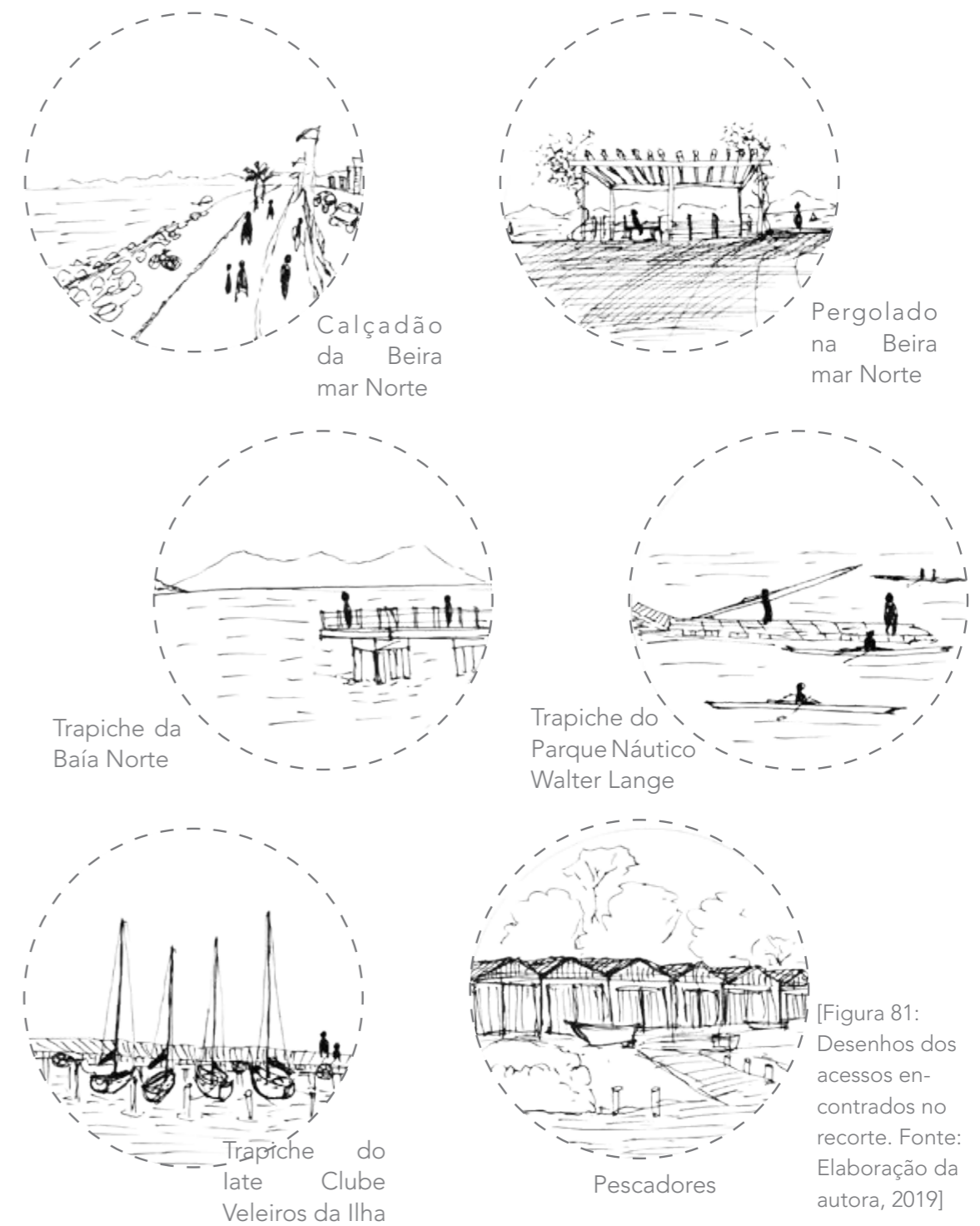
[Figura 79: Mapa dos acessos e rupturas na área do recorte. Fotografias dos trapiches. Fonte: Elaboração da autora, 2019]

_rupturas: Rupturas para o mar são estruturas que impedem ou dificultam o acesso ao mar, seja uma edificação, uma propriedade privada ou uma via de trânsito rápido sem faixas de pedestres.



[Figura 80: Desenhos das rupturas encontradas no recorte. Fonte: Elaboração da autora, 2019]

_acessos: Acessos ao mar são os caminhos que permitem chegar a borda com segurança: faixas de pedestres, rotas, ruas que possibilitam o acesso dos cidadãos ao mar.



[Figura 81: Desenhos dos acessos encontrados no recorte. Fonte: Elaboração da autora, 2019]

_urbanidade na borda

O encontro do mar com a cidade, quando é um espaço público e coletivo, é um lugar de sociabilidade cotidiana onde acontecem atividades, esportes, caminhadas, corridas, contemplação, respiro. De acordo com o dicionário Metápoles (2003), o espaço público pode ser entendido como um:

Espaço de direito do público; espaço acessível a todos, que pode ser apropriado mas nunca possuído por alguém, configurado para incontáveis ações heterogêneas e atores, resultado das articulações de qualidades sensíveis produzidas por operações práticas de vivências dos usuários (GAUSA, 2003, p.563).

A interação entre as pessoas em um espaço público e coletivo e a interação delas com o ambiente pode ser entendida como uma qualidade do espaço, um elemento que gera e caracteriza a urbanidade (MELLO, 2008). A arquiteta e urbanista Sandra Soares de Mello (2008) estuda sobre a urbanidade e a valorização dos corpos d'água, buscando articular a visão ambiental e urbanística de modo a pensar de maneira efetiva as dinâmicas do meio natural e as dinâmicas socioculturais. Mello (2008) define urbanidade como

[...] aquilo que qualifica a vida urbana, no sentido da interação entre os cidadãos no espaço coletivo, da promoção do encontro e do convívio social e, no que diz respeito ao tema em tela, da interação harmônica entre as pessoas e o corpo d'água (MELLO, 2008, p. 42).

A pesquisa sobre "Urbanidade em frentes de água" da arquiteta e urbanista Michelle Souza Benedet (2019) estuda como criar condições favoráveis para que aconteça a urbanidade nas beiras de água, por meio das intervenções urbanas. Sua área de estudo



compreende a cidade de Laguna. Para Benedet (2019), há variadas formas de abordar sobre a urbanidade, a autora classifica três grupos de pesquisadores, os que entendem urbanidade como uma qualidade e vitalidade do espaço urbano, outros que acreditam que a urbanidade está relacionada à configuração espacial, que existem elementos que podem aumentar ou diminuir a urbanidade e outros que atribuem o conceito às pessoas e como elas se sentem no espaço.

Na Beira Mar Norte foi onde encontramos maiores registros de urbanidade e também, onde contém mais infraestrutura e equipamentos ao longo da orla, possui condições para que as interações ocorram. Há calçadão, ciclovia, algumas árvores, grama, pergolados, mesas e bancos, módulos com equipamentos para alongar e fazer exercícios, parquinho, academia para idoso e o trapiche público. O movimento de pessoas caminhando, passeando, correndo, pedalando, pescando, comendo, contemplando, brincando, jogando bola, remando, acontece nos mais diversos períodos do dia e quase todos os dias com variações na intensidade, sendo que nos finais de semana têm muito mais pessoas circulando.

Na Beira Mar Sul, a urbanidade é escassa, há poucos ciclistas e pedestres que se aventuram a passar por lá e poucos pescadores que permanecem. Podemos atribuir isto a alguns fatores, que decorrem da sua história de desmaritimização e da sua configuração de orla, na qual constatamos como por exemplo, falta de equipamentos, falta de espaço público, falta de acessos (faixas de pedestres) do centro histórico a borda, barreiras físicas como as construções (centro-sul, sambódromo, estação de esgoto, estacionamentos privados) e avenidas de grande fluxo que impedem o acesso direto ao mar, entre outros.

[Figura 82: Urbanidade na borda, registro de atividades e usos à Beira mar. Fonte: acervo da autora, 2019]

cultura náutica

Nas imersões marítimo urbanas encontramos registros de maritimidade ainda presentes nos dias atuais, como foi o caso da prática de remo (centenária), da canoa havaiana (bem recente na Baía Norte) e da vela. São resquícios da cultura náutica presentes na Ilha de Santa Catarina. Entre as pontes Hercílio Luz e a Colombo Salles, existe o Parque Náutico Walter Lange, onde ficam localizados os três clubes centenários de remo que funcionam diariamente, Clube Náutico Riachuelo (1915), Clube de Regatas Aldo Luz (1918) e Clube Náutico Francisco Martinelli (1915). As mudanças urbanas e os aterros na cidade nos anos 70, marcaram profundamente a história do remo em Florianópolis. Desde a criação dos clubes em 1915 e 1918 até a década de 70, o remo teve seu período áureo de regatas, era o esporte da cidade, mas entrou em decadência após o Aterro da Baía Sul. De acordo com Santos (1997), antes do aterro, os galpões do clube estavam localizados no centro da cidade e os atletas tinham que passar pelas pessoas, atravessar as ruas com o barco nas costas para colocar nas águas da baía sul, isso era um elemento de imersão no cotidiano da cidade, o movimento dos barcos era acompanhado pela população. A ruptura do mar com a cidade trouxe consequências negativas para o remo.

Passando dificuldades na época do aterro, quando o mar foi distanciado da cidade, pois os barcos tinham de ser levados nas costas mais meio quilômetro, os clubes de remo resistiram às mudanças da cidade marítima para a cidade aterrada. Mesmo com a construção dos novos galpões, os clubes ficaram isolados da cidade, perdendo o prestígio, torcedores e o contato com o público, moradores da cidade que presenciavam o remo no cotidiano.

Construídas as novas sedes sobre o aterro, os clubes de remo de Florianópolis teriam um dos problemas resolvidos, a distância entre eles e o mar. Contudo, ao se aproximar do mar o remo se afastava da cidade, o que não finaliza por completo a tensão

[Figura 83:
Barco à remo
na Baía Sul.
Fonte: acervo
da autora,
2019]



que envolve as questões relacionadas à existência dos clubes e/ou à dinâmica das regatas (FARIAS, 2020, p. 79).

As três construções foram as primeiras do aterro, mas ficaram isoladas na época, e ainda hoje, podemos observar que as vias de trânsito rápido ainda funcionam como uma barreira para se chegar nos clubes, ou mesmo para visualizar qualquer vestígio de remadores quando olhamos do centro da cidade para o clube. Para Santos (1997, p. 58), “os clubes de regatas mantiveram a sociabilidade marítima, a cidade é que perdeu os clubes”.

Antes o remo era um esporte praticado pela elite florianopolitana, e apenas por homens. Atualmente, é possível observar mulheres presentes no remo, um ambiente que era predominantemente masculino até a década de 1990. Há também as escolinhas de remo que proporcionam o ensino e prática do remo para crianças e adolescentes de forma gratuita, para que se formem os futuros atletas.

Sempre que tem bom mar para remar, os barcos vão para a água: Canoas, Skiffs, Double skiffs além de barcos com 4 ou 8 remadores com ou sem timoneiro. São barcos delgados e ligeiros que rasgam a lâmina d'água com agilidade e técnica. Nas embarcações, o praticante rema com as costas voltadas para a proa (frente do barco), utilizando pernas, braços, tronco e abdômen para impulsionar o barco na velocidade maior possível. O remadores fazem parte da paisagem marítimo urbana da Ilha de Santa Catarina, assim como os remadores podem ver e sentir com o corpo a cidade por outra perspectiva.

Outro conectivo de mar com cidade é o late Clube de Santa Catarina Veleiros da Ilha fundado em 1942. É um clube particular para quem possui embarcação, com cerca de 400 embarcações. É um conectivo marítimo interessante da cidade com o mar, apesar de ser privado, permite e estimula a prática da vela como esporte e também acolhe veleiros e embarcações vindas de outras cidades.

_pesca artesanal

Optamos por separar a pesca artesanal da cultura náutica por ir além, e envolver uma complexa rede, que abarca a esfera econômica, social, política e subjetiva. A prática da pesca artesanal existe por toda a costa brasileira, é mais antiga que a colonização e permanece resistindo aos processos de urbanização e aos discursos de modernização da região costeira. De acordo com a antropóloga Lúcia Helena de Oliveira Cunha (2009), que estuda sobre o universo costeiro com foco na pesca artesanal, existe uma configuração própria das dimensões temporais e territoriais desse modo de vida. Segundo a autora, a pesca possui um tempo próprio, temporalidade marcada pelos movimentos próprios da natureza que é dissonante do ritmo urbano-industrial e produtivo do capital. Para a autora, coexistem os dois tempos:

O tempo natural – expressão do ritmo das chamadas sociedades tradicionais – e o tempo do relógio – expressão do ritmo dominante nas sociedades capitalistas industriais –, duas ordens temporais que estão presentes, de forma simultânea e contraditória, no ritmo de vida do pescador artesanal, quer no universo produtivo, quer em suas representações simbólicas (CUNHA, 2009, p. 60).

Segundo a autora, o “tempo natural” seria um “tempo cósmico”, regido pela lua, variação das marés, ventos, correntes, sol, estrelas, estações do ano, forças que regem o universo pesqueiro e o pescador. Um tempo que se contrapõe ao tempo do relógio, ao tempo da cidade, ao tempo cronometrado, tendo um ritmo regido pela própria atividade da pesca. A pesca se aproxima de outra lógica, de uma lógica do pertencimento. Além de uma temporalidade distinta, a autora enfatiza que a pesca exige uma espacialidade singular, uma

“territorialidade pesqueira” configurada pela “unidade espacial terra-mar-céu”.

Atuando em vários planos espaciais marítimos – tanto na superfície como no fundo do mar, nas proximidades da beirada e em espaços mais longínquos – conhecendo os caminhos do mar e as rotas de navegação, os pescadores seguem os movimentos da natureza e das espécies, explorando seu território produtivo, social e cultural de modo peculiar (CUNHA, 2009, p. 62).

De acordo com Simone Maldonado (1986, p. 07), “a especificidade do mar enquanto meio arriscado, indivisível e inapropriável juridicamente, resulta em um tipo específico de trabalhador, o pescador marítimo¹”, um tipo de produtor que tem um conhecimento sobre a natureza fundamental para sobreviver no mar e de seu trabalho no mar, assim, sua aproximação com o mar ultrapassa o sentido de trabalho, se transforma em um modo de ser e de se conectar com a natureza (MALDONADO, 1986).

Se no mar ocorre a busca do pescado, na terra ocorre a complementação da atividade pesqueira: seja onde fica sua morada, seja onde entralham as redes, consertam e fazem a manutenção de seus equipamentos (em geral nos quintais de casa), seja, ainda, onde guardam e conservam seus apetrechos de pesca. A maior parte das embarcações, em geral, permanece no porto, assim como há ainda alguns ranchos de pesca à beira da praia em algumas comunidades pesqueiras, diferentemente do passado, quando se espriavam nesse espaço (CUNHA, 2009, p. 60).

O avanço da urbanização vem ocasionando uma “perda progressiva

1 Simone Maldonado (1986) escreve no masculino “pescador marítimo”, mas é necessário colocar em questão que existem mulheres na pesca, conforme mostra Gerber (2015).

[Figura 84: Barco de pesca artesanal na Baía Norte. Fonte: acervo da autora, 2019]



de espaço vital e de acesso ao mar” (CUNHA, 2009, p. 64). Segundo Ferreira (1998), a partir da “valorização” da beira mar para fins mercadológicos, e da facilidade nos acessos às outras praias, começou, o que o autor chama de uma “higienização”, uma gentrificação dos espaços à beira-mar em Florianópolis, que tem como conseqüências a expulsão de pescadores e pessoas menos abastadas dos espaços costeiros, “A especulação imobiliária tirou o sossego, a morada, o lugar de recreio e de trabalho do pescador” (FERREIRA, 1998, p. 112). Uma lógica de “desenvolvimento” e “modernização” da cidade que não condiz com a lógica tradicional e milenar da pesca.

A argumentação apresentada por Cunha (2009) mostra alternativas de uma gestão compartilhada do ambiente costeiro, propondo um diálogo entre as ciências tradicionais e a ciências modernas, de modo a produzir “novos arranjos socioculturais e ambientais”

O que importa marcar, aqui, é que tanto o tradicionalismo quanto o modernismo presentes nas comunidades pesqueiras devem ser vistos, na história, como estando em permanente movimento

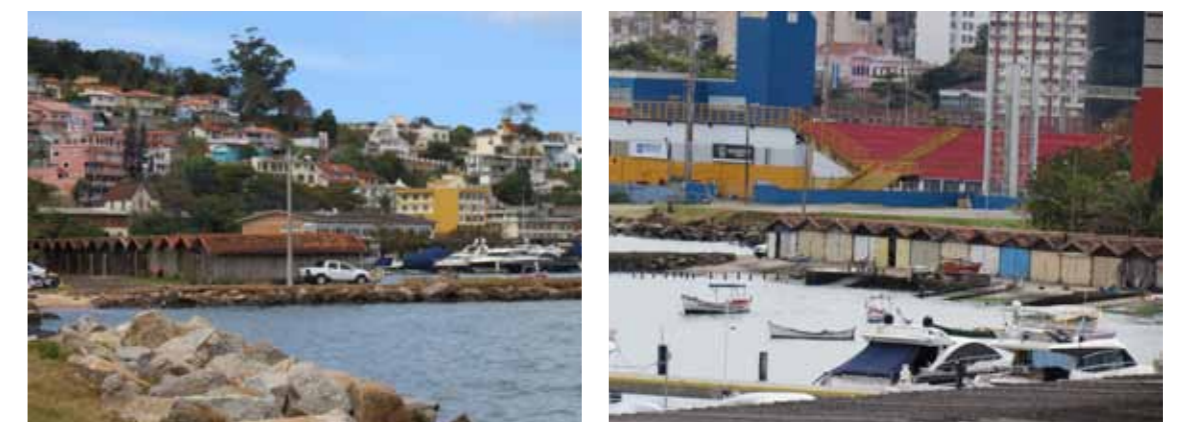


[Figura 85: Colônia de pesca na Ponta do Coral, Baía Norte. Fonte: acervo da autora, 2019]

– o que pode ensejar um leque aberto de possibilidades de conjunção entre distintas temporalidades. O que se postula é um novo encontro histórico entre tradição e modernidade, que permita articular simultaneamente passado, presente e futuro numa resignificação temporal; encontro este que permita aos pescadores artesanais (re) inscrever-se em sua história de modo protagônico (CUNHA, 2009, p. 64).

Encontramos espaços pesqueiros, colônias de pesca e ranchos onde se guardam os materiais e embarcações em três pontos da área estudada: na Ponta do Coral, debaixo da ponte Hercílio Luz e ao lado do late Clube Veleiros da Ilha – além pescadores com linhas e tarrafas ao longo do percurso, em pontos diferentes. A Ponta do Coral possui casas de pescadores artesanais e é onde existe a Associação de Pescadores da Ponta do Coral. É um espaço costeiro que faz parte da Zona de Amortecimento do Parque do Manguezal do Itacorubi, mas tem sido alvo de pressão imobiliária para a construção de um hotel de luxo com marina, ao mesmo tempo, em que se tem um movimento coletivo para que seja implementado na área um espaço para uso público, um movimento para que seja criado o parque das Três Pontas.

A pesca artesanal é uma prática que usufrui do mar de modo mutuamente benéfico, na qual há um profundo respeito ao ambiente de onde vem o pescado, um respeito a seus ciclos e dinâmicas, um modo de vida que precisa do ambiente natural para que possa existir. O que a vivência de mar, a temporalidade e territorialidade da pesca artesanal pode nos ensinar para avançarmos no âmbito da gestão costeira ecológica?



[Figura 86: Ranchos de pesca na Baía Sul. Fonte: acervo da autora, 2019]

_edificações na orla

*Tire as construções da minha praia
Não consigo respirar [...]
Especulação imobiliária
E o petróleo em alto mar
Subiu o prédio eu ouço vaia
[...] Lucro, máquina de louco
[Baiana System – música Lucro]*

A verticalização na orla é um fenômeno que se estende às demais cidades costeiras brasileiras, como pode ser observado em Balneário Camboriú, Santos, Rio de Janeiro, Recife, Salvador, Vila Velha. De norte a sul do Brasil, a indústria imobiliária avança a passos largos, pressionando para o aumento do gabarito e do potencial construtivo nos planos diretores das áreas costeiras, objetivando construir sempre no limite máximo permitido pelo lote. A indústria imobiliária acaba se apropriando da paisagem marítima para vender, para fazer marketing, a paisagem vira uma mercadoria. E os terrenos e lotes na frente do mar se tornam “valorizados” e raros, nessa lógica especulatória a paisagem marítima se torna mera mercadoria, sendo a localização junto ao mar seu principal valor de troca. Impulsionado e voltado pelo seguimento social de alta renda surgem os bairros com maior concentração renda, que alteram drasticamente a paisagem marítima pautados por uma lógica capitalista neoliberal de reprodução do espaço urbano.

Surge assim uma paisagem hegemônica, homogênea, uma barreira, uma muralha de caixotes de concreto e vidros avançando sobre os mares, orlas, praias. A consequência para a paisagem são muitas, desde a percepção visual negativa, a sensação de calor que a selva de pedra reflete até as sombras na orla que podem afetar a vegetação de restinga ou o bloqueio do vento para o restante das ruas da cidade adentro. A disputa por terra e localização nos ajuda a entender os processos que acontecem nos territórios de borda d’água. Além da questão arquitetônica desse tipo de homogeneização da construção,

vem a questão urbanística de um uso privado; as questões sociais quanto à gentrificação, à expulsão de pescadores e população local; e por fim, questões de cunho ambiental, como a retirada de vegetação costeira. A paisagem está à venda, com a privatização de áreas costeiras apenas uma minoria pode usufruir do mar, do acesso ao mar, da localização privilegiada: privatização do uso, da ocupação, do acesso e do visual.

A verticalização acontece principalmente na Baía Norte, um bairro destinado a classe de alta renda, mas ainda assim é possível usufruir de uma orla equipada e pública, na baía sul já percebemos outra dinâmica, as edificações tanto particulares (Centro Sul) como as institucionais estão localizadas na orla, impedindo qualquer acesso ao mar ou orla, sendo necessário contorná-las e passar pela rodovia. Esse fenômeno começa a se expandir para outras áreas costeiras da cidade de Florianópolis, começando pelo processo de privatização de espaços que deveriam ser públicos, como por exemplo, as áreas de marinha e as praias.

[Figura 87:
Prédios na
Beira mar
Norte. Fonte:
acervo da
autora, 2019]



_cultura rodoviária

Como podemos observar e sentir, as vias de trânsito rápido e as avenidas contornam a orla, formando um grande cinturão, que em muitos pontos impedem os pedestres e ciclistas de terem acesso ao mar. O rasgo que o contorno rodoviário provoca no tecido urbano, acaba por isolar algumas áreas de borda, que não possuem nem faixas de pedestres nem passarelas e ficam confinadas entre mar e rodovia.

Faz parte da lógica rodoviária priorizar os automóveis em detrimento dos sistemas de mobilidade suave, ou seja, as ciclovias e calçadas são relegadas a segundo ou terceiro planos, quando há plano. Na beira mar norte, há um calçadão e ciclovia na orla que permitem a circulação de pessoas e práticas de atividades no encontro do mar com a cidade. Na beira mar sul, nem existe beira mar, nem calçadão, tampouco ciclovia.

Notamos uma diferença muito grande entre as possibilidades de acessos ao mar na Baía Sul e na Baía Norte. Na Baía Norte, encontramos faixas de pedestres a cada 500 metros ao longo de sua extensão, cerca de 4 km, considerando da ponta do coral até a ponte Hercílio Luz, e na Baía Sul, encontramos apenas uma passarela nos seus 2,5 km de extensão, considerando a extensão que vai da ponte Hercílio Luz até o late Clube Veleiros da Ilha. Por

que é tão difícil acessar o mar estando no centro da cidade? Por que a baía norte tem mais acessos, equipamentos e investimentos público do que a baía sul?

A temática da mobilidade não é o foco do estudo, porém ao analisar a paisagem do recorte escolhido o sistema de mobilidade se mostrou fundamental, se relacionando diretamente com a configuração da paisagem bem como com a percepção e apreensão da paisagem, mostrou ser um ponto chave na falta de urbanidade da borda. Ao analisar o contexto histórico, a mudança modal do transporte marítimo para o rodoviário ampliou o espaço dos automóveis, criando espaços para pistas, estacionamentos, terminais de ônibus, rodoviária, viadutos, todo um aparato que contempla apenas quem está motorizado, o espaço ficou praticamente intransponível para pedestres e ciclistas, impedindo ou dificultando que se utilize o espaço para qualquer outra atividade ou sociabilidade na borda, seja voltada para uma sociabilidade urbana ou marítima.

É evidente que apenas fazer acessos a borda d'água para pedestres não seria suficiente, é necessário mais que um lugar de passagem, pois não há elementos ou equipamentos que atraiam pessoas, é preciso mais que uma costura do tecido do centro ao aterro, é preciso repensar como nos deslocamos pela cidade e construímos possibilidades de ocupar e usufruir, de modo público e coletivo, a paisagem marítima.

[Figura 88: Viaduto na frente do Clube de Remo. Fonte: acervo da autora, 2019]



_poluição das águas

Na cidade poderíamos dizer que o mar começa no bueiro da rua, por onde passam as águas pluviais que vão desaguar no mar. Águas desviadas, canalizadas, reticuladas, escondidas, esquecidas. Continuam elas o seu caminho em direção ao mar, águas que seguem seu fluxo. A poluição das águas das baías de Florianópolis é uma questão que envolve não apenas o Centro, mas os diversos bairros e até os municípios do continente que continuam a jogar esgoto no mar, sem qualquer tratamento efetivo. Apesar das primeiras obras de saneamento terem sido feitas no início do século XX (SUGAI, 2002), o problema ainda não foi solucionado. Esgotos ligados incorretamente e ilegalmente na rede pluvial ou o lixo das ruas que entra por bueiros acaba escoado junto com a água da chuva, vão terminar no mar, poluindo as águas das baías com dejetos e plásticos. A poluição das águas marinhas, córregos, nascentes e praias, faz parte de uma problemática que atinge todo um ecossistema marinho. Na baía norte, há o bolsão da Casan e as pequenas estações de tratamento de esgoto ao longo da orla (inauguradas em 2019) e na baía sul existe a estação de tratamento de esgoto da Casan, mas não são suficientes para garantir que as águas sejam próprias ao banho ou qualquer contato. A prefeitura de Florianópolis possui o programa “Floripa se liga na rede” desde de outubro de 2013. De acordo com o relatório parcial do mês de abril de 2021¹, antes do programa, 88,2% da edificações do Centro possuíam inadequações na ligação de esgoto, com o programa o número caiu para 74,6%, ou seja, um número de edificações com inadequações ainda considerado alto. As inadequações podem variar desde a ausência de caixa de gordura até esgoto conectado a rede pluvial, lançando o esgoto diretamente no mar.

¹ Relatório parcial do mês de abril de 2021 sobre o Programa Floripa Se Liga Na Rede. Disponível em <http://www.pmf.sc.gov.br/arquivos/arquivos/pdf/Relatorio_parcialFSLNR_abr2021.pdf> Acesso em maio de 2021.



[Figura 89: Bueiros na avenida. Fonte: acervo da autora, 2019]



[Figura 90: águas canalizadas. Fonte: acervo da autora, 2019]



[Figura 91: Estação de tratamento de esgoto da CASAN. Fonte: acervo da autora, 2019]

[Figura 92: Saída das águas pluviais canalizadas, ao lado do sambódromo Nego Quirido. Fonte: acervo da autora, 2019]



3.2 paisagem e complexidade

O que se pode esperar de uma cidade que deu as costas para seus rios? [...] Quem será que foram os gênios que taparam os rios com prédios e o céu com cabos?
[Filme Medianeras, 2011]

A citação da epígrafe foi retirada da narração do filme argentino “Medianeras”, a cidade narrada é Buenos Aires, porém a característica de “tapar os rios com prédios e o céu com cabos” é comum na paisagem de muitas cidades brasileiras. Ou mesmo “dar as costas para as águas” é uma metáfora para a ação de canalizar, retificar, tapar, esconder, poluir, aterrar suas águas. Não existe paisagem em beira de mar, rio ou córrego que não seja modificada com a urbanização. Se as águas não conseguem fluir naturalmente, se o mar perde espaço e suas reentrâncias são retificadas, se a vegetação é retirada, como ficam as paisagens nessas bordas d’água nas cidades contemporâneas? Como se configura a paisagem nesse encontro de água com cidade? De que modo pode acontecer um manejo ecológico da paisagem para integrar mar e cidade?

Quando compreende-se a cidade como parte de um sistema muito maior que é a natureza (SPIRN,1995), podemos começar a compreender os problemas urbanos e as soluções mais adequadas para um “cuidado das relações”(STENGERS, 2017) entre o meio ambiente e suas dinâmicas com a ocupação humana. Assim, como também é “importante identificar as atividades humanas e as condições ambientais que agravam ou geram riscos” (SPIRN,1995, p. 285).

Morin (2015) foi um pensador fundamental para adicionar o dinamismo e a incerteza na investigação científica, características bastante presentes no sistema paisagístico. As contribuições de Morin (2015) foram essenciais para

o avanço do pensamento sistêmico, acrescentando a teoria da complexidade aos sistemas. “Nos sistemas abertos, as leis de organização da vida não são de equilíbrio, mas de desequilíbrio, recuperado ou compensado, dinamismo estabilizado” (MORIN, 2015, p. 22).

_paisagem ecossistêmica

O estudo da paisagem exige uma abordagem que abarque a complexidade, assim temos a noção ecossistêmica da paisagem que permite uma compreensão muito maior do ambiente urbano como um todo. O sistema paisagístico estaria relacionado diretamente ao meio inserido ou ao ecossistema. O pensamento ecossistêmico foi bastante estudado pela arquiteta Anne Spirn (1995, p. 269), que afirma que “o ecossistema urbano contém muitos sistemas menores: parque, lagos, bosques”. Desse modo, a autora escreve que:

O conceito de ecossistema é uma ferramenta poderosa na compreensão do ambiente urbano: ele oferece uma estrutura para a percepção dos efeitos das atividades humanas e de suas inter-relações; facilita a avaliação dos custos e benefícios de ações alternativas; abarca todos os organismos urbanos, a estrutura física da cidade e os processos que fluem por ela; e é apropriado ao exame de todos os níveis da vida, de uma lagoa na cidade à megalópole (SPIRN, 1995, p. 269).

A arquiteta e urbanista Raquel Tardin (2010, 2018) contribuiu com estudos sobre a característica sistêmica da paisagem, no qual demonstra que a paisagem possui diferentes sistemas que se inter-relacionam, o urbano, o biofísico, o sociocultural, e é necessário estudá-los enquanto sistemas, como a base para a análise e compreensão da paisagem.

Tardin (2010) acredita que a paisagem pode ter um papel fundamental na qualidade do ambiente urbano, seja para preservar atributos importantes e também contribuir para a realização das dinâmicas. Segundo a autora, há um afastamento entre os sistemas naturais e os sistemas humanos e uma tentativa

de controle dos sistemas pelos humanos.

Um sistema é visto como um conjunto de elementos passíveis de estabelecer inter-relações, físicas, funcionais, e relativas à vivência da paisagem, abertas e intrincadas entre si, com o seu entorno, e com as pessoas que o vivenciam (TARDIN, 2010, p. 4).

Anne Spirn (1995) expõe diversos problemas que a dissociação entre os processos da natureza e os processos urbanos causam e, a autora traz alguns exemplos de soluções para esses problemas em algumas cidades. A cidade e a natureza ou a cidade e o mar não deveriam ser entendidos como elementos separados, ou contrários, mas sim serem compreendidos como parte de um todo, para que as soluções para os problemas também sejam tratados coordenadamente como um ecossistema. O sistema da paisagem marítimo urbana envolve diversos sistemas, desde os mais óbvios e visíveis, até aos que não notamos, mas estão presentes. Do ciclo das águas até a ocupação do solo nas margens, tudo isso vai influenciar e configurar a paisagem.

Leff (2001) mostra que a diversidade cultural e ecológica dos países do Sul requerem perspectivas mais complexas de análise das relações sociedade-natureza para se pensar as articulações dos processos ecológicos, tecnológicos e culturais do que as soluções utilizadas nos países “desenvolvidos”.

_manejo ecológico da paisagem

A filósofa Isabelle Stengers (2017) emprega o termo Gaia ao invés de Terra, e nos propõe pensar Gaia como um ser, e não apenas uma soma de processos gigantescos, um ser que reage por repercussão, não como uma totalidade em harmonia, mas que possui suas respostas próprias. Gaia seria um ser de uma potência tal que não podemos domar, um ser que nos ultrapassa. Segundo Stengers (2017), com as ações humanas “intrusivas em Gaia” tem acontecido uma instabilidade, que a autora chama de desordem climática ou ameaça climática, que seria o custo para o que chamamos de “progresso”.

Félix Guattari (2012), em *Caosmose* afirma que “o drama urbanístico que se esboça no horizonte é apenas um aspecto de uma crise que envolve o próprio futuro da espécie humana no planeta, antes da biosfera tornar-se incompatível com a vida no planeta é fundamental uma reorientação radical dos meios e das finalidades da produção” (GUATTARI, 2012, p.152). Para o autor, ações como a inflexão da industrialização, limitação do uso de automóveis, fim dos desmatamentos devem ser levadas em consideração, além do mais, o autor enfatiza que “sem transformação das mentalidades e dos hábitos coletivos haverá apenas medidas ilusórias relativas ao meio material” (GUATTARI, 2012, p.153). Um modelo dominante e hegemônico que nos desconecta do mar e dos seres não humanos, e que põe em risco as diversas espécies.

Ascher (2010) acredita em novas formas de pensar a cidade e as questões urbanas, trazendo propostas, princípios e esboçando o que se trataria de um novo urbanismo, mais “reativo, flexível”, em sintonia com as dinâmicas da sociedade; um “urbanismo multifacetado”, composto de elementos híbridos e soluções múltiplas; um “urbanismo multissensorial”, que enriquece a urbanidade do lugar; e um “urbanismo reflexivo”, no qual a análise já não precede a regra e ao projeto, mas está presente permanentemente na evolução do projeto (ASCHER,

2010, p. 97). Para Besse (2014a),

É bastante significativo que os paisagistas sejam chamados a intervir em espaços que estão em jogo questões de limites, em espaços que são bordas, limiares, passagens, intervalos, e onde surge a questão de um ordenamento possível do encontro entre o urbano e o não urbano (BESSE, 2014a, p.59).

Segundo o autor, a problemática paisagística consiste em “recosturar ligações entre a cidade e a sua localização, o seu território e seu meio natural” (BESSE, 2014a, p.59), que projetos e construções anteriores acabaram por romper, como vimos no recorte, as rodovias e edificações na beira-mar que quebraram, cortaram uma conexão da cidade com o mar.

O cuidado com a paisagem ocupa, na atualidade, um lugar crucial nas preocupações sociais e políticas pela qualidade dos quadros de vida às populações, em relação aos questionamentos sobre a identidade do lugar, sobre governança dos territórios ou, ainda, sobre a proteção dos meios naturais (BESSE, 2011, p. 07).

No artigo “Gestão de bacias hidrográficas” (PORTO & PORTO, 2008), os autores mostraram que utilizar como recorte geográfico a bacia hidrográfica para a gestão de águas e planejamento urbano tem apresentado resultados de sucesso em muitas cidades, porém, por envolver alta complexidade, esse tipo de gestão encontra inúmeras dificuldades para sua implantação de modo efetivo e duradouro. No âmbito da política pública, as questões ambientais não estão ao nível de Estado, mas ao nível de governo, se o governo troca, as questões não seguem a diante.

Mello (2008) expõe outra questão, ela mostra que a gestão das margens de corpos d’água nas cidades sobre a visão estritamente ambientalista ou a visão estritamente urbanística tem sido responsável por sua degradação, pois uma leva em conta apenas os aspectos ambientais de proteção, sem considerar as peculiaridades do meio urbano e a outra se apresenta com uma imposição da ação dos seres humanos, sem consideração com as condicionantes da natureza.

Os corpos d’água localizados nas cidades possuem um enorme potencial de referência e qualificação da paisagem urbana. Contudo, esse potencial foi frequentemente negligenciado na produção da cidade. Nem sempre as funções desempenhadas pelos espaços das margens e, sobretudo, os tipos de configuração desses espaços, caracterizam aquilo que conceituo como urbanidade. (MELLO, 2008, p. 45)

Sua abordagem de gestão ambiental é encontrar um caminho entre as duas visões, pois os corpos d’água são elementos componentes do ambiente natural e do sistema urbano. Assim sua hipótese central do trabalho é que “espaços de margens urbanas com atributos de urbanidade promovem a valorização do corpo d’água pela população”. Assim, Mello (2008) propõe uma integração entre os dois enfoques, ambiental e urbanístico para as beiras de corpos hídricos fluviais. Nossos estudos se aproximam na medida em que o mar também se configura como um corpo d’água que em muitas de suas interfaces com a cidade apresenta uma integração total, seja uma praia urbana, uma orla marítima, uma marina, uma colônia de pesca, etc. A autora mostra que quando se preserva integralmente uma área inserida no contexto urbano pode vir a acontecer invasões no território, apropriações indevidas ou desmatamentos clandestinos, pois a área tende a ficar abandonada.

A sustentabilidade ambiental urbana demanda a construção de novas relações – mais diplomáticas – entre os dois planetas, o ambiental e o urbano. A construção de um modelo viável de gestão ambiental urbana implica a abordagem integrada dos aspectos ambientais – relativos aos componentes do meio físico (abióticos) e do meio biótico – e dos aspectos urbanísticos – relativos às especificidades socioculturais do meio urbano (MELLO, 2008, p. 41).

Uma possibilidade de se pensar na paisagem urbana em consonância com o meio ambiente natural é a ideia que foi criada na França chamada “Trama verde e azul”, que consiste em se criar uma rede ecológica sob o território,

na qual a “Trama verde corresponde ao ecossistema terrestre, e a Trama Azul corresponde aos cursos d’água e as zonas úmidas”. A sua principal finalidade seria “reduzir a fragmentação dos habitats, permitir o deslocamento das espécies, facilitar as trocas genéticas e preparar a adaptação das espécies da flora e da fauna às mudanças climáticas” (CARSIGNOL, 2012).

As propostas de “trama verde e azul”, por seu caráter ambíguo utópico e instrumental, parecem transitar entre a potência de imaginações coletivas de outros cotidianos possíveis e as limitações do planejamento institucional para a transformação sócio-espacial da vida urbana (OLIVEIRA e COSTA, 2018, p.539).

No artigo intitulado “A trama verde e azul no planejamento territorial: aproximações e distanciamentos” as autoras Oliveira e Costa (2018) analisam a proposta de “trama verde e azul” no contexto da região metropolitana de Belo Horizonte, no Brasil, onde adaptaram ao contexto regional uma proposta de planejamento urbano ambiental inspirada na que surgiu em Nord-Pas-de-Calais, na França, detalhando os contextos nas quais ambas se inserem e discutindo pontos positivos e negativos, possibilidades, limitações e contradições no processo de cada uma (OLIVEIRA e COSTA, 2018).

Reconhecer a paisagem, em última instância, é reconhecer aquilo que determina e é determinante de quem somos como coletividade. É a consideração da paisagem como bem coletivo, como recurso coletivo, como a manifestação coletiva sobre o território físico/funcional, que lhe dá caráter e a esse se soma, conformando a paisagem que deriva da cultura humana sobre a natureza, a paisagem cultural (TARDIN, 2010, p. 03).

Segundo a arquiteta e urbanista Raquel Tardin (2010), a paisagem deveria ser entendida como um bem comum, de uso público e coletivo, um bem paisagístico, tanto suas características naturais quanto culturais (pesca artesanal) atreladas a paisagem.

Segundo Pere Sala (2018), a paisagem está cada vez mais sendo vista como um bem comum e como uma via para aumentar o nível de autoestima, de

identidade, assim como a qualidade de vida nas cidades. Segundo o autor, há um interesse crescente das instituições, agentes sociais e culturais, e a sociedade em geral, propondo a proteção e gestão da paisagem como base de uma política pública. Diante do acesso desigual à paisagem, entre outros reflexos de sistema econômico vigente, constatamos uma necessidade de políticas eficazes nos espaços de borda e implementação efetiva das leis.

Convém observar que a exploração dos espaços – mar e terra – dependendo dos atores sociais aí inscritos, adquire significações próprias, diferenciadas e até opostas. Por exemplo, o mar, para o veranista, é carregado de imediatismo e dotado de inscrição temporária – objeto de contemplação e consumo; para as empresas pesqueiras e atravessadores, o mar é apenas mercadoria – espaço de lucratividade; para o pescador artesanal é lugar de trabalho e vida (CUNHA, 2009, p. 62).

Para Pere Sala (2018) é vital um tratamento novo e imaginativo da paisagem e em uma nova de gestão dos territórios a partir do diálogo, pois a geração de conhecimento sobre a paisagem envolve o cruzamento de saberes plurais e diversos. Anne Spirn (1995) entende que o espaço livre pode preencher muitas funções, ele não só cria oportunidade de recreação aos habitantes urbanos como também é crucial para a preservação dos recursos naturais, o controle das cheias dos rios, proteção contra a poluição de córregos, lagos e rios bem como um espaço para passeio e moradia mais agradável. Mello (2008) mostra que existem funções urbanas e socioculturais desempenhadas pelas margens que promovem a urbanidade das bordas e funções ambientais que permite a fluidez dos ciclos da natureza, muitas vezes essas funções conflitam, mas que se pensados em conjunto podem coexistir e ainda, o uso e ocupação, feito de maneira associada às dinâmicas naturais, podem ajudar a preservar ainda mais.

Uma compreensão do ambiente natural urbano deve fundamentar todos os aspectos do projeto físico da cidade: a localização de usos específicos do solo; a forma, tamanho e paisagismo dos parques e praças urbanos; o alinhamento e a largura das ruas e vias expressas; e o padrão geral da rede de transportes da

cidade e dos lugares de trabalho, moradia e lazer. Em particular, a integração de toda a área livre urbana num plano unificado promete estender o tradicionalmente aceito valor estético e recreacional dos espaços livres a um papel crucial na saúde, segurança e bem-estar (SPIRN, 1995, p. 286).

A função socioambiental da paisagem marítimo urbana visaria promover espaços coletivos e públicos, espaços arejados para a saúde das pessoas e dos animais marinhos, acessos livres e paisagem para todos. A função social da borda marítima também poderia estar relacionada a urbanidade nas bordas, os equipamentos, infraestrutura para mobilidade leve. A função socioambiental da paisagem marítimo urbana no contexto brasileiro de produção de cidades seria pautada no acesso público e democrático à paisagem marítima como direito à cidade, primordialmente, no âmbito social, o direito de permanência nas bordas dos pescadores artesanais e populações ribeirinhas e no âmbito ambiental, a conservação da fauna e flora costeira como fundamentais para a manutenção do ciclo das águas e outros sistemas naturais.

O manejo da paisagem seria um modo de lidar com os elementos, dinâmicas, seria uma articulação enquanto um exercício, uma prática de aprender com a paisagem os movimentos que precisam ser mantidos e continuar vivos, uma condução de fluxo, tendo a paisagem como princípio. Um manejo consciente para que infraestruturas como aterro, rodovia, viaduto, não venham a ser considerados soluções únicas inquestionáveis, para que a paisagem seja gerida, pensada, de modo consciente, buscando entender os impactos de tais obras no ambiente. Com um manejo consciente e estudado respeita-se as leis naturais ao invés de priorizar as leis de mercado, as leis que humanos criaram para explorar a paisagem até não ter volta.



[Figura 93: Panorâmica da Ilha de Santa Catarina vista do mar, Baía Sul. Fonte: acervo da autora, 2019]

_outros habitantes

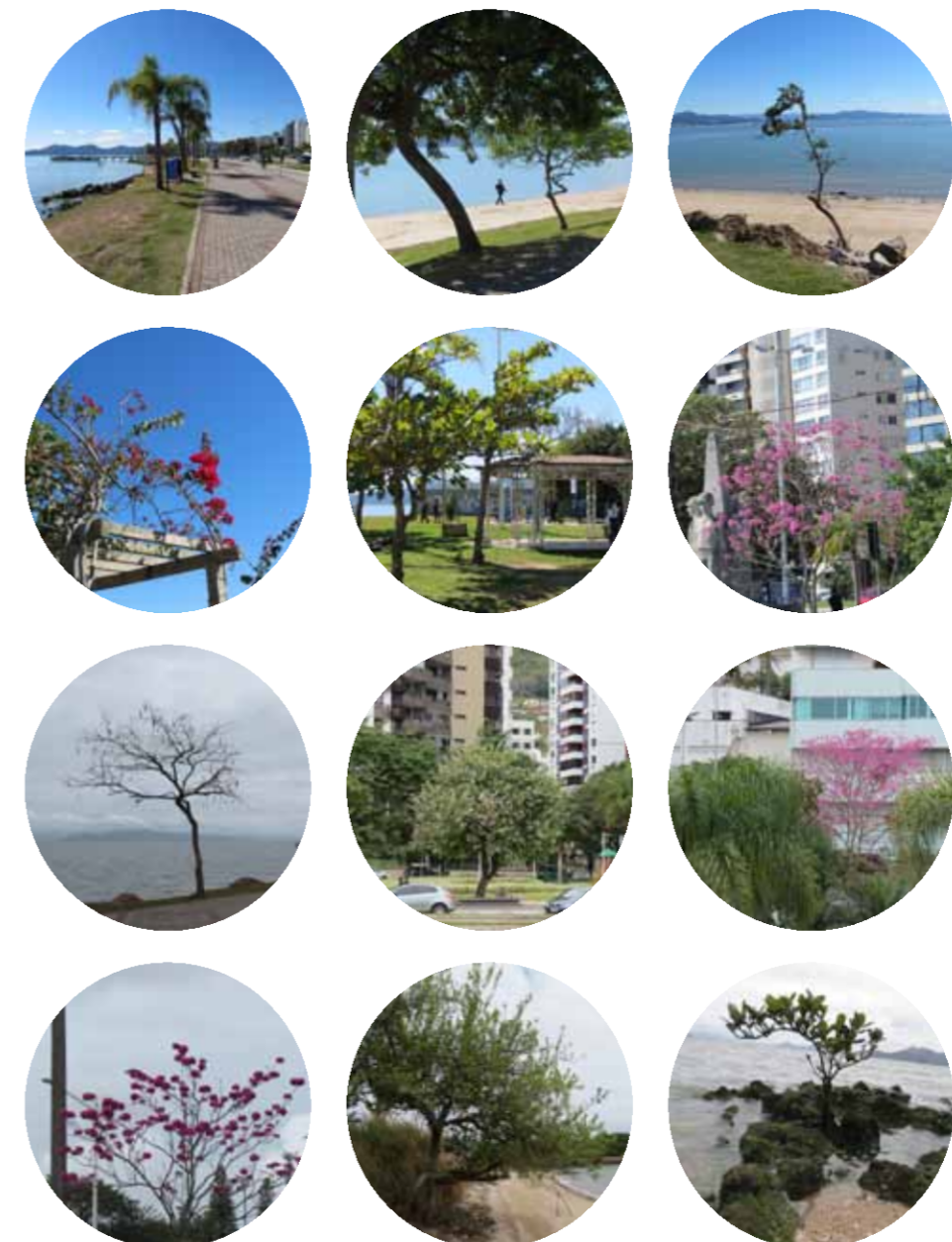
Percebemos a existência e resistência de outros habitantes, são pássaros que atravessam o céu, joão-de-barro, quero-quero, bem-te-vi, sanhaço-azul, canários, pardais, martim-pescador-verde, garças, gaivotas, fragatas, bicudinho, pássaros que habitam o espaço de encontro do mar. É importante perceber a existência e resistência de outros habitantes desse espaço costeiro, para pensar espaços de borda não apenas para humanos, mas projetos que incluam a fauna como parte integrante do sistema. Construir uma borda que permita a permanência e sobrevivência das aves marinhas requer um ambiente apropriado para elas.



[Figura 94: Fotografias de fauna encontrada no recorte.
Fonte: Acervo da autora, 2019]

_vegetação costeira

No recorte estudado, encontramos pouca vegetação na borda ou a ausência completa de vegetação em alguns pontos, por ser um lugar muito alterado pelos seres humanos e por conta da vegetação costeira de restinga consistir em um ecossistema que foi muito destruído e devastado. A restinga e os manguezais cumprem uma função ecossistêmica importantíssima na vida costeira e marinha, além de ser fonte de sustento de muitos habitantes do mar e pescadores. Muito importante social e ecologicamente que projetos para a área incluam a vegetação nativa.



[Figura 95: Fotografias de flora encontrada no recorte.
Fonte: Acervo da autora, 2019]

_por uma paisagem navegável

Segundo a socióloga Loreley Garcia (2007) a nossa relação com a água contemporânea de utilizá-la indiscriminadamente, de poluí-la, de transformá-la em mercadoria ou recurso econômico, o que deveria ser um direito, pode ser um reflexo de uma crise civilizatória de visão da vida e mundo, na qual é preciso uma revisão de valores e comportamentos, não só para que a água continue a gerar vida, mas para que a água continue seus ciclos de vida.

Recurso natural para quem? Desenvolvimento sustentável para quê? O que é preciso sustentar? A ideia de nós, os humanos, nos descolarmos da terra, vivendo numa abstração civilizatória, é absurda. Ela exprime a diversidade, nega a pluralidade das formas de vida, de existência e de hábitos (KRENAK, 2019, p. 12).

No livro “O ponto de mutação”, o físico e pensador sistêmico Fritjof Capra (1982) mostra que estamos atravessando uma crise de percepção de mundo, de visões diferentes, estamos tentando aplicar os conceitos de uma visão de mundo obsoleta, mecanicista, mas vivemos em um mundo completamente interligado e globalizado. Visão de mundo e sistema de valores precisam ser revisados, segundo Capra (1982).

Por que sustentar esse modelo de desenvolvimento em nossas cidades, modelo que passa por cima das nossas singularidades, da visão dos povos originários, dos modos tradicionais e práticas artesanais? Ver as bordas como um espaço múltiplo, dos habitantes de terra e do mar, e parar de olhar como uma mercadoria, descolonizar o olhar, mudar o modelo de cidade, pensar novas formas de mudar o mundo. Pensar a paisagem como um bem comum, um direito. Ainda mais quando tratamos de paisagens marítimo urbanas, um conjunto complexo em interação de dupla configuração.

Nesse sentido, é primordial refletir sobre uma paisagem que intensifique a vida, que volte nossa atenção aos processos ecológicos. No que diz respeito a paisagem marítimo urbana, é preciso estar atento aos processos naturais, às dinâmicas da natureza, que tem o mar como elemento natural de atenção. Gerir a paisagem de modo a deixar para as gerações futuras uma herança ecológica viva e não um fardo de destruição e poluição. Mostrar possibilidades de uma gestão ecológica da paisagem para uma cidade mais conexa com a natureza, para uma cidade navegável.

Quando, por vezes, me falam em imaginar outro mundo possível, é no sentido de reordenamento das relações e dos espaços, de novos entendimentos sobre como podemos nos relacionar com aquilo que se admite ser a natureza, como se a gente não fosse natureza (KRENAK, 2019, p. 32).

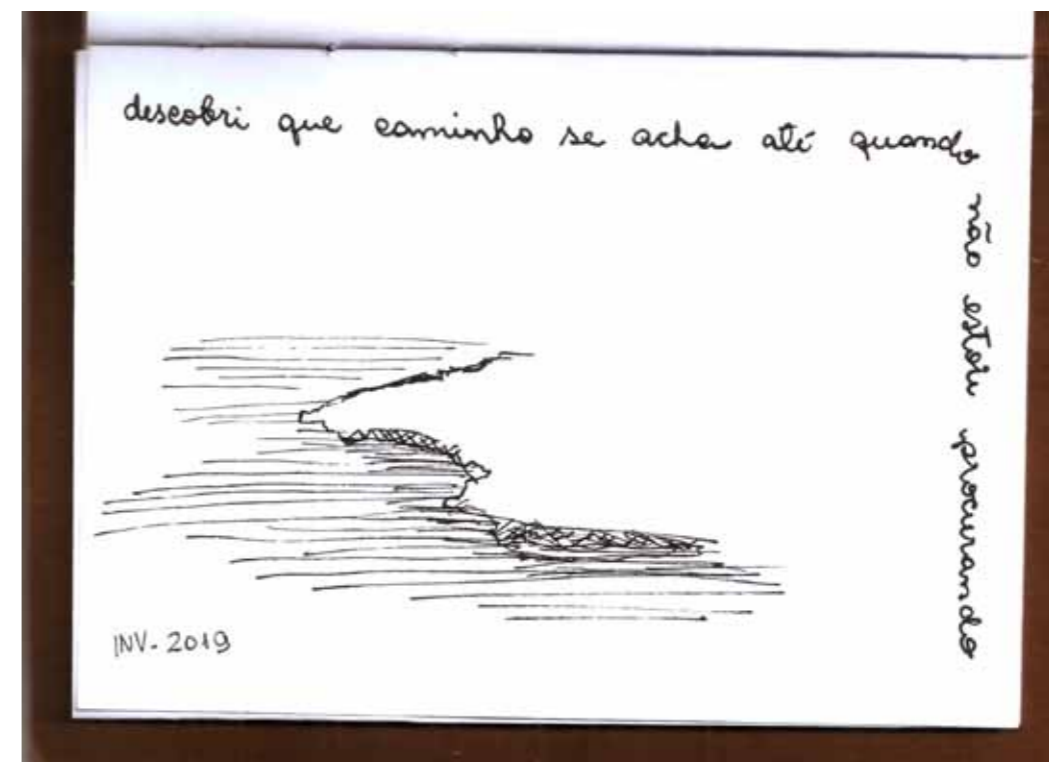
Imaginar um outro mundo é um dos papéis dos arquitetos e arquitetas. Temos a capacidade de imaginar parques urbanos costeiros como meio de preservar espécies, de fauna e flora, fazer uma conexão com o mar, para abrandar e mitigar os efeitos da cidade sobre o mar, ter urbanidade nas bordas. Parques lineares pensados como “tramas verdes e azuis” com transportes marítimos interconectando espaços. Pensar vias para tornar as paisagens marítimo urbanas mais acessíveis, inclusivas, ecológicas e humanas, com respeito aos ciclos naturais das águas, aos habitantes marinhos e habitantes tradicionais das bordas.

[...] precisamos de exploradores de novos possíveis, de exploradores daquilo que é exigido por uma criação coletiva, precisamos de artistas, de contadores, de mediadores que permitam que essas experiências sejam difundidas, sejam experimentadas em outros lugares, que se produza um novo tipo de ecologia cultural, que não é simplesmente a cultura no sentido das belas artes, mas a cultura prática, a cultura do fazer-com, fazer-com as coisas, e fazer uns com os outros.

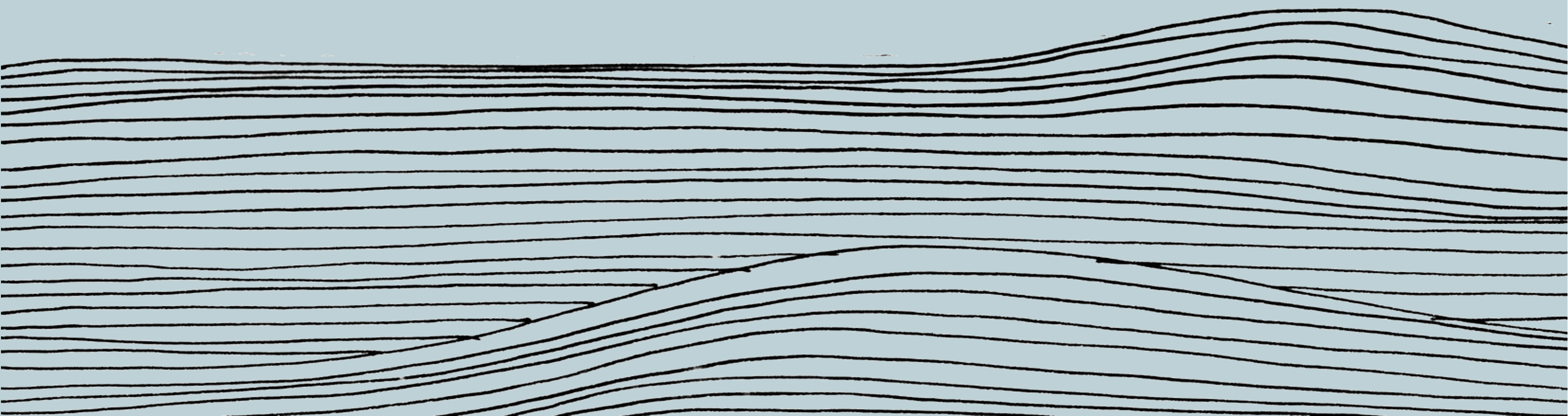
Eu diria que isso não é neutro politicamente. Deleuze havia dito que a esquerda, ao contrário da direita, precisa vitalmente que

as pessoas pensem. E pensar, no sentido de Deleuze, é esse pensamento coletivo, que podemos chamar de cultura, se nos lembrarmos que cultura é a própria vida.”(STENGERS, 2017, p.124)

Isso inclui, construir cidades que priorizem o ecossistema marinho e costeiro, as práticas de resistência de pesca artesanal e saber-fazer de embarcações tradicionais, os transportes marítimos, os habitantes do mar, e uma economia que gira em torno de práticas com zero impacto ambiental, tais como turismo náutico (charter, observação de baleias). Gestores urbanos de cidades costeiras deveriam colocar em pauta uma cidade navegável e conectada com o mar. Píers, marinas, patrimônio naval, turismo náutico, pontes elevadas mais baixas para os pedestres terem mais contato com a água e com tecnologia de levantar, ou girar para barcos passarem.



| além mar |



UM TEXTO
 ESCRITO
 DIVERSO
 EM PROSA
 INV. 2019



| além mar |

Analisar a paisagem por variadas vias, como discurso, como território produzido, como um complexo sistema, como experiência, como espaço político, nos permite experimentar as potências de pensar a paisagem para além de hegemonias, de discursos que entendem a paisagem como “beleza cênica”, padronização do olhar ou espetacularização da paisagem. Nos permite pensar na desconstrução da paisagem marítima como bucólica e pitoresca e suas ideologias burguesas atualizadas pela paisagem mercadoria, para a construção da paisagem do comum, coletiva e participativa.

A contribuição mais interessante que trazemos é o processo metodológico, o percurso poético, o horizonte que se abre com as navegações poéticas e propriamente ditas e feitas. Uma metodologia que busca ampliar o campo da arquitetura, que busca inspirar novos arquitetos a imergir. Busca deslocar o pensamento e quem sabe o corpo também para a paisagem. Surge desse desejo um modo de pensar cidade pelas bordas, de colocar a atenção nas coisas pequenas e estar em campo quase todos os dias, em todas as estações do ano. Sentir o passar das estações, do tempo e ser parte disso. Questionamentos diversos surgem com o olhar atento ao mar e suas beiras. Questionamentos de um fazer-cidade que não leva em conta as dinâmicas da natureza do mar e das águas, outrora elemento de fundamental importância para o estabelecimento e a manutenção daquela mesma cidade que resolveu dar as costas aos processos ecológicos do mar e da paisagem marítima, paisagem transformada em mercadoria, em prédios com “vista exclusiva para o mar”.

Os desafios do estudo da paisagem marítimo urbana dentro do campo

da arquitetura e urbanismo ainda são, pensar, projetar, planejar espaços costeiros que levem em conta sua complexidade e que preservem os movimentos singulares de cada paisagem. É preciso pensar um modo de projetar e planejar as bordas d'água marinha de modo a se pensar na interação entre a cidade e os elementos naturais. A complexidade das dinâmicas da natureza requer um olhar mais aprofundado, que abarque as várias escalas e tempos.

Este trabalho se propôs a pensar mais profundamente na paisagem que vem se formando na Ilha de Santa Catarina e nas cidades brasileiras, nos modelos de projetos que vem sendo propostos, e no que é entendido como paisagem no âmbito urbano. Pensar a paisagem como algo que deveria ser acessível e coletivo, um bem comum. Ainda mais quando tratamos de paisagens marítimas urbanas, tratamos de um todo complexo, pois se trata de um encontro do mar com a cidade, de uma paisagem que se configura em uma interação múltipla. O mar é fonte de vida para as espécies marinhas, é renda para quem pesca, é caminho para quem navega, é lúdico para quem brinca, é místico para quem contempla, são relações que transcendem ao espaço-físico. Esperamos contribuir com a publicação de uma pesquisa estruturada em bibliografias, historiografias, experiências paisagísticas e perceptivas relativas a paisagem marítima urbana, que tiveram como resultado as cartografias e panorâmicas da Ilha de Santa Catarina. Foi dentro dessa perspectiva poética, que percorremos os espaços de encontro entre mar e cidade, de modo a mergulhar nas suas intensidades poéticas, desvelando aos poucos a potência da paisagem marítima urbana. Por fim, é importante reconhecer algumas limitações dessa pesquisa sobre a paisagem marítima urbana, dentre os quais podemos enfatizar a necessidade de uma pesquisa que também abarque a participação de pessoas, moradores e pescadores da região. Talvez para pesquisas futuras, seria interessante compreender a paisagem pela perspectiva de outras pessoas que também a habitam, incluindo conversas e trocas mais efetivas com a população. Outra sugestão, seria de aprofundar sobre as leis e políticas de orla para traçar diretrizes concretas para projetos costeiros.

_perspectivas pós-pandêmicas

No epílogo do livro "O jardim de granito" a arquiteta paisagista americana Anne Spirn (1995) descreve duas visões de futuro para as cidades: a cidade infernal e a cidade celestial. Na cidade infernal a autora descreve um cenário do declínio da cidade e da humanidade, algo parecido com uma cena de filme pós-apocalíptico, no qual os humanos destroem seus próprios meios de sobrevivência, poluindo as águas, contaminando o solo e esgotando a terra. Na cidade celestial, é a suposição de uma cidade na qual a natureza e cidade são harmônicas. A cidade celestial oferece o estímulo à diversidade e aos recursos culturais, bem como uma aproximação com a natureza e com a dinâmica dos processos naturais. Ar fresco, água pura e espaços livres confortáveis.

A primeira edição do livro "The granite garden: urban nature and human design" foi publicada em 1984 e ao longo desses anos que o sucederam até os dias de hoje, o cenário da cidade infernal de Spirn, que se afasta de uma cidade ideal, talvez se desvele no período em que estamos vivendo, a pandemia de 2020, o ano que todo o planeta parou por conta de um vírus: as pessoas pararam, as máquinas pararam, mas a natureza não parou, sem os humanos vimos alguns fenômenos interessantes: mais pássaros na cidade, foi possível ver o céu em lugares que antes era muito poluído, águas voltaram a correr transparentes em Veneza e animais se apropriando dos espaços esvaziados da cidade. Um momento estranho e completamente novo que vivenciamos. Podemos perceber como que os espaços coletivos, públicos e ao ar livre são importantes para a saúde física e mental das pessoas e fizeram muita falta nos períodos de quarentena confinados em casa.

O corpo na cidade, por alguns dias, se transformou em uma lembrança, um desejo e cada pequena experiência cotidiana podia ser rememorada nos dias do confinamento. O que estava dado como algo inerente ao cotidiano,

rotina, viu-se transformado em algo proibido, evitável por questões de saúde pública. A experiência de escrever uma dissertação em meio a uma pandemia não poderia deixar de ser considerada. Uma escrita sobre as vivências anteriores a um período pandêmico, apreensões de cidade encarnadas que foram sendo escritas e lembradas. Uma escrita sobre espaço coletivo de borda em um momento histórico de um esvaziamento dos espaços públicos e isolamento forçado.

Não é possível viver trancado dentro de casa e a influência da cidade, da rua, da orla, que antes, podia passar despercebida no cotidiano, passou a ser muito mais apreciada, passou a ser fundamental. A saudade de se estar à beira mar e na cidade, passou a fazer parte do nosso imaginário. O período pandêmico ensinou muitas coisas e evidenciou diversos problemas que estavam latentes, assim como, acelerou processos que vinham se desenrolando a pouco tempo. A conjuntura pandêmica no Brasil não poderia ser pior. Escrever enquanto um caos reina no país, uma pandemia ameaça a vida humana e os humanos que ameaçam todas as vidas do mundo continuando com um sistema que já ruiu e rói o mundo. A caça às baleias, a pesca predatória, o aquecimento das águas e o derretimento das geleiras, hoje sabemos que estão conectados, e o esgoto e lixo que uma pequena cidade lança no mar tem consequências para o mundo inteiro, visto que são milhares de pequenas e grandes cidades a lançarem milhares de lixo. Somos todos responsáveis por mudar hábitos na cidade e mudar as políticas públicas.

O inferno dos vivos não é algo que será; se existe, é aquele que já está aqui, o inferno no qual vivemos todos os dias, que formamos estando juntos. Existem duas maneiras de não sofrer. A primeira é fácil para a maioria das pessoas: aceitar o inferno e tornar-se parte deste até o ponto de deixar de percebê-lo. A segunda é arriscada e exige atenção e aprendizagem contínuas: tentar saber reconhecer quem e o que, no meio do inferno, não é inferno, e preservá-lo, e abrir espaço (CALVINO, 1990, p. 150).

Saber abrir espaço em meio a um futuro incerto, muitas expectativas

de melhoras na relação das pessoas com a cidade. As apreensões, caminhadas, pedaladas, remadas pela cidade marcam um período pré-pandêmico de vivência da cidade, mas a escrita da dissertação atravessa a pandemia, deixando marcas no texto e no corpo que escreve, mas também vem trazendo novos autores que se tornam necessários como discursos potentes e diretos, como o líder indígena e ambientalista Ailton Krenak (2019), trazendo novas perspectivas diante dos acontecimentos no mundo e na vida a acadêmica.

O que aprendi ao longo dessas décadas é que todos precisam despertar, porque, se durante um tempo éramos nós, os povos indígenas, que estávamos ameaçados de ruptura ou da extinção dos sentidos das nossas vidas, hoje estamos todos diante da iminência de a Terra não suportar a demanda (KRENAK, 2019, p. 23).

O ensino passa a ser à distância, assim como várias novas formas de se comunicar e interagir. Foram precisas reformulações e adaptações para que se continuasse o movimento da escrita, para não sucumbir às notícias mórbidas. Para não sucumbir à estagnação de um corpo enclausurado aos medos, inseguranças e incertezas de cada dia. Confinada em casa, escrevendo sobre mar & cidade, sentia uma saudade do mar, uma ânsia de ir remar, um desejo de estar debaixo d'água, completamente imersa. Lembranças da potência de ser água e poder fluir novamente.

Desaparecer na água profunda ou desaparecer num horizonte longínquo, associar-se à profundidade ou à infinidade, tal é o destino humano que extrai sua imagem do destino das águas (BACHELARD, 1998, p. 14).

Atravessando uma pandemia, vemos cada vez mais a pertinência de se priorizar o meio ambiente no planejamento da cidade e destacar a função socioambiental da paisagem. Pensar que somos parte do meio ambiente, somos a natureza, somos mar, como parte integrante de um ecossistema muito maior. A consciência de nosso pertencimento à natureza amplia nossa visão para pensar paisagens para a vida.



| referências bibliográficas |

- AMADO, Jorge. Mar Morto. São Paulo: Círculo do Livro, 1986.
- ASCHER, François. Os novos princípios do urbanismo. Tradução e apresentação Nadia Somekh. São Paulo: Romano Guerra, 2010.
- BACHELARD, Gaston. A poética do espaço. São Paulo: Martins Fontes, 1993.
- BACHELARD, Gaston. A água e os sonhos: ensaio sobre a imaginação da matéria. São Paulo: Martins Fontes, 1998.
- BARROS, Manoel de. Livro sobre nada. Rio de Janeiro: Record, 2002.
- BENEDET, Michelle Souza. Urbanidade em frentes de água: o encontro da água, da cidade e das pessoas. 2019. 460 p. Tese (Doutorado) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2019.
- BESSE, Jean-Marc. O gosto do mundo: exercícios de paisagem. Rio de Janeiro: EdUERJ, 2014a.
- BESSE, Jean-Marc. Entre a geografia e a ética: a paisagem e a questão do bem-estar. Trad. Eliane Kuvasney e Mônica Balestrin Nunes. GEOUSP – Espaço e Tempo (Online) São Paulo v. 18 n. 2 p. 241-252, 2014b.
- BRANDAO, Ludmila de Lima. A casa subjetiva: matérias, afectos e espaços domésticos. São Paulo: Perspectiva, 2008.
- BONDIA, Jorge Larrosa. Notas sobre a experiência e o saber de experiência. Rev. Bras. Educ., Rio de Janeiro, n. 19, p. 20-28, Abril, 2002.

- CALVINO, Ítalo. As cidades invisíveis. 1ª ed. [Le città invisibili, 1972] São Paulo: Companhia das letras, 1990.
- CALVINO, Ítalo. Marcovaldo ou As estações na cidade. São Paulo: Companhia das Letras, 1994.
- CALVINO, Ítalo. Coleção de areia. 1. ed. Tradução de Maurício Santana Dias. São Paulo: Companhia das Letras, 2010.
- CAPRA, Fritjof. O Ponto de Mutação. São Paulo: Cultrix, 1982.
- CARSIGNOL, Jean. Des passages à gibier à la Trame Verte et Bleue: 50 ans d'évolution pour atténuer la fragmentation des milieux naturels en France. Revue Le Naturaliste Canadien, Volume 136, numéro 2, printemps 2012, p. 76-82. Disponível em <<http://id.erudit.org/iderudit/1009111ar>>. Acesso em: 20 de outubro de 2015.
- CAUQUELIN, Anne. A invenção da paisagem. São Paulo: Martins Fontes, 2007.
- CERTEAU, Michel. A Invenção do cotidiano: Artes de fazer. Trad. Ephraim Ferreira Alves. 13. ed. Petrópolis: Vozes, 2007.
- CERTEAU, Michel; GIARD, Luce; MAYOL, Pierre. A invenção do cotidiano: 2. morar, cozinhar. Petrópolis: Artes de Fazer, 1996.
- CITTON, Yves. Da economia à ecologia da atenção. Ayvu, Rev. Psicol., v. 05, n. 01, p. 13-41, 2018
- COLLOT, Michel. Poesia, paisagem e sensação. [Tradução Fernanda Coutinho]. Rev. de Letras - NO. 34 - Vol. (1) - jan./jun. 2015.
- CORBIN, Alain. Território do vazio: a praia e o imaginário ocidental. São Paulo: companhia das Letras, 1989.
- CULLEN, Gordon. Paisagem Urbana. Lisboa: Edições 70, 2006.
- CUNHA, Lúcia Helena. Significados múltiplos das água. In: DIEGUES, A. C. (Org.). A imagem das águas. São Paulo: Hucitec, 2000.

- CUNHA, Lúcia Helena. O mundo costeiro: temporalidades, territorialidades, saberes e alternativas. *Desenvolvimento e Meio Ambiente*, n. 20, p. 59-67, jul./dez. Curitiba: Editora UFPR, 2009.
- DEÁK, Csaba. A Cidade: do Burgo a Metrópole. *Espaço & Debates*, n.34, p. 113-120, 1991.
- DEBORD, Guy. *A Sociedade do Espetáculo*. São Paulo: ebooksBrasil, 2003.
- DIEGUES, Antonio Carlos. *Ilhas e mares: simbolismo e imaginário*. São Paulo: HUCITEC, 1998.
- DIEGUES, Antonio Carlos. *O mito moderno da natureza intocada*. São Paulo: HUCITEC, 2008.
- FARIAS, Mário Machado. Remo versus aterro: memórias dos clubes de remo de Florianópolis durante o aterro da baía sul da década de 1970. 2020. 89 f. Dissertação de Mestrado (Programa de Pós-Graduação em Educação), Centro de Ciências da Educação, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2020.
- FERREIRA, Sérgio Luiz. *O banho de mar na Ilha de Santa Catarina*. Florianópolis: Editora das águas, 1998.
- FOUCAULT, Michel. De espaços outros. In: *Estudos Avançados*, São Paulo, v. 27, n. 79, p. 113-122, jan. 2013. Disponível em: <<http://www.revistas.usp.br/eav/article/view/68705/71285>> Acesso em 10 de setembro de 2020.
- GAUSA, Manuel. *The Metapolis Dictionary of Advanced Architecture: City, Technology and Society in the Information Age*. Barcelona: Actar, 2003.
- GERBER, Rose Mary. *Mulheres e o mar: pescadoras embarcadas no litoral de Santa Catarina, sul do Brasil*. Florianópolis: Editora da UFSC, 2015.
- GIACOMEL, Angélica et al. Conhecimento e cartografia: tempestade de possíveis. In: FONSECA, T.; KIRST, P. (Ed.). *Cartografias e devires: a*

- construção do presente*. Porto Alegre: UFRGS, 2003.
- GUATTARI, Félix. *Caosmose: um novo paradigma estético*. - 2 ed. - São Paulo: Editora 34, 2012.
- GUATTARI, Félix. *As três ecologias*. Tradução Maria Cristina F. Bittencourt. Campinas: Papirus, 1990.
- GUATTARI, F. e ROLNIK, S. *Micropolítica. Cartografia do Desejo*. Petrópolis: Editora Vozes, 2005.
- HARKOT, Marina Kohler. *A bicicleta e as mulheres: mobilidade ativa, gênero e desigualdades socioterritoriais em São Paulo*. 2018. Dissertação (Mestrado em Planejamento Urbano e Regional) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2018. doi:10.11606/D.16.2018.tde-17092018-153511. Acesso em: 2020-12-11.
- HARVEY, David. *Espaços de Esperança*. Trad. de Adail Ubirajara Sobral e Maria Stela Gonçalves São Paulo: Edições Loyola, 2004.
- HEMINGWAY, Ernest. *O velho e o mar*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2011.
- HOBBSAWM, Eric. Do feudalismo para o capitalismo. In "A transição do feudalismo para o capitalismo" – Um debate (com outros autores). Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2004.
- HORN FILHO, N. O. Estudos morfossedimentares (1970- 2004) nas praias da ilha de Santa Catarina, SC, Brasil, uma síntese. *Revista Gravel*, 2, 57-70, 2004.
- INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL (IPHAN). *Patrimônio Naval Brasileiro*. Autoria Dalmo Vieira Filho. Brasília, DF: Iphan, 2012.
- INSTITUTO PATRIMÔNIO URBANO DE FLORIANÓPOLIS (IPUF). Disponível em <http://ipuf.webflow.io/mapoteca_digital?fbclid=IwAR0bjH7TVTs2>

- dHF03ZvcSZdX5Tzsl0yD4tC-l2V1o57mkUz1Zomol-Ud_h8> Acesso em 21 de janeiro de 2021
- JACQUES, Paola Berenstein (org.). Apologia da deriva, escritos situacionistas sobre a cidade. Rio de Janeiro, Casa da Palavra, 2003.
- JACQUES, Paola Berenstein. Elogio aos errantes: a arte de se perder na cidade. In: JEUDY, H. P., JACQUES, P. B. Corpos e cenários urbanos. Territórios urbanos e políticas culturais. Salvador: EDUFBA, 2006.
- JACQUES, Paola Berenstein. Corpografias urbanas. Arqutextos, São Paulo, ano 08, n. 093.07, Vitruvius, fev. 2008 Disponível no endereço: <<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arqutextos/08.093/165>>
- JACQUES, Paola Berenstein. Elogio aos errantes. Salvador : EDUFBA, 2012.
- KLINK, A. Cem dias entre céu e mar. 6 ed. Rio de Janeiro: José Olympio, 1985.
- KLINK, Amyr. Mar sem fim: 360o ao redor da Antártica. São Paulo: Companhia das letras, 2000.
- KRENAK, Ailton. Ideias para adiar o fim do mundo. São Paulo: Companhia das Letras, 2019.
- LANSING, Alfred. A incrível viagem de Shackleton: a saga do Endurance. Editora José Olímpio: Rio de Janeiro, 1989.
- LEFF, Enrique. Interdisciplinaridade, ambiente e desenvolvimento sustentável. In: Epistemologia ambiental. São Paulo: Cortez, 2001. p. 59-82.
- MALDONADO, Simone Carneiro. Pescadores do mar. Editora Ática SA, São Paulo: 1986.
- MEDIANERAS: Buenos Aires na Era do Amor Virtual. Direção de Gustavo Taretto. Buenos Aires: Instituto Nacional de Cine y Artes Audiovisuales, 2011. 1 DVD (95min.).
- MELLO, Sandra Soares de. Na beira do rio tem uma cidade: urbanidade e valorização dos corpos d'água. 2008. 348 f. Tese (Doutorado em

- Arquitetura e Urbanismo) Universidade de Brasília, Brasília, 2008.
- MODOLO, Eliz Tosi. Mar & cidade: política, poética e peixes. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Arquitetura e Urbanismo) – Universidade Federal do Espírito Santo, 2017.
- MORIN, Edgar. Introdução ao pensamento complexo. Porto Alegre: Sulina, 2015.
- OLIVEIRA, Ana Mourão; COSTA, Heloisa Soares de Moura. A trama verde e azul no planejamento territorial: aproximações e distanciamentos. On-line version ISSN: 2317-1529. Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais. São Paulo, v.20, n.3, p.538-555, set.-dez. 2018. Disponível em <<http://rbeur.anpur.org.br/rbeur/article/view/5663>> Acesso em 05 de julho de 2019.
- OLIVEIRA, Ana Mourão. A trama verde e azul: transitando entre a abstração e a experiência urbana. Tese (Doutorado) – Universidade Federal de Minas Gerais, Departamento de Geografia, 2019.
- ONDJAKI. Os da minha rua. Rio de Janeiro: Língua Geral, 2007.
- PALLASMAA, Juhani. Os olhos da pele: a arquitetura e os sentidos. Porto Alegre: Bookman, 2011.
- PAULO, Diogo Bonelli. Análise da regularidade da venda da Ponta do Coral: procurando uma solução para o impasse urbano. 2019. 146f. Dissertação (Mestrado em Geografia) - Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2019.
- PREFEITURA MUNICIPAL DE FLORIANOPOLIS. Disponível em <http://geo.pmf.sc.gov.br>> Acesso em 21 de janeiro de 2021.
- PORTO, Monica F. A.; PORTO, Rubem L. Gestão de bacias hidrográficas. Estudos Avançados. On-line version ISSN 1806-9592. Estud. av. vol.22 no.63 São Paulo 2008. Disponível em <<http://dx.doi.org/10.1590/>

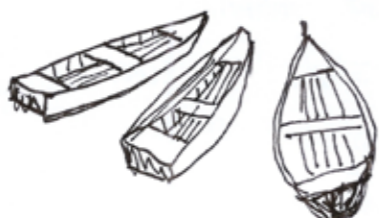
- S0103-40142008000200004>. Acesso em 20 de setembro de 2019.
- RAGO, L. Margareth. Epistemologia feminista, gênero e história. In: PEDRO, Joana; GROSSI, Miriam (orgs.) - MASCULINO, FEMININO, PLURAL. Florianópolis: Ed. Mulheres, 1998 Disponível em: <http://projcnpq.mpbnet.com.br/textos/epistemologia_feminista.pdf> Acesso em 07 de maio de 2021.
- ROSA, João Guimarães. Primeiras Estórias. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 2001.
- SANDEVILLE, E.J. Gestão de paisagens? A natureza das dificuldades. Publicado na revista eletrônica Paisagem e Ambiente n.01. São Paulo: fau.usp, 2003. Disponível em: <<http://www.fau.usp.br/deprojeto/gdpa/paisagens/artigos/2003Euler-gestao.pdf>>
- SANDEVILLE, E.J. Paisagem. Publicado na revista paisagem e ambiente n.20. São Paulo: fau.usp, 2005.
- SANTOS, Milton. A urbanização brasileira. São Paulo: EDITORA HUCITEC, 1993.
- SANTOS, Paulo Cesar dos. Espaço e memória: o Aterro da Baía Sul e o desencontro marítimo de Florianópolis. 1997. Dissertação (Mestrado em História do Brasil) – Centro de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 1997.
- SARAMAGO, José. O conto da ilha desconhecida. São Paulo: Companhia das Letras, 1998.
- SENNETT, R. Carne e Pedra: o corpo e a cidade na civilização ocidental. Trad. Marcos Aarão Reis. 3ed. Rio de Janeiro: Record, 2003.
- SLOCUM, Joshua. Sozinho ao redor do mundo. Edições marítimas: Rio de Janeiro, 1978.
- SOUZA, José Arilson Xavier de. Poética e filosofia da paisagem. Revista da

- Casa da Geografia de Sobral, Sobral/CE, v. 17, n. 3, p. 156-161, Dez. 2015, Disponível em: <<http://uvanet.br/rcgs>> Acesso em: 19 de agosto de 2019.
- SPIRN, Anne W. O jardim de granito: a natureza no desenho da cidade. São Paulo: Edusp, 1995.
- STENGERS, Isabelle. Gaia. In: Catálogo forumdoc.bh.2017. Belo Horizonte, 2017. Disponível em: <https://issuu.com/forumdoc/docs/catalogo_20forumdoc_202017_20versao> Acesso em maio de 2021.
- SUGAI, Maria Inês. Segregação silenciosa: investimentos públicos e distribuição socio-espacial na área conturbada de Florianópolis. Tese (doutorado) Arquitetura e Urbanismo. São Paulo: USP, 2002.
- TARDIN, Raquel. Ordenação Sistêmica da Paisagem. In: I ENANPARQ I Encontro da Associação Nacional de Pesquisa e Pós Graduação em Arquitetura e Urbanismo, 2010, Rio de Janeiro. ANAIS – I ENANPARQ – Arquitetura, Cidade, Paisagem e Territórios: percursos e perspectivas. Rio de Janeiro: Ananparq, 2010.
- TARDIN, Raquel. Ordenação sistêmica da paisagem: uma aproximação metodológica. In: TARDIN, Raquel (org). Análise, Ordenação e Projeto da Paisagem: Uma abordagem sistêmica. Organização Raquel Tardin – Rio de Janeiro: Rio Books, UFRJ, PROURB, 2018.
- TIBERGHEN, Gilles A. Hodológico. Valise, Porto Alegre, v. 2, n. 3, ano 3, jul. 2012.
- UNESCO. A ciência que precisamos para o oceano que queremos: a Década das Nações Unidas da Ciência Oceânica para o Desenvolvimento Sustentável (2021-2030). Paris, 2019. Disponível em < <https://oceandecade.org/sign-up?tab=join> > Acesso em 10 de novembro de 2020.

VÁRZEA, Virgílio. Santa Catarina, A Ilha. Florianópolis: IOESC, 1984.

VEIGA, Eliana Veras da. Florianópolis: memória urbana. Florianópolis: Editora da UFSC e Franklin Cascaes, 1993.

VILLAÇA, Flavio. Reflexões sobre as cidades brasileiras. São Paulo: Studio Nobel, 2012.



| lista de figuras |

Todos os desenhos presentes nesta dissertação são de autoria própria e foram feitos entre 2015 e 2020.

[Figura 1: Silhueta do centro da Ilha de Santa Catarina vista do mar, Baía Norte. Fonte: Acervo da autora, 2019]	22
[Figura 2: Cidades visitadas pela autora e suas bordas d'água marítimas ou fluviais. Fonte: acervo da autora, 2013 a 2020]	32
[Figura 3: Mapa do percurso navegado em veleiros pela autora ao longo da costa do Brasil, Uruguai e Argentina. Fonte: Elaborado pela autora com fotos do acervo pessoal, 2018 a 2020]	38
[Figura 4: Cacos catados na beira mar e bordados em papel. Fonte: Acervo da autora, 2019]	42
[Figura 5: Caderno da autora. Fonte: Acervo da autora, 2019]	45
[Figura 6: Desenho esquemático da paisagem. Fonte: Elaborado pela autora, 2018]	59
[Figura 7: Fotografia das pontes pela perspectiva do veleiro navegando. Fonte: Acervo da autora, 2019]	71
[Figura 8: Localização da Ilha de Santa Catarina no Brasil. Fonte: Elaborado pela autora sob imagens do Google Imagens, 2019]	79
[Figura 9: Localização da área de estudo. Fonte: Elaborado pela autora sob imagens do Google Earth, 2019]	81
[Figura 10: Fotografias de diversas embarcações, do mercado do peixe, dos trapiches, escadas e da amurada da cidade que dava ao mar. Fonte: <fotosantigasflorianopolis.	

blogspot.com> Acesso em 09/08/2019]	85
[Figura 11: Mapas do centro da Ilha de Santa Catarina nos séculos XIII, XIX, XX. Em 1774 é possível notar uma pequena vila com edificações apenas na baía sul, apenas três caminhos para a baía norte, chamada de Praia de Fora, e as fortificações de proteção. Em 1873, já é possível notar edificações na Praia de Fora e mais ruas. Em 1955, a trama já se complexifica e aparece a ponte Hercílio Luz, o traçado das ruas começa a torcer para o oeste, o lado da ponte. É possível observar o aterro na Prainha, e o contorno da linha do mar sem o aterro da baía sul. Fonte: <http://fortalezas.org> Acesso: 16/08/2019.	87
[Figura 12: A primeira fotografia mostra o mercado público com o mar e as embarcações. A segunda fotografia mostra uma canoa com vela. Na terceira, barcos na praça da alfândega. A quarta fotografia mostra o trapiche Miramar na baía sul em 1930. Na quinta, uma vista do centro e suas águas ao fundo. Fonte: <fotosantigasflorianopolis.blogspot.com> Acesso em 09/08/2019]	88
[Figura 13: Rampa do remo em dia de regata. Fonte: <fotosantigasflorianopolis.blogspot.com> Acesso em 09/08/2019]	90
[Figura 14: fotografias a Praia de Fora na década de 30 (atual Avenida Beira-Mar Norte) . Fonte: <fotosantigasflorianopolis.blogspot.com> Acesso em 09/08/2019]	91
[Figura 15: Fotografias da Ponte Hercílio Luz. Fonte: <fotosantigasflorianopolis.blogspot.com> Acesso em 09/08/2019]	92
[Figura 16: Nas fotografias da esquerda os primeiros aterros da baía sul, nas fotografias da direita o aterro da década de 70. Fonte: < http://fotosantigasflorianopolis.blogspot.com> Acesso em 09/08/2019]	94
[Figura 17: beira mar Norte no final da década de 70. Fonte: < http://fotosantigasflorianopolis.blogspot.com> Acesso em 09/08/2019]	95
[Figura 18: Atual área do Aterro da Baía Sul e ao fundo a praça XV. Fonte: Acervo da autora, 2019]	96
[Figura 19: Florianópolis – perfis, Aldo Nunes, s/d, Florianópolis/SC, Serigrafia pintada com lápis de cor e grafite sobre papel, 55 x 48 cm. Fonte: https://museuvictormeirel-	

les.museus.gov.br/acervos/colecao. Acesso em 14/08/2019.]	97
[Figura 20: Mapa de Florianópolis com a mancha da área aterradas,. Fonte: elaborado pela autora com base em Veiga (1993).	98
[Figura 21: Mapas de Florianópolis. Fonte: < http://geo.pmf.sc.gov.br> Acesso em 21/01/2021]	99
[Figura 22: Panorâmica da vila de Desterro em 1910. Fonte: <http://fotosantigasflorianopolis.blogspot.com> Acesso em 09 de agosto de 2019]	100
[Figura 23: Panorâmica tirada da Caixa d'água em 1930. Fonte: <http://fotosantigasflorianopolis.blogspot.com> Acesso em 09 de agosto de 2019]	100
[Figura 24: Panorâmica tirada do Morro da Cruz em 2020. Fonte: Acervo da autora, 2020.	100
[Figura 25: Panorâmica da vila de Desterro em 1920. Fonte: <http://fotosantigasflorianopolis.blogspot.com> Acesso em 09 de agosto de 2019]	101
[Figura 26: montagem de fotografias do mar, das bordas da cidade e do chão da cidade, o que era mar foi aterrado Fonte: acervo da autora.]	105
[Figura 27: Fortaleza de fora e de dentro, Forte de Santana do Estreito. Fonte: Acervo da autora, 2019]	118
[Figura 28: Sequência de fotos atravessando as pontes de concreto por baixo, vistas da embarcação do clube de remo. Fonte: Acervo da autora, 2019]	132
[Figura 29: Mapa da Ilha de Santa Catarina com o percurso feito de veleiro e fotografias das fortalezas que protegiam a Ilha. Fonte: Acervo da autora, 2019]	136
[Figura 30: Proa e popa do veleiro. Fonte: Acervo da autora, 2019]	138
[Figura 31: Sequência de fotografias da pesquisadora a bordo de uma embarcação a remo, dispositivo cotidiano para navegar a paisagem. Fonte: Acervo da autora, 2019]	141
[Figura 32: Clube de regatas Aldo Luz, do lado de fora e dentro do galpão. Fonte: Acervo da autora, 2019]	142
[Figura 33: Mapa da Ilha de Santa Catarina com os percursos por mar. Fonte: Elaboração da autora, 2019]	143

[Figura 34: Perspectivas da Ilha. Fonte: Acervo da autora, 2019]	145
[Figura 35: Perspectivas da Ilha. Fonte: Acervo da autora, 2019]	145
[Figura 36: Perspectivas da Ilha. Fonte: Acervo da autora, 2019]	145
[Figura 37: Perspectivas da Ilha. Fonte: Acervo da autora, 2019]	147
[Figura 38: Perspectivas da Ilha. Fonte: Acervo da autora, 2019]	147
[Figura 39: Perspectivas da Ilha. Fonte: Acervo da autora, 2019]	147
[Figura 40: Perspectivas da Ilha. Fonte: Acervo da autora, 2019]	149
[Figura 41: Perspectivas da Ilha. Fonte: Acervo da autora, 2019]	149
[Figura 42: Perspectivas da Ilha. Fonte: Acervo da autora, 2019]	149
[Figura 43: Mapa da Ilha de Santa Catarina com os percursos por terra. Fonte: Elaboração da autora, 2019]	151
[Figura 43: Figura e Fundo. Elaboração da autora, 2021]	153
[Figura 44: Mapa das percepções apreendidas na imersões. Fonte: Elaboração da autora, 2019]	154
[Figura 46: Perspectivas da Ilha. Fonte: Acervo da autora, 2019]	159
[Figura 45: Perspectivas da Ilha. Fonte: Acervo da autora, 2019]	159
[Figura 47: Perspectivas da Ilha. Fonte: Acervo da autora, 2019]	159
[Figura 48: Perspectivas da Ilha. Fonte: Acervo da autora, 2019]	161
[Figura 49: Perspectivas da Ilha. Fonte: Acervo da autora, 2019]	161
[Figura 50: Perspectivas da Ilha. Fonte: Acervo da autora, 2019]	161
[Figura 51: Perspectivas da Ilha. Fonte: Acervo da autora, 2019]	163
[Figura 52: Perspectivas da Ilha. Fonte: Acervo da autora, 2019]	163
[Figura 53: Perspectivas da Ilha. Fonte: Acervo da autora, 2019]	163
[Figura 54: Mapa das percepções apreendidas na imersões. Fonte: Elaboração da autora, 2019]	164
[Figura 55: Perspectivas da Ilha. Fonte: Acervo da autora, 2019]	169
[Figura 56: Perspectivas da Ilha. Fonte: Acervo da autora, 2019]	169
[Figura 57: Perspectivas da Ilha. Fonte: Acervo da autora, 2019]	169
[Figura 58: Perspectivas da Ilha. Fonte: Acervo da autora, 2019]	171

[Figura 59: Perspectivas da Ilha. Fonte: Acervo da autora, 2019]	171
[Figura 60: Perspectivas da Ilha. Fonte: Acervo da autora, 2019]	171
[Figura 61: Perspectivas da Ilha. Fonte: Acervo da autora, 2019]	173
[Figura 62: Perspectivas da Ilha. Fonte: Acervo da autora, 2019]	173
[Figura 63: Perspectivas da Ilha. Fonte: Acervo da autora, 2019]	175
[Figura 64: Perspectivas da Ilha. Fonte: Acervo da autora, 2019]	175
[Figura 65: Perspectivas da Ilha. Fonte: Acervo da autora, 2019]	177
[Figura 66: Perspectivas da Ilha. Fonte: Acervo da autora, 2019]	177
[Figura 67: Perspectivas da Ilha. Fonte: Acervo da autora, 2019]	177
[Figura 68: Perspectivas da Ilha. Fonte: Acervo da autora, 2019]	179
[Figura 69: Perspectivas da Ilha. Fonte: Acervo da autora, 2019]	179
[Figura 70: Perspectivas da Ilha. Fonte: Acervo da autora, 2019]	179
[Figura 71: Mapa das percepções apreendidas na imersões. Fonte: Elaboração da autora, 2019]	180
[Figura 72: Perspectivas da Ilha. Fonte: Acervo da autora, 2019]	185
[Figura 73: Perspectivas da Ilha. Fonte: Acervo da autora, 2019]	185
[Figura 74: Perspectivas da Ilha. Fonte: Acervo da autora, 2019]	185
[Figura 75: Perspectivas da Ilha. Fonte: Acervo da autora, 2019]	185
[Figura 76: Perspectivas da Ilha. Fonte: Acervo da autora, 2019]	187
[Figura 77: Perspectivas da Ilha. Fonte: Acervo da autora, 2019]	187
[Figura 78: Perspectivas da Ilha. Fonte: Acervo da autora, 2019]	187
[Figura 79: Mapa dos acessos e rupturas na área do recorte. Fotografias dos trapiches. Fonte: Elaboração da autora, 2019]	195
[Figura 80: Desenhos das rupturas encontradas no recorte. Fonte: Elaboração da autora, 2019]	196
[Figura 81: Desenhos dos acessos encontrados no recorte. Fonte: Elaboração da autora, 2019]	197
[Figura 82: Urbanidade na borda, registro de atividades e usos à Beira mar. Fonte: acervo da autora, 2019]	199

[Figura 83: Barco à remo na Baía Sul. Fonte: acervo da autora, 2019]	200
[Figura 84: Barco de pesca artesanal na Baía Norte. Fonte: acervo da autora, 2019]	202
[Figura 85: Colônia de pesca na Ponta do Coral, Baía Norte. Fonte: acervo da autora, 2019]	204
[Figura 86: Ranchos de pesca na Baía Sul. Fonte: acervo da autora, 2019]	205
[Figura 87: Prédios na Beira mar Norte. Fonte: acervo da autora, 2019]	207
[Figura 88: Viaduto na frente do Clube de Remo. Fonte: acervo da autora, 2019]	209
[Figura 89: Bueiros na avenida. Fonte: acervo da autora, 2019]	211
[Figura 90: águas canalizadas. Fonte: acervo da autora, 2019]	211
[Figura 91: Estação de tratamento de esgoto da CASAN. Fonte: acervo da autora, 2019]	211
[Figura 92: Saída das águas pluviais canalizadas, ao lado do sambódromo Nego Quirido. Fonte: acervo da autora, 2019]	211
[Figura 93: Panorâmica da Ilha de Santa Catarina vista do mar, Baía Sul. Fonte: acervo da autora, 2019]	220
[Figura 94: Fotografias de fauna encontrada no recorte. Fonte: Acervo da autora, 2019]	222
[Figura 95: Fotografias de flora encontrada no recorte. Fonte: Acervo da autora, 2019]	223

