

**UNIVERSIDADE FEDERAL DE PELOTAS**  
**Faculdade de Arquitetura**  
**Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo**

**Dissertação de Mestrado**



**CARTOGRAFIA DO LIMITE:**

**O espaço livre de uso público e a borda molhada das cidades**

**Fabricio Sanz Encarnação**

**Pelotas, 2018**

**Fabricio Sanz Encarnação**

**CARTOGRAFIA DO LIMITE:**

**O espaço livre de uso público e a borda molhada das cidades**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal de Pelotas, na linha de pesquisa Urbanismo Contemporâneo, como requisito parcial à obtenção do título de Mestre em Arquitetura e Urbanismo.

Orientador: Prof. Dr. Eduardo Rocha

Pelotas, 2018

Universidade Federal de Pelotas / Sistema de Bibliotecas

Catálogo na Publicação

E56c Encarnação, Fabricio Sanz

Cartografia do limite : o espaço livre de uso público e a borda molhada das cidades / Fabricio Sanz Encarnação; Eduardo Rocha, orientador. — Pelotas, 2018.

152 f. : il.

Dissertação (Mestrado) — Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal de Pelotas, 2018.

1. Cartografia contemporânea. 2. Espaço público. 3. Praia de Barceloneta. 4. Lago Slotterplas. 5. Rio Nérvion. I. Rocha, Eduardo, orient. II. Título.

CDD : 711.4

Elaborada por Simone Godinho Maisonave CRB: 10/1733

Fabricio Sanz Encarnação

Cartografia do limite: O espaço livre de uso público e a borda molhada das cidades.

Dissertação aprovada, como requisito parcial, para obtenção do grau de Mestre em Arquitetura e Urbanismo. Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo. Universidade Federal de pelotas.

Data da Defesa: 27 de abril de 2018.

Banca examinadora:

Prof. Dr. Sylvio Arnaldo Dick Jantzen.

Doutor em Arquitetura pela Universidade Federal do Rio Grande do Sul – UFRGS.

Prof<sup>a</sup>. Dr<sup>a</sup>. Celma Paese.

Doutora em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade Federal do Rio Grande do Sul – UFRGS.

Prof. Dr. Fernando Fuão.

Doutor em Projetos de Arquitetura Texto e Contexto pela Escuela Tecnica Superior de Arquitectura de Barcelona – UPC.

Pelotas, 2018.

## Agradecimentos.

A minha eterna companheira Liziane, a minha amada Família, aos meus queridos Amigos, ao estimado Professor Dr. Eduardo Rocha e a minha gatinha Phoebe, pela inseparável companhia.

## **RESUMO**

Esta pesquisa de mestrado vem colaborar com a investigação sobre o urbanismo, tratando-se, especialmente, da questão da urbanização dos espaços livres de uso público construídos nos limites das cidades e que fazem contato com a água. Elabora-se uma análise crítica de textos clássicos do urbanismo e de outras disciplinas, como a filosofia e a literatura, juntamente com visitas a algumas orlas urbanas, construídas na atualidade, com o objetivo de realizar uma “Cartografia do Limite” que busca compreender o devir da sociedade contemporânea e a necessidade de bons espaços livres de uso público para garantir uma boa qualidade de vida aos cidadãos. Dois tipos de escritas distintas possibilitam a confecção de mapas contemporâneos que revelam a busca por um agenciamento de autores heterogêneos e investiga a qualidade dos espaços livres de uso público e sua saldável relação entre o homem e a natureza. Uma das escritas seleciona algumas obras literárias, que versaram sobre as maravilhosas sabedorias acerca das cidades, principalmente a respeito dos espaços livres de uso público, com o objetivo de construir uma “Cartografia Literária” que se propõe a investigar questões inerentes ao devir urbano contemporâneo. Vários temas inerentes ao urbanismo contemporâneo, tais como; a dinâmica de crescimento das cidades, a mobilidade, os sentidos humanos, a urbanidade e a preservação da natureza, são transportadas para uma “Cartografia Literária”, que se apropria de ciências estrangeiras, como a filosofia e a literatura, e que busca reconhecer novas possibilidades para o aprofundamento da pesquisa sobre os espaços livres de uso públicos em bordas molhadas, dilatando, assim, o infindável caminho que o urbanista deve percorrer na busca da compreensão do seu tempo. A outra escrita faz visitas a algumas orlas construídas na contemporaneidade, com o objetivo de elaborar uma “Cartografia dos Sentidos”, que explora a conexão entre o meio urbano e a água, relata a experiência de caminhar pelas bordas molhadas de algumas cidades e exalta a relação do homem com o espaço público e a água.

**PALAVRAS CHAVE:** Urbanismo Contemporâneo; Cartografia contemporânea; Espaço Público; Orlas urbana; Praia de Barceloneta; Lago Slotterplas; Rio Nérviön.

## **ABSTRACT**

This master's research collaborates with the research on urbanism, especially with regard to the urbanization of free spaces of public use built in the limits of cities and that make contact with water. A critical analysis of classic texts of urbanism and other disciplines, such as philosophy and literature, together with visits to some urban borders, constructed in the present time, with the objective of realizing a "Cartography of the Limit" is sought to understand the becoming of contemporary society and the need for good spaces of public use to ensure a good quality of life for citizens. Two distinct types of writing enable contemporary maps to be developed which reveal the search for an agency of heterogeneous authors and investigates the quality of free spaces for public use and their salutary relationship between man and nature. One of the writings selects some literary works, which deal with the wonderful wisdoms about the cities, especially regarding the free spaces of public use, with the aim of constructing a "Literary Cartography" that proposes to investigate issues inherent to contemporary urban becoming. Several themes inherent to contemporary urbanism, such as; the dynamics of urban growth, mobility, human senses, urbanity and the preservation of nature, are transposed into a "Literary Cartography", which appropriates foreign sciences, such as philosophy and literature, and seeks to recognize new possibilities for the deepening of the research on public use spaces on wet edges, thus diluting the endless path that the urbanist must follow in the search of understanding his time. The other writing makes visits to some borders built in contemporary times, with the purpose of elaborating a "Cartography of the Senses", which explores the connection between the urban environment and water, reports the experience of walking along the wet edges of some cities and exalts the relationship with public space and water.

**KEY WORDS:** Contemporary Urbanism; Contemporary cartography; Public place; Urban borders; Barceloneta beach; Lake Slotterplas; River Nérvion.

## SUMÁRIO

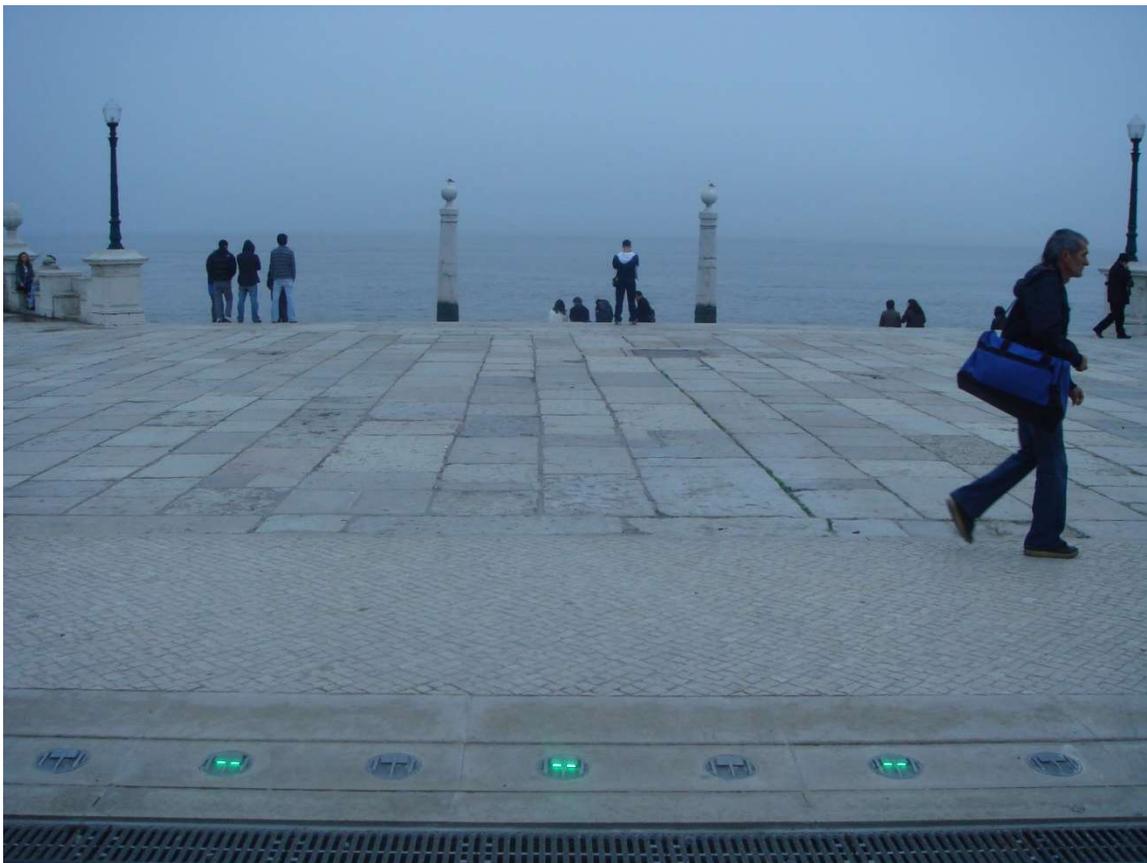
1.0 - Introdução .....	09
2.0 - Cartografia Literária .....	19
2.1 - O espaço público e a água .....	20
2.2 - O espaço público e as cidades .....	32
2.3 - O espaço público e os sentidos .....	50
2.4 - O espaço público e a cartografia contemporânea .....	61
3.0 - Cartografia dos Sentidos .....	71
3.1 - PRAIA: Barceloneta (Barcelona) .....	72
3.2 - RIO: Nérvion (Bilbao).....	89
3.3 - LAGO: Solterplas (Amsterdam).....	121
4.0 - Inferências finais .....	141
5.0 - Referências Literárias.....	148

“Eu sonhava com cruzadas, viagens de descoberta cujas narrações jamais foram feitas, repúblicas sem história, guerras religiosas sufocadas, revolução de costumes, deslocamento de raças e de continentes: eu acreditava em todos os encantamentos.”

Rimbaud.

## 1.0 INTRODUÇÃO

Figura 1 – Cais das Colunas, Lisboa.



Fonte: Foto do autor, 2011.

A borda molhada das cidades tem grande importância para uma boa qualidade de vida dos cidadãos, pois atua como fronteira entre a cidade e a natureza, caracterizando a intrínseca relação de troca que existe entre ambas. Para que uma cidade seja considerada saudável certamente a natureza ao seu redor tem que estar sadia. Estudar os espaços molhados, com ênfase nas questões urbanas e humanas, pode estabelecer um novo olhar para a prática, o planejamento e o uso dos espaços de contato imediato entre o meio urbano, a natureza e as pessoas. A contemporaneidade fomenta uma ampla discussão sobre os limites, as margens e as fronteiras, apontando para a necessidade de relacionar esses temas com as questões fundamentais sobre as cidades.

Esta pesquisa de mestrado busca compreender a importância do espaço livre de uso público, construído na borda molhada das cidades, e a devida apropriação deste território pelos cidadãos, exaltando esse importante limite que a cidade faz com a água. Cidade, hoje, que é habitada por uma sociedade complexa,

diversificada, de futuros incerto e que, certamente, necessita de atitudes mais investigativas sobre um novo olhar para as questões urbanas.

A cada dia mais, a pesquisa sobre o urbanismo se faz propositiva, aponta maiores associações entre a teoria e a prática, e define parâmetros para as cidades e para os projetos urbanísticos, facilitando a adoção desses conceitos por mais pessoas, alcançando um público generalizado.

Manter a pesquisa sobre os princípios do urbanismo em consonância com a rápida transformação da sociedade contemporânea é fundamental para que as cidades possam se preparar para buscar uma harmonia com seu tempo, principalmente a pesquisa sobre a relação do homem com o seu território e a sua dimensão humana, tão esquecida e tratada a ermo por tantas décadas.

A pesquisa sobre o urbanismo contemporâneo se mantém atual quando busca questionar a si mesma, revendo seus conceitos e ampliando seus limites. É mister que o pesquisador se mantenha incessantemente rompendo limites entre áreas de conhecimento e propondo a performance interdisciplinar como uma forma mais rica de criação.

É importante que os conceitos urbanísticos e seus princípios sejam estudados juntamente com a análise crítica dos espaços urbanos, para que questões de âmbito do urbanismo possam ser verificadas, em prática, com estudos e projetos sobre os variados espaços das cidades. É instigante a possibilidade de fazer uma pesquisa que proponha visitar autores que tratam sobre os conceitos do urbanismo e da vida nas cidades, objetivando a atualização, a ampliação e a qualificação de premissas consagradas, acrescentando-lhes, ainda, um olhar preocupado com a necessidade de se pensar as cidades, tendo como referência a escala humana e intrínseca a relação com a natureza, principalmente a água.

A atual investigação sobre o urbanismo contemporâneo tem buscado ampliar a percepção sobre o próprio urbanismo, compreendido muitas vezes de forma restrita a partir de conceitos apriorísticos, sem buscar o conhecimento na alteridade, na multiplicidade e nos sentidos humanos. A pesquisa acerca do urbanismo contemporâneo deve ser investigativa e propositiva ao mesmo tempo, fornecendo a possibilidade de uma reflexão filosófica que extrapola, excede e transfigura a realidade do conhecimento clássico e que, ao fazer uma analogia

com a pesquisa e a prática do urbanismo contemporâneo, autoriza a transgressão do próprio conhecimento do urbanismo, revelando, assim, novas possibilidades de aplicar novos conceitos na forma de se projetar as cidades.

Em que medida o estudo sobre as áreas públicas construídas nas bordas molhadas pode melhorar a qualidade de vida das pessoas em suas cidades? Como fazer para que a pesquisa sobre o urbanismo contemporâneo e, principalmente, sobre as áreas livres de uso público construídas nas orlas marítimas e fluviais, consiga ampliar o seu domínio teórico, de modo a agregar conhecimentos de outras disciplinas, possibilitando ser mais propositivo e buscando resultados práticos simultaneamente com a pesquisa teórica? Como uma pesquisa sobre urbanismo contemporâneo pode contribuir para qualificar os espaços livres de uso público nas bordas molhadas das cidades? Como que a crítica aos princípios do urbanismo pode contribuir para que novos espaços livres de uso público, construídos nas orlas, tenham uma qualidade urbanística fundamentada na contemporaneidade e que sejam maneados para a escala do cidadão? Quantas questões, ainda, são possíveis sobre a vida contemporânea, sua relação com a urbanidade e sua intrínseca conexão com os espaços livres de uso público construídos nas bordas dos rios, lagos e mares?

Examinado estas questões, fica evidente a necessidade de que os paradigmas do urbanismo contemporâneo sejam examinados, ampliados e reinterpretados, imprimindo um novo propósito, que é pensar os espaços livres de uso público das cidades para o usufruto os muitos tipos diferentes de cidadãos e variados desejos.

Notadamente, desde o início da história do urbanismo, compreende-se que a necessidade de as cidades disporem de espaços livres de uso público, que tenham boa qualidade e provenham o bem-estar dos cidadãos é uma questão recorrente e fundamental da disciplina e que, certamente, influi na construção de bons lugares para as pessoas gozarem a vida em comunidade.

A cada dia vemos que mais investimentos públicos são aplicados em melhorias urbanas, revitalização de espaços livres de uso público nas bordas molhadas e na construção de novos lugares em conexão com a água em várias cidades pelo mundo afora. Podemos observar que esses grandes investimentos, que foram destinados para renovação de espaços que estavam decadentes, foram

investidos principalmente nas áreas conectadas com os espaços molhados das orlas das cidades. A questão sobre a relação entre as cidades e a água tem tomado grandes proporções nos debates atuais e é uma grande preocupação urbanística, no sentido de recuperar áreas portuárias desativadas, cursos de rios urbanos em estado de degradação ambiental e a renovação das orlas marítimas. É, também, uma inquietação ambiental, no sentido proporcionar a preservação de um bem natural imprescindível para a vida, que é a água. A questão ambiental, urbanística, social e humana dos limites molhados das cidades urge ser estudada na tentativa de compreender suas inter-relações, com o objetivo de dar parâmetros para toda manutenção, reciclagem, reconstrução e construção de espaços livres de uso público nas bordas molhadas de todas as cidades.

Os investimentos em grandes proporções em espaços livres de uso público nas bordas molhadas, tem alavancado uma fervorosa e revigorante discussão sobre as questões fundamentais do urbanismo, e apontam para novas e múltiplas formas da relação entre o homem e a cidade. Essa é a condição primordial para promover uma discussão sobre a efetiva aplicação de conceitos singulares do urbanismo a serem traduzidos em cartografias, revigorando, assim, o contato das pessoas com o espaço livre de uso público.

Algumas cidades, como por exemplo, Amsterdam, Barcelona e Bilbao, reurbanizaram áreas públicas de orlas e investiram grandes vultos do erário destinando-o para a recuperação e criação de novos espaços públicos conectados com a água. Essas urbanizações caracterizam-se pelo grande investimento público dirigido para esses espaços, pelo esforço político despendido e, também, pela premissa de servir como atrativo turístico e aquecer a economia das cidades. O processo de urbanização dos limites molhados, observado em inúmeras cidades internacionais, está habitualmente vinculado ao grau de investimento público e privado concedido ao longo do processo de transformação, fator determinante para converter a natureza do lugar e aprimorar a interlocução desse espaço com a cidade.

Em muitos casos, projetos urbanos construídos nas bordas molhadas foram responsáveis por imprimir uma identidade completamente nova às cidades e, esses investimentos, fomentaram a construção de projetos urbanísticos que

transformaram suas cidades, para o bem ou para o mal., entretanto, é importante reconhecer que há distintas escalas de atuação urbanísticas e tipologias variadas que podem gerar muitas ambiências peculiares em orlas públicas.

Essa variedade de projetos implantados nas bordas molhadas, permite que seja feita uma pesquisa sobre os fundamentos do urbanismo usando a experiência de visitar esses locais como base para a pesquisa acerca do urbanismo contemporâneo. Essas novas urbanizações feitas em orlas internacionais, fornecem um rico material para que se possa identificar as mudanças que a sociedade contemporânea e as cidades, vem sofrendo. Mostram, também, que estão inseridas em um processo que está apenas no início, e que, a sociedade contemporânea, ao se transformar rapidamente, avalia mal a dimensão destas modificações. Essas mudanças implicam em transformações nas concepções, na produção e na gestão das cidades, cabendo ao urbanista identificar novas ferramentas, modelos, estratégia e estratégias que possam servir de suporte para que se possa investigar os espaços livres de uso público, avançando nos estudos sobre as cidades e sua relação saudável das pessoas e o meio ambiente. As mutações que sofrem a sociedade contemporânea trazem novas questões sobre a importância de entender de que forma os equipamentos coletivos podem suprir umas necessidades tão diversa e individualizada dos cidadãos contemporâneos e como se pode ajudar a transformar os espaços livres de uso público para que eles se tornem mais atraentes.

Esta pesquisa, aliada a uma análise crítica de textos clássicos do urbanismo e de outras disciplinas, e amparada por visitas a projetos urbanísticos contemporâneos que buscaram, a luz do seu tempo, proporcionar qualidade aos espaços livres de uso público nas margens das cidades para melhorar o bem estar dos cidadãos, tem como objetivo realizar uma espécie de cartografia do devir contemporâneo, que serve como reflexão para a compreensão dos espaços livres de uso público na borda molhada das cidades e auxiliar na leitura crítica de espaços construídos em orla urbanas.

Dois caminhos se abrem como possibilidades para a construção da “Cartografia do Limite” que tem como objetivo elaborar mapas contemporâneos que servem

para auxiliar o processo de percepção do espaço livre de uso público nas bordas molhadas das cidades na contemporaneidade.

O primeiro caminho possível é o da “Cartografia Literária”, que elabora mapas contemporâneos através da narrativa e da releitura de textos de diversas disciplinas, atualizando-os e transportando-os para o universo urbanístico contemporâneo.

Para isto, investigamos os autores que versaram sobre as cidades e os espaços livres de uso público, revisitando seus pensamentos e ideias, à luz de um olhar contemporâneo, e deslocando-os para as questões inerentes a atualidade. Esses escritores têm relevância para a pesquisa, devido a compreensão que eles possuem sobre as características físico-espaciais e socioeconômicas das cidades, em virtude de eles integrarem disciplinas distintas como a história, a filosofia, a artes e a literatura, e por eles terem escrito relevantes textos sobre questões fundamentais do urbanismo.

A pesquisa utiliza textos que tratam sobre questões pertinentes a vida nas cidades, com a pretensão de descobrir, nessa experiência “Cartográfica Literária”, imanências que possam ser utilizadas para agenciar novas reflexões acerca dos paradigmas que versam sobre os espaços livres de uso públicos e a sua efetiva apropriação pelos cidadãos. Questões fundamentais do urbanismo, tais como: a mobilidade, o crescimento das cidades, a qualidade da vida urbana, o espaço público entendido como espaço livre de uso público, a urgência da preservação da água e da natureza, o compartilhamento público, os sentidos humanos como propósito da urbanização, o espaço criativo do vir a ser e a urbanidade social, foram examinados e reinterpretados a luz do olhar contemporâneo. Objetivando construir uma “Cartografia Literária” que registrasse, textualmente, a experiência de se aprofundar nas ideias e conceitos de autores de várias épocas e distintas áreas da ciência. A pesquisa realiza quatro Cartografias Literárias, a saber;

(i) A primeira Cartografia Literária identifica em vários autores a preocupação com a qualidade de vida das cidades e principalmente com a devida apropriação dos espaços públicos pelas pessoas. A relação entre a água, as bordas molhadas e a qualidade de vida são investigadas no intuito de verificar como os espaços

públicos podem promover a possibilidade do encontro, da diversidade e da urbanidade.

(ii) A segunda Cartografia Literária observa que a partir da revolução industrial a sociedade foi alavancada pelas novas descobertas, e que a expansão da mobilidade urbana, proporcionada pelo motor a explosão, vai mudar toda a dinâmica de crescimento das cidades e da própria sociedade. Observamos que as cidades podem crescer seguindo um modelo que se assemelha ao padrão definido por Haussmann (2007) ou por Cerdá (1867). Ou a cidade cresce sobre si mesma ou cresce extrapolando seus limites, mas como observa Cacciari (2009) sempre se mantém em crescimento. Harvey (2012), a partir de Lefevre (1999), vai observar que o investimento do excedente de capital em áreas públicas é quem vai propiciar esse crescimento das cidades e manter o ciclo do capitalismo em funcionamento. Observamos que esse modelo de investimento nas cidades continua acontecendo, visto o grande investimento em áreas públicas em toda a Europa, onde grande parte desse investimento se deu nas bordas molhadas das cidades. Como, então, podemos utilizar essa experiência acumulada para que possamos transformar as bordas molhadas de nossas cidades em um território harmônico, sustentável e com urbanidade e que respeite a alteridade.

(iii) A terceira Cartografia Literária investiga o fato de que a sociedade tem compreendido que o espaço público deve ser experimentado a partir da valorização da percepção sensorial e da possibilidade do encontro. Os espaços públicos devem ser pensados para servir de alicerce para que os sentidos humanos possam ser vivenciados em sua plenitude. Apoiado na leitura da filosofia o ensaio busca na teoria da Khora de Derrida (1995) a possibilidade de se pensar os espaços públicos pautados na possibilidade do terceiro gênero, do múltiplo, daquilo que pode vir a ser. A distinção entre o “Eu” e o “Si-mesmo” que Nietzsche (2011) faz, mostrando que o Eu é uma contextura histórico-social e o Si-mesmo é o poderoso soberano que habita e é o próprio corpo, é significativa quando queremos compreender as necessidades e os desejos da sociedade para com os espaços livre de uso públicos nas bordas molhadas.

(iv) A quarta Cartografia Literária versa sobre a construção da cartografia contemporânea e coloca algumas hipóteses: Como a cartografia contemporânea se comporta em tempos onde a percepção do espaço é cada vez mais diversificado, pluralista e caótica? Como fazer cartografia para uma sociedade que não se assenta mais somente sobre o espaço físico, mas também sob o espaço virtual? Partindo da ideia de Peter Eisenman (2010) sobre a arquitetura “não clássica” e balizada pelo entendimento do conceito de contemporâneo de Giorgio Agambem (2014) e do entendimento da cartografia de Gilles Deleuze (2011), utiliza-se a literatura para desvendar os enigmas do urbanismo contemporâneo. Um conto do escritor Jorge Borges (1993) sobre a cartografia do impossível, nos encaminha para a percepção de que o real não pode se confundir com o mapa na condição de se perder o interesse pela representação. O romance de Franz Kafka (2001) que mostra um agrimensor perdido na tarefa de compreender o território de um castelo nos guia para o entendimento de que é impossível construir um mapa que represente a realidade tão instável e confusa. Em seu conto, em que um pai decide morar dentro do rio, Guimarães Rosa (2016) nos mostra que existe a possibilidade de uma terceira margem, de um terceiro olhar, e assim como a cartografia contemporânea, abre-se a esperança do múltiplo.

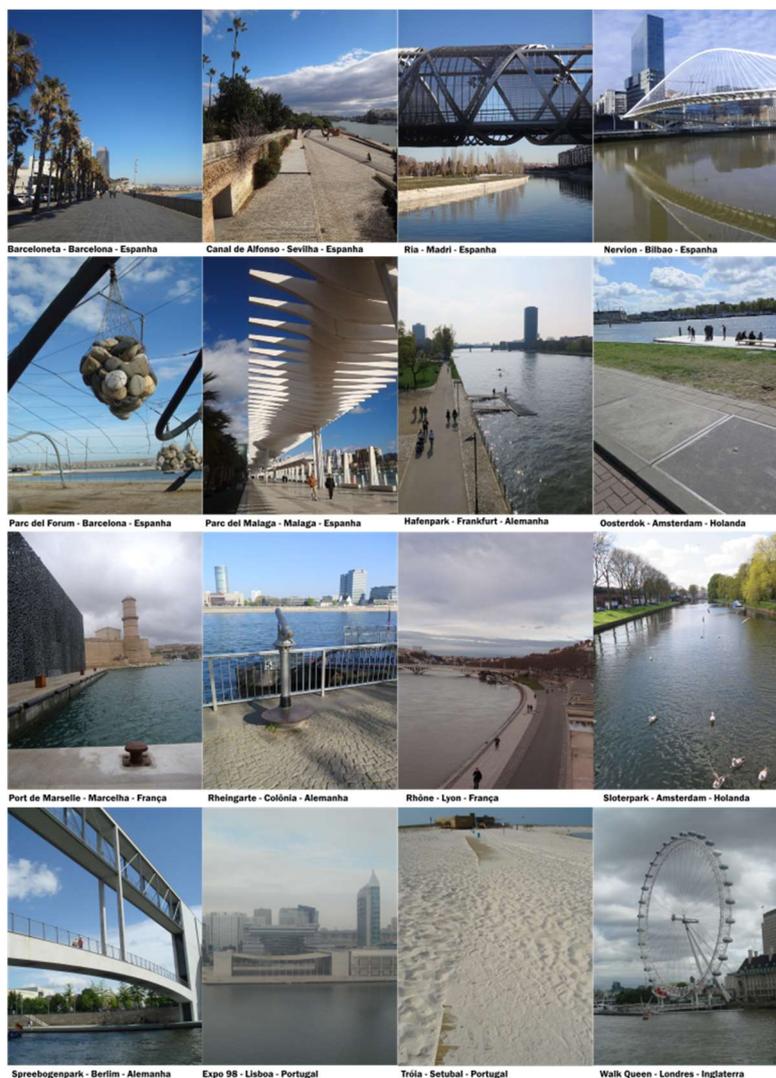
O segundo caminho é o da “Cartografia dos Sentidos”, que elabora mapas contemporâneos através de fotos e do relato da experiência de percorrer orlas urbanas construídas nas bordas molhadas das cidades.

A experiência de visitar algumas bordas molhadas de algumas cidades, entre os anos de 2009 até 2017, serviu de objeto de estudo para a elaboração da “Cartografia dos Sentidos” que mostra a importância da borda molhada que oferecem espaços livre de uso público e exalta a diversidade, a multiplicidade, a urbanidade e a natureza.

Depois de acumulada a experiência de visitar várias orlas urbanas, de diferente tipo, escala, e construídas em diferentes tempos, escolheu-se três locais para se fazer a “Cartografia do Sentidos”, que relata a experiência de caminhar pela borda molhada da cidade em um espaço livre de uso público. A escolha dos espaços a serem cartografados, deu-se devido à importância dos locais visitados para as

devidas cidades, pela qualidade projetual, pelo modelo de investimento e por representar um tipo distinto de conexão com a água. Três distintas orlas, construídas na atualidade e com grandes investimentos de recursos públicos servem de sustentação para relatar a experiência de caminhar em suas bordas.

**Figura 2 -Várias orlas visitadas pelo autor.**



Fonte: Foto do autor, 2009/2017.

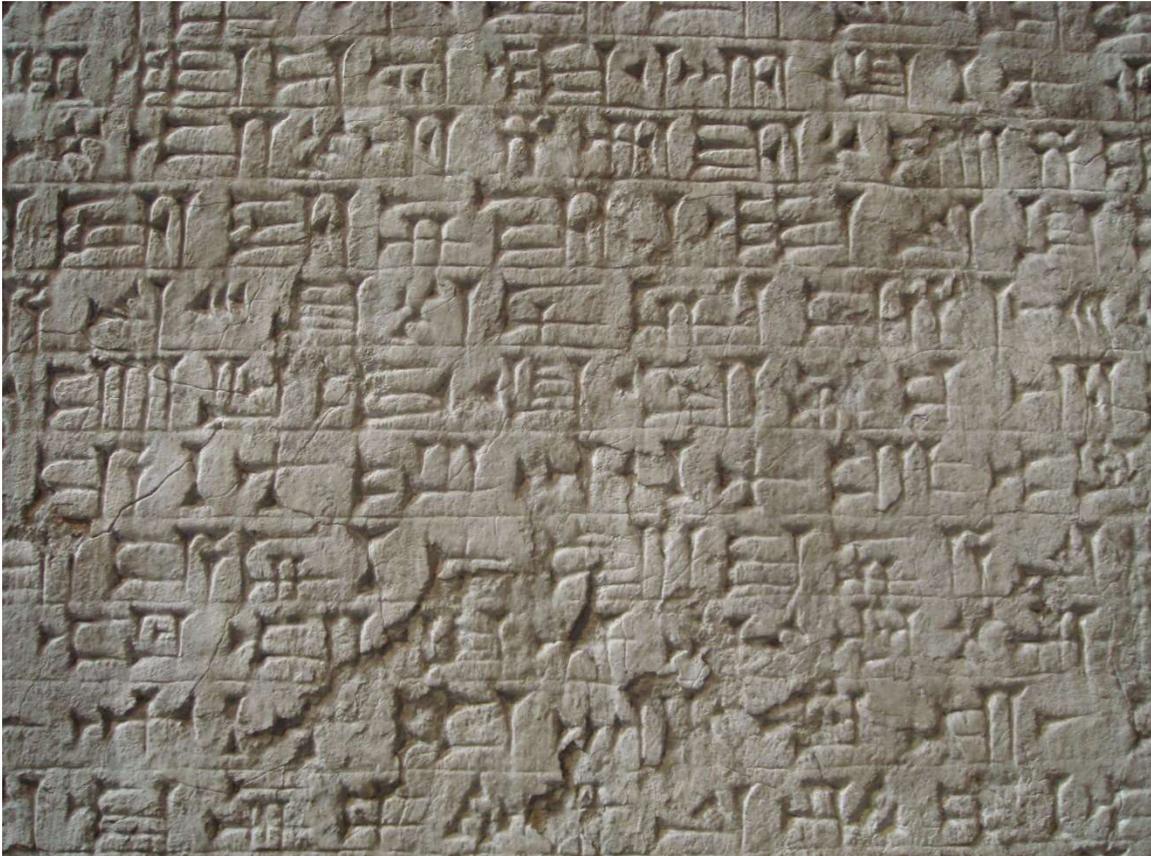
Barceloneta, em Barcelona na Espanha, foi escolhida pelo grande investimento público aplicado na orla, em um projeto contemporâneo de renovação urbana e que representa a conexão da cidade com a água do mar e a areia da praia. A urbanização da orla de Bilbao foi escolhida pela representatividade que ela exerceu em vários estudos críticos urbanísticos, além do grande investimento e de simbolizar a conexão da cidade com as águas fluviais. Representando o contato com águas de uma lagoa, foi escolhida a cidade de Amsterdam, pela sua

histórica relação com as águas e pelo seu recente investimento na urbanização de áreas livres de uso públicos. Com esse conjunto de exemplos acreditamos abranger bons exemplos de projetos em espaços livres de uso público urbano nas bordas molhadas e englobar os tipos diferentes de conexão entre a cidade e a água que são os rios, os lagos e o mar.

A cada dia, mais disciplinas se propõem a estudar a relação dos indivíduos com as cidades, e esses estudos são cada vez mais multidisciplinares e abrangentes, mostrando o caminho que o urbanismo contemporâneo pode seguir. Ao fim deste trabalho, com a produção de cartografias contemporâneas, espera-se ter dado mais um passo no longo caminho do aprofundamento da pesquisa do urbanismo contemporâneo, principalmente na questão da urbanização dos espaços livres de uso público nas bordas molhadas, pautado na multiplicidade do conhecimento e na importância do espaço livre de uso público para a vida de todos os cidadãos.

## 2.0 CARTOGRAFIA LITERÁRIA

Figura 3 - Museu britânico, Londres.



Fonte: Foto do autor, 2009.

A escrita da “Cartografia Literária” tem como base a análise de textos que investigam sobre a vida urbana e a importância de uma relação saudável entre os cidadãos e os espaços livres de uso público das bordas molhadas. Ela elabora mapas literários, que recortam excertos de textos importantes da História, com o objetivo de auxiliar a pesquisa sobre o urbanismo contemporâneo, a buscar uma nova percepção do presente e a fomentar agenciamentos entre os fragmentos e uma narrativa que transporta heterogêneos, de tempos diversos e através de uma dissociação, para a atualidade. Temas importantes acerca das cidades e de seus espaços livres de uso público são os fundamentos que compõe esse mapeamento literário que objetiva olhar o passado e o presente, ao mesmo tempo, produzindo cartas que orientam o incerto caminho do urbanista.

## 2.1 O ESPAÇO PÚBLICO E A ÁGUA

Figura 4 - *Diana Memorial Fountain*, Hyde Park, Londres, Inglaterra.



Fonte: Foto do autor, 2009.

Uma das principais características das cidades na contemporaneidade é que, em geral, elas continuam ampliando e renovando seus territórios continuamente, normalmente de forma caótica e desordenada e, conseqüentemente, gerando espaços públicos inóspitos e desumanos. Isto demanda de toda a sociedade soluções criativas, que devem priorizar a natureza e a urbanidade, para que todos os cidadãos possam, de fato, almejar uma vida urbana e social com qualidade.

O espaço livre de uso público é de extrema importância para a qualidade da vida das cidades e, atualmente, passa por um momento de grande renovação urbana, com vultuosos investimentos. No entanto essas bordas molhadas ainda são tratadas com muito descaso pela sociedade e pelos órgãos governamentais, carecendo de mais atenção em relação ao urbanismo e a qualidade das águas.

Além da questão ambiental gravíssima, e que demanda uma urgente ação para que nossas águas sejam preservadas, outra questão que se mostra de grande

importância é a ocupação de áreas degradadas de antigos portos e margens antropizadas com a implantação de áreas públicas de livre acesso.

Cada vez mais a importância dos espaços públicos na vida da sociedade contemporânea fica evidente, especialmente para os cidadãos que almejam ter qualidade de vida, que respeitam a alteridade, a diversidade de gêneros e que desejam desfrutar da possibilidade do encontro. A cada dia fica mais fácil constatar que o modo de vida contemporâneo reivindica que os cidadãos ocupem efetivamente os espaços públicos urbanos, o espaço ordinário comum a todos os cidadãos, para, de fato, exercitar a cidadania e a urbanidade e respeitar a diversidade composta por indivíduos de diferentes identidades sociais. Para que se tenha plenitude do usufruto da democracia necessita-se fundamentalmente de um espaço público livre e aberto a todos.

Será que o modelo de cidade que é almejada pela sociedade contemporânea é a que dá abrigo ao diferente, que reconhece a complexidade, que suporta a tecnologia, que reconhece a alteridade, que apoia a diversidade de gêneros, que aplica justamente as leis, que promove uma economia social e que viabiliza a mobilidade? Será que o urbanismo contemporâneo se caracteriza pela complexa e multifacetada pesquisa acerca das cidades, principalmente sobre seus espaços de convivência pública, sempre com um olhar que privilegia os desejos coletivos incentivando a sociedade a encontrar maneiras para realização seus desígnios? François Ascher, em sua pesquisa por um novo urbanismo, diz que:

As categorias que antes estavam contidas na própria concepção das cidades devem assim ser revisitadas para questionamento e atualização. O que acontece hoje em dia com a noção de limite e como conceber espaços, quando os conceitos de cidade e campo, público e privado, interior e exterior, estão completamente revoltos? (ASCHER, 2010, p. 80).

Michel Maffesoli (1998) nos recorda que a sociedade contemporânea cada vez mais é atraída pela perspectiva de se organizar em pequenos grupos e se afasta do conceito do individualismo moderno funcionalista ensimesmado, suscita o fim das ideias coletivas, e, em um sentido mais amplo, leva o fim do espaço público como o palco para o encontro entre pessoas. A sociedade contemporânea busca novos paradigmas para novos modos de vida e encontra na força dos grupos e das tribos urbanas o amalgama que os une em um todo. Aceitar a alteridade e o

estrangeiro são necessidades contemporâneas para superar o modelo individualista moderno que tende para a predominância de uma solidariedade mecânica de indivíduos racionais. Ao invés disso, a sociedade contemporânea tem uma necessidade que corresponde ao seu espírito do tempo, e que é protagonizada por um tipo de solidariedade orgânica, que leva mais em consideração a voz da praça pública do que a do Estado, e que prima pelo ponto de vista da urbanidade sobre o da “*intelligentizia*”. A sociedade se transforma através da reunião de pessoas e da coexistência social. Podemos identificar isso ao observar alguns acontecimentos históricos, que transformaram a humanidade e que se deram a partir da reunião de grupos, e que, almejando a mesma ideia, se tornaram coesos e obtiveram força e poder para transfigurar os modos de vida que não exprimiam mais o espírito do tempo. O estar juntos é a grande obra de arte coletiva da sociedade. Ele diz sobre isto:

Sempre será necessário, entretanto, mesmo que seja apenas para apreciar suas novas orientações (ou re-orientações), retornar a forma pura que é o “*estar-junto à toa*”. Com efeito, isto pode servir de pano de fundo, de elemento revelador para novas modos de vida que renascem sob nossos olhos. Nova rodada do jogo que diz respeito a economia sexual, a relação com o trabalho, à repartição da palavra, ao tempo livre, à solidariedade dos reagrupamentos de base. Para compreender tudo isso é necessário usar essa alavanca metodológica que é a perspectiva orgânica do grupo (MAFFESOLI, 1998, p.115).

Yuval Harari (2015) comenta que na revolução agrícola o Homo Sapiens começou a cultivar plantas comestíveis criando vínculo com o lugar, se fixando em um território e transformando bandos de caçadores coletores em comunidades cada vez maiores até chegarmos as cidades atuais. Essa nova apropriação do território faz com que o antigo caçador coletor crie relações interpessoais com grupos cada vez maiores. Essa grande concentração de pessoas só foi possível, primeiro, pelo fato de o Homem ser um animal social e a cooperação social ser um fator determinante para a reprodução e a consequente sobrevivência da espécie, segundo, pela capacidade do homem criar e acreditar em lendas, mitos, religiões e ficções. Ele comenta sobre isto:

Como o Homo sapiens conseguiu ultrapassar esse limite crítico, (grupo maior que 150 indivíduos) fundando cidades com dezenas de milhares de habitantes e impérios que governam milhões? O segredo foi provavelmente o surgimento da ficção. Um grande

número de estranhos pode cooperar de maneira eficaz se acreditar nos mesmos mitos (HARARI, 2015, p. 35).

A sociedade como conhecemos hoje só foi possível graças aos grandes aglomerados de pessoas que se formaram ao longo dos cursos d'água pelo planeta. Desde as primeiras aglomerações humanas, desde o antigo cultivo de cereais nos terrenos molhados da planície da Mesopotâmia, banhada pelos rios Tigre e Eufrates, podemos observar uma profunda ligação entre a construção de cidades e a proximidade com os cursos d'água. A necessidade biológica do homem de consumir água sujeitou-o a ter uma relação indissociável com as fontes de água potável, fazendo com que os homens criassem a maioria das suas cidades nas bordas de cursos d'água (BENEVOLO, 2003).

Essa relação simbiótica entre as cidades e seus cursos d'água, evidencia a necessidade e a urgência de que essas margens molhadas sejam foco de ações de políticas urbanas que qualifiquem esses espaços, preservando-os, requalificando-os e, sempre que possível, transformando-os em espaços livres de uso público. A busca por cidades mais saudáveis, por espaços que agregam pessoas, pelos espaços de livre uso público e pelo contato saudável com a natureza, sempre foram argumentos marcantes nas teorias e pesquisas da história do urbanismo.

Podemos observar que desde o primeiro século, quando Vitruvio (2006) elenca alguns princípios para a decisão de se escolher um bom lugar para se implantar novas cidades, uma das primeiras características que ele ressalva é a eleição de um lugar o mais saudável possível, onde a qualidade da água é um fator determinante. Ele dá significativa importância em relação a construção de lugares, a questão da saúde pública e, principalmente, a qualidade do elemento líquido. Dedicou um capítulo inteiro para falar sobre as propriedades da água, elencando vários tipos que existiam na sua época e que poderiam vir a interferir na qualidade de vida urbana. Também lembra que Tales de Mileto já proclamara que a água era o princípio de todas as coisas e sumariamente necessária para que a vida aconteça. A saudável relação entre as cidades e seus cursos d'água é uma necessidade fundamental para as comodidades, para o uso cotidiano e para que a vida social prospere de forma salutar. Além disso, essa hipótese certamente reforça a necessidade de nos debruçarmos sobre os estudos acerca

das bordas das cidades que estão ligados a este elemento líquido tão importante para que a vida urbana possa florescer: a água. Vitruvius nos adverte sobre a importância social da água:

A Divina Mente não tornou mais difíceis e caras as coisas que são fundamentalmente necessárias aos homens, ao contrário do que acontece com as margaridas, o ouro, a prata e outras coisas de que nem o corpo nem a natureza necessitam; mas as coisas sem as quais a vida dos mortais não pode ser garantida, ele as espalhou com mão pródiga por toda parte. Verdadeiramente, a água, matando a sede e satisfazendo as muitas necessidades cotidianas, apresenta gratas utilidades, porque é gratuita” (VITRUVIO, 2006, p. 293-294).

Carlos Brandão (2010) nota que poucos lugares no mundo estão livres dos problemas da degradação das fontes de água doce potável e mesmo as águas salgadas não estão salvas. Os problemas mais graves que afetam a qualidade da água, tanto de rios como de lagos acontecem por causa de diferentes situações como:

Esgotos domésticos tratados de forma inadequada, controles inadequados dos efluentes industriais, perda e destruição das bacias de captação, da localização errônea de unidades industriais, do desmatamento, da agricultura migratória sem controle e de práticas agrícolas deficientes. Os ecossistemas aquáticos são perturbados, e as fontes vivas de água doce estão ameaçadas. (BRANDÃO, 2010, p.03).

Alberti (2012) explicita que a água e o fogo foram os elementos que originaram o fato dos homens se reunirem em grandes comunidades, e que, juntamente com o telhado e as quatro paredes foram as coisas essenciais e decisivos na hora de reunir os seres humanos em um mesmo lugar. O telhado e as quatro paredes, além de abrigar o homem abrigou também a água e o fogo, elementos tão fundamentais e importantes para a formação das cidades. Diz:

Houve quem dissesse que a água e o fogo constituem as causas pelas quais originalmente os homens se reuniram em comunidades; mas nós considerando quanto seja importante, aliás, indispensáveis, um telhado e quatro paredes, estamos convencidos de que estes dois últimos fatores tiveram um peso maior na hora de reunir e manter unidos os seres humanos. (ALBERTI, 2012, p. 29, 30).

Em seu Tratado de Arquitetura, observa que as cidades e os serviços públicos que fazem parte dela, são destinados a todos e que o propósito de se implantar uma nova cidade em algum lugar é propiciar aos habitantes viver em tranquilidade, sem doenças e da forma mais confortável possível. Cita vários

autores da antiguidade que elencaram vários atributos, condições e estratégias para se construir novas cidades.

Ele enumera vários atributos da água e sua importância para que se possa ter espaços saudáveis nas cidades, com definições que reforçam a associação entre o meio antrópico e biótico:

O espaço a ser escolhido deverá ter uma conformação tal que, desde todos os pontos de vista, resulte agradável só seus habitantes em consonância com a natureza e com a índole das outras pessoas com quem deverão conviver (ALBERTI, 2012, p.41).

Os estudos de Alberti na obra *De Re Aedificatoria* privilegiam tanto os aspectos do espaço privado, dando ênfase na análise do ornamento e dos modos construtivos, como também a relevância dos espaços. Ele faz uma importante observação, apontando sobre a questão de que os edifícios públicos devem ser usados para fins universais e ressaltando a importância das áreas públicas livres para a saúde pública e conseqüentemente para uma boa qualidade de vida nas cidades. Também enfatiza que, indiferentemente de ser época de paz ou de guerra, a importância para a sociedade das áreas livres e públicas, seja para estocar materiais para as guerras, como para a realização de feiras e a prática de exercícios físicos nos tempos de paz é inexorável para uma melhor qualidade de vida da sociedade. Ainda, elenca várias intervenções que os cidadãos executaram, desde a extração de águas profundas até a construção de pontes e de meios de transporte, evidenciando o controle do homem sobre a natureza, e exalta as obras de engenharia que suprem necessidades básicas das pessoas. Ele diz:

Não somente o arquiteto satisfaz as necessidades pontuais das pessoas, mas também abriu saídas para todas as regiões do mundo. Desta forma os seres humanos puderam compartilhar entre si, reciprocamente, todas as coisas que contribuíram para o bem-estar e o teor de vida: produtos da terra, perfumes, pedras preciosas, experiências e ideias acerca das coisas (ALBERTI, 2012, p. 30).

Jan Gehl (2013) argumenta que as estruturas urbanas influenciam o comportamento humano e definem como funcionam as diferentes cidades. Observa a estreita ligação entre o espaço público e uma boa qualidade de vida dos cidadãos e nota que esse aspecto pode ser percebido em várias escalas, desde uma pequena área aberta até grandes parques urbanos. Alerta, também

que pequenos investimentos em áreas públicas podem transformar radicalmente o lugar. Normalmente para melhor. Diz sobre isso:

A conclusão de que se oferecido um melhor espaço urbano o uso irá aumentar é aparentemente válida para espaços públicos de grandes cidades, os espaços urbanos isolados até para um único banco de praça ou cadeira. A conclusão, em geral, também é válida em várias culturas e partes do mundo, em inúmeros climas e em diferentes economias e situações sociais (GEHL, 2013, p.17).

O espaço público é colocado por Vinicius Netto (2012) como condição da sociabilidade e da interatividade das práticas urbanas, que são processos essencialmente comunicativos e fundamentais para a produção do mundo social e para a nossa ligação cognitiva com o espaço a partir de seus significados. A sociedade contemporânea deve ficar atenta à necessidade da corporeidade de nossos atos, gestos e manifestações e perceber que nossos movimentos estão atrelados a uma configuração espacial apriorística que nos modela e nos cerca sob forma de cidade.

A dimensão humana e a urbanidade são aspectos fundamentais para fomentar espaços públicos de qualidade que possam servir para o usufruto de uma sociedade urbana complexa e multifacetada. Entende-se que o cruzamento entre a espacialidade das cidades como meio das ações coletivas e a temporalidade singular da experiência urbana, constitui a experiência plena da urbanidade. (NETTO, 2012).

Victor Hugo (1973) observou que só as cidades que se assemelham a Paris podem se tornar capitais, somente uma cidade que aglutina vários de tipos de cidadãos e de culturas pode transbordar a si mesma. E essa aglutinação de alteridades só é possível, só é realizável, no espaço livre de uso público, ou em um espaço que seja atraente o bastante para magnetizar os diferentes tipos de cidadãos e que possibilite o efetivo direito ao usufruto da cidade. Diz sobre as cidades que amalgamam os diferentes.

São funis aonde vão dar todas as vertentes geográficas, políticas, morais, intelectuais, de um país, todas as inclinações naturais de um povo; poços de civilização, por assim dizer, e também esgotos onde comércio, indústria, inteligência, população, tudo que é seiva, tudo que é vida, tudo que é alma numa nação se filtra e se empilha sem cessar, gota por gota, século por século. (HUGO, 1973, p. 98)

A importância do resgate do convívio em equilíbrio e de uma relação saudável do homem com a natureza é observado por Le Corbusier (2004), que nos alerta que o homem contemporâneo, moldado pelos estratagemas do maquinismo, não é o homem que busca uma relação harmônica com o natural. Ele diz que devemos voltar aos princípios e compreender o homem como um ser biológico, que é produto da natureza, do cosmos. Ele afirma que, para que a sociedade possa reinar em harmonia com a natureza, a cidade e seus pares, devemos “reprocurar, reencontrar e redescobrir a unidade que gera as obras humanas e as da natureza” (LE CORBUSIER, 2004, p. 49).

Camillo Sitte (2010) lembra que Aristóteles resumiu os princípios sobre as cidades dizendo que elas devem dar segurança e felicidade aos homens. Recorda que, na antiguidade, o efetivo uso das áreas públicas foi uma necessidade fundamental da sociedade, e que, com o decorrer da história, ela vem deixando esta prática em predileção aos espaços privados. Certamente, esse esquecimento da vida pública se reflete no visível abandono dos espaços públicos abertos e livres. Ele diz que, para uma sociedade alcançar o seu estado de graça “é preciso que a construção da cidade não seja apenas uma questão técnica, mas que seja, sim, no seu significado tão simples quanto elevado, sobretudo um problema de arte” (SITTE, 2010, p.15).

Carlos Brandão (2006) reforça o conceito de espaço público livre como lugar doador de sentido à existência individual e ao aprimoramento de nosso corpo, nosso espírito e dos usos e hábitos de nosso tempo. O espaço público livre é onde há a possibilidade de que se constitua um mundo comum e político, onde o indivíduo se reconheça em uma tradição, onde o cidadão possa conquistar sua identidade que se constitui a partir do encontro espontâneo com o outro. Substancialmente, o espaço público deve servir de palco para a política, a liberdade, a memória e o contato com o outro. Ele alerta que a filosofia e as cidades têm origens contemporânea e nascem do desejo dos homens de trocar experiências, ideias e mercadorias. Diz que: “ambas constroem o espaço das palavras, do discurso e do diálogo produzido pelo encontro entre pessoas e pelo desejo de construírem uma identidade e alcançarem uma vida mais plena” (BRANDÃO, 2006, p.61).

Em todas as cidades existem inúmeros tipos de espaços públicos que se diferenciam entre si pela estética, implantação, uso, forma, e outras qualidades, mas a característica mais importante desses territórios é que sejam de livre uso público e de irrestrito acesso, pois somente um espaço assim, que possa abrigar a pluralidade de usuários e grupos sociais livremente, pode ser reverenciado como um espaço pleno de exercício da democracia e da liberdade.

Sabemos que as áreas públicas são de fato as áreas onde a democracia acontece em sua plenitude, e é ali que se encontram todas as possibilidades para que o ser humano aprenda com a experiência da troca, do encontro. Devemos concordar com o argumento de Jane Jacobs (2001) de que as áreas públicas, de incontestável importância para a qualidade de vida dos cidadãos, devem servir para o usufruto, principalmente, das pessoas comuns. Ela observa que a existência do espaço livre de uso público, sem que de fato haja uma efetiva apropriação pelos cidadãos, não faz sentido, e é um desperdício de oportunidade. Um espaço público sem usuário apenas alimenta uma ficção, um desejo da sociedade por uma realidade urbanística que não se realiza, muito pelo contrário, frustra. De fato, é fácil observar que, vários espaços públicos se tornam impopulares, vandalizados e degradados quando não há usuários para dar a necessária vida social que tanto os cidadãos desejam em suas cidades. Jacobs (2001) faz um questionamento desconcertante e realista sobre o fato de os espaços públicos estarem abandonados: “Por que é tão frequente não haver ninguém onde há parques e nenhum parque onde há gente?” (JACOBS, 2001, p. 103).

Eduardo Rocha (2010) observa que o abandono é um problema de vizinhança, de conexão de um com o outro, de grupos humanos, seus meios e seus territórios, uma questão mais da geografia do que da história. Um abandono pode passar por várias etapas como a saída das pessoas que habitavam algum território, pelo fechamento do acesso a um lugar, o vandalismo, a abertura de frestas e a ruína. No entanto ele observa que “o abandono pensado como a diferença em si, acaba por conceber a vida e os processos de criação de novos mundos” (ROCHA, 2010, p. 207).

Estes argumentos nos levam a mais uma questão importante acerca da diversidade de usuários que as cidades comportam, e que, embora o desejo predominante seja de que o espaço público se efetive como o lugar do encontro, da troca, existe uma outra perspectiva sobre a capacidade das cidades nos tornar invisíveis, abandonados, como observa Baudelaire (2010). Ele declara, em um dos seus pequenos poemas em prosa, em que descreve as multidões, que as palavras multidão e solidão são termos iguais para o poeta solitário, que goza o privilégio de ser ele mesmo e outrem. Ele identifica esse tipo que não quer se misturar, mas que desfruta do anonimato que a multidão lhe proporciona. Ele diz:

Mergulhar na multidão não é para qualquer um; usufruir a turbamulta é uma arte, e só aquela pessoa a quem uma fada insuflou, ainda no berço, o gosto pelas fantasias e máscaras, o ódio pelo domicílio fixo e a paixão pela viagem é que consegue fazer, à custa do gênero humano, sua farra de vitalidade.

Multidão, solidão: termos iguais e conversíveis para um poeta ativo e fecundo (BAUDELAIRE, 2010, p. 39).

Compreendemos que o espaço público tem a difícil missão de atender aos distintos desejos de uma sociedade cada vez mais plural e complexa. Para que se possa alcançar uma cidade que abrigue a todos os tipos de pessoas e de desejos, deve-se debruçar, com um olhar argucioso, para os espaços públicos que realmente possam ser palco de experiências que melhorem a qualidade de vida de todos os cidadãos. Certamente, os fragmentos das cidades que estão conectados com a água têm grande possibilidade de ter sucesso em gerar bons espaços para o usufruto da população. O poeta que anunciou a modernidade nos alertava para isso em uma de suas flores malditas: “Homem liberto, hás de estar sempre aos pés do mar!” (BAUDELAIRE, 1985, p. 139).

É patente que, na história da humanidade, a relação da cidade com a água, na figura de seus cursos d'água e mares, é fortemente ligada a sensação de liberdade, da pureza do banho e dos esportes náuticos, e que essa relação é intrínseca a vida em sociedade. Uma convivência sadia dos cidadãos com seus limites molhados mostra como estes espaços são fundamentais para que se possa ter harmonia, urbanidade e qualidade de vida. As praias, rios, lagos e lagoas sempre proporcionam uma ocupação social que incentiva o esporte e as práticas saudáveis, além de ser, por excelência, um lugar de expressão da democracia. Os espaços livres de uso público, que estão nos limites molhados

das cidades, são grandes exemplos de espaços que fornecem o território para que a vida pública possa efetivamente ser vivida por todos os tipos de cidadãos.

Baudelaire (2010) canta em prosa o fascínio que os portos exercem sobre os homens de alma cansada que debruçados no molhe regozijam olhando o ir e vir dos que partem e regressam, dos que tem a força do querer. Corroborando com o argumento de que os espaços públicos que fazem contato com a água exercem um feitiço natural do homem, assim como o inseto é atraído pela lâmpada, e que esses espaços revigoram a alma, ele diz: “A amplitude do céu, a móvel arquitetura das nuvens, os coloridos variáveis do mar, a cintilação dos faróis são um prisma maravilhosamente apto a divertir os olhos sem jamais os enfastiar” (BAUDELAIRE, 2010, p. 107).

Espaços livres de uso públicos, situados às margens das cidades, e que são banhados por cursos d’água, dispõem de atributos naturais que promovem experiências únicas aos que desfrutam dessas bordas molhadas das cidades. Estes espaços são peculiares em relação as outras partes da cidade, pois a relação do espaço público com as águas cria um território idiossincrático que é vital para as necessidades mais primordiais do homem. Os cursos d’água e mares foram cantados em prosa e verso em toda a história da humanidade, e sempre serão referenciados como o espaço para o exercício pleno da liberdade e da democracia.

Desde que o homem se fixou em um território a sua relação com a água foi fundamental para que houvesse o real desenvolvimento de cidades e conseqüentemente a formação de sociedade complexas. Historicamente, o desenvolvimento urbano ao longo de cursos d’água e mares se deu pelas facilidades de transporte e comunicação. Desde a antiguidade a água é considerada um elemento fundamental para uma que as cidades pudessem crescer e serem sustentáveis. A grande maioria das cidades tem uma relação intrínseca com suas praias, rios, lagos e lagoas e certamente grande parte desses territórios, que funcionam como limites naturais, constituem espaços livres de uso público.

A relação da malha urbana com os elementos aquíferos proporciona, na maioria das vezes, espaços de vários tipos. As margens molhadas das cidades são

normalmente ocupadas por diversos tipos de apropriações e soluções urbanísticas. É notório a ocupação desse espaço pela população, quando há algum tipo de urbanização que dê suporte para o contato entre o homem e esse limite natural tão importante para a qualidade de vida das pessoas.

Não há como ocultar a importância de a sociedade voltar os olhos para os espaços que limitam as cidades com as águas. O cuidado com as bordas molhadas é urgente e inadiável, pois a preservação, a manutenção ou nova urbanização dos espaços públicos que fazem limite com a água, é imprescindível para que as cidades, juntamente com sua sociedade, possam ser mais saudáveis. As bordas molhadas devem ser o propósito de possíveis intervenções urbanas, mas sempre com a premissa de os projetos utilizem conceitos como: a diversidade, a multiplicidade, a acessibilidade universal, a sustentabilidade, o compartilhamento, a preservação ambiental e a urbanidade.

## 2.2 O ESPAÇO PÚBLICO E O AS CIDADES

Figura 5 - La Défense, Paris. França.



Fonte: Foto do autor, 2009.

Le Corbusier (2004) observou um acontecimento inexorável que iria causar mudanças radicais no modo como as pessoas iriam viver a vida urbana e que exprimiu um novo paradigma para o as cidades. Em 1825, quando o engenheiro britânico George Stephenson conectou o motor a vapor a um trem, apelidado de “*Locomotion*”, a história das cidades entrava em um inexorável processo de mudança, afetando completamente a dinâmica da mobilidade, do crescimento e do próprio modo de viver das pessoas. A fascinante máquina a vapor estabeleceu um novo paradigma para a sociedade do início do século XIX e que fez todos os campos do conhecimento entrassem em um novo ciclo, principalmente o urbanismo.

Antes de começar a caminhada, algumas questões são necessárias. Será que ainda há o desejo de voltar ao início do século dezenove, e com um olhar

contemporâneos analisar quais paradigmas se mantêm iteráveis, ainda, nos dias de hoje? Será, ainda, necessário perguntar se ainda nos mantemos sobre a égide de um modelo que se inicia simbolicamente quando houve a primeira explosão dentro de um motor e impulsionou implacavelmente a sociedade até os dias de hoje? Esse novo paradigma para o desenvolvimento das cidades tem influência sobre as bordas molhadas e os espaços públicos? Devemos voltar ao passado para entender o presente?

Para Investigar questões dessa magnitude, devemos retornar a gênese da revolução urbana, e observar em alguns escritos da época, principalmente em algumas das anotações de Walter Benjamin (2007) do seu livro “Passagens”, as mudanças que o advento do motor a explosão e a conseqüente transformação da mobilidade urbana causaram na dinâmica de crescimento das cidades. Em um dos vários excertos do livro, o comentário de George Laronze (apud. BENJAMIN, 2007) a respeito das reformas de Haussmann em Paris, reforça o furor e a importância desse fenômeno, deste ponto de inflexão na história das cidades: “Novas artérias fariam comunicar o coração de Paris com as estações e as descongestionariam” (BENJAMIN, 2007, p. 169).

E em um memorando de Haussmann (apud. BENJAMIN, 2007) podemos ver a preocupação do governo com esse novo advento da vida moderna, que é o deslocamento em massa das pessoas através de linhas férreas. Diz o memorando: “As estações de ferroviárias são hoje as principais entradas de Paris. Fazer sua comunicação com o coração da cidade por largas artérias é uma necessidade de primeira ordem” (BENJAMIN, 2007, p. 166).

Visivelmente, a máquina transformou o modo de vida das pessoas, isso provocou um impacto muito grande na sociedade da época e aflorou um desejo coletivo por novas invenções, pela busca de possibilidade para novas tecnologias e de novas maneiras de se viver. Vários estudiosos irão se empenhar na busca de novas soluções para que a nova cidade possa se adaptar as novas invenções e aos novos meios de transporte, como o automóvel e o bonde urbano. Com a arquitetura não é diferente, também acontece há esse mesmo movimento por uma adaptação do antigo modo de vida, às novas possibilidades tecnológicas, às novas invenções e aos novos desejos. A máquina transforma o homem e

exacerba sua aspiração pela novidade. O “novo” é o grande propulsor da modernidade.

Le Corbusier (2004) ao questionar o espírito acadêmico e sugerir uma nova doutrina urbanística em que se abandonem velhos hábitos e costumes seculares, e que o urbanismo caminhe em direção ao desconhecido e que possa engendrar novas atitudes, mostra o desejo dos urbanistas de um novo paradigma para um novo mundo que desapontava. Ele diz:

A profissão de fé acadêmica não é mais do que uma miragem. É mentira, constitui o perigo de nossa época.  
O mundo está em plena perturbação.  
Algo de novo aconteceu: *o maquinismo*.  
Um século formidável de conquistas científicas, o século XIX, operou a transformação molecular do mundo. Já não nos ligamos mais ao dia do ontem, somos um outro corpo social: nasceu *uma época maquinista*, ela sucede à época pré maquinista que remonta bem longe, ao longo da história. Virou uma página.  
O maquinismo perturbou tudo. (CORBUSIER, 2004, p.37)

Essa modernização, de que fala Ascher (2010, p 21), propiciada pelo novo paradigma mecânico e que foi implacável com a dinâmica em que as cidades viviam até então, situa as cidades em um novo processo de transformação, onde a principal essência desse novo modelo seria a própria possibilidade da transformação, da mudança. A revolução industrial promoveu grandes mudanças no comportamento das pessoas, e a questão da mobilidade foi fundamental para a transformação que a humanidade passaria a presenciar a partir daquele momento.

Leonardo Benevolo (2003) observa várias mudanças estruturais que modificaram as cidades de forma implacável, que vão desde o aumento da população, do acúmulo de bens e serviços, da redistribuição dos habitantes, até o desenvolvimento dos meios de comunicação. Tanto a mobilidade como a comunicação foram essenciais para essa transformação tão abrupta e rápida, e que implantou um novo modelo de crescimento nas cidades. Ele observa que, com as inúmeras invenções do século XIX, a humanidade aumentou sua população devido a redução dos índices de mortalidade e pôde armazenar uma quantidade enorme de bens produzidos pela agricultura e aumentar sua produção industrial e comercial. A produção agrícola cresceu exponencialmente e pôde alimentar um número cada vez maior de pessoas, provocando um crescimento

cada vez mais intenso das cidades, que para suportar esse crescimento, adotam um novo processo de expansão e de modelo econômico (BENEVOLO, 2003).

François Ascher (2010) considera que o crescimento das cidades depende exclusivamente do armazenamento de bens e do desenvolvimento dos meios de transporte e isto reflete a nova lógica da sociedade moderna. A sociedade que presenciou a revolução industrial ficou visivelmente encantada pela possibilidade fornecida pelas novas tecnologias advindas da invenção do motor a explosão, e posteriormente da energia elétrica. Conseqüentemente, esta sociedade vai se aprofundar nas pesquisas em ciências e tecnologias, mudando radicalmente o conceito acerca de quais eram as necessidades dos cidadãos da sua época.

Ascher (2010) elenca uma quantidade de invenções e novas tecnologias que viriam transformar as cidades e sua história, tais como a ferrovia, o bonde, o telégrafo e a internet, afirmando: “O crescimento horizontal e vertical das cidades tornou-se possível graças à invenção e a utilização dessas técnicas” (ASHER, 2010, p. 20). A transformação que a máquina produziu na sociedade foi fundamental para que as cidades também entrassem em uma nova perspectiva de mudança e de inevitável crescimento. O crescimento da população era inexorável a partir do acúmulo de bens, e as cidades passaram a ser regidas por uma nova dinâmica que é moldada pela mobilidade, pela velocidade e pelo crescimento incoercível.

Como a maioria das cidades do início do século XIX passavam por situações precárias em respeito a sua salubridade e a saúde pública, o advento de novas tecnologias possibilitava realizar o desejo dos cidadãos de que as cidades pudessem acompanhar esse novo desenvolvimento científico que estava aflorando. A sociedade acreditava que esses avanços pudessem prover novas possibilidades de transformar as cidades antigas em cidades mais novas, mais avançadas, mais eficientes e mais saudáveis. O aparente desejo da população por mudanças na maneira de como se vivia nas cidades era perceptível, e podemos observar isso neste excerto da obra de Dubech (apud. BENJAMIN, 2007), que na verdade, faz uma crítica à obra de Haussmann em Paris, mas que mostra o desejo pelo novo, na sociedade pré-industrial do século XIX:

No tempo de Haussmann, eram necessárias novas vias, mas não necessariamente as novas vias que ele construiu.... Eis o primeiro

aspecto que choca em sua obra: o desprezo da experiência histórica. Haussmann fez de Paris uma cidade projetada e artificial, como no Canadá ou no Far Oeste.... As vias de Haussmann muitas vezes não tem utilidade e não possuem nunca beleza (BENJAMIN, 2007, p. 172).

É interessante observar sobre a consequência da revolução industrial sobre a sociedade, que Thomas Piketty (2014) constata que, antes dos anos 1700, o crescimento populacional demográfico médio mundial era bem inferior a 0,2% e a partir do século XVIII é que essa taxa se acelerou com uma expansão, em média, de 0,4% ao ano. Ele observa que a taxa de crescimento entre 1820 e 1913, no auge da revolução industrial, é de 0,8%, quase o dobro da média dos anos anteriores. A população mundial expandiu-se a taxa de 1,8% do século XVIII até o século XX, mas a expansão mais extraordinária foi exatamente entre os anos 50 e 90 com um espetacular pico de 2,0% ao ano (PIKETTY, 2014, p. 84).

Além de constatar que o crescimento demográfico mundial foi extraordinário em apenas 100 anos, devemos observar nas análises de Piketty (2014) a questão do poder de compra dos cidadãos. Ele observa que o poder de compra na Europa pouco mudou entre os anos 1700 e 1820, mas que a partir daí até 1913 ele teve um aumento de seis vezes entre 1913 e 2012 mostrando que a quantidade de bens que a população passou a estocar aumentou consideravelmente melhorando a qualidade de vida de uma grande parcela da população (PIKETTY, 2014, p. 90).

O modelo de cidade que Haussmann implantou em Paris no início do século dezenove, refletiu uma urgente necessidade de suprir o crescimento populacional aliado as novas possibilidades que o novo capitalismo viria proporcionar, sem esquecer, é claro, seu viés militarista bonapartista. A observação de Harvey (2012) de que Haussmann compreendeu a questão do capital excedente e do desemprego, e utilizou a urbanização como ferramenta para a estabilização social é fundamental para entender esse novo processo que se deu na construção das cidades. Haussmann inaugura um processo de transformação das cidades que passou a utilizar o novo capital disponível, através de crédito financeiro, e atrelá-lo a um novo projeto de urbanização para revitalizar espaços degradados. Esse modelo vai incentivar o contínuo crescimento das cidades e, principalmente,

estimular o advento da criação das periferias, tanto na Europa quanto na América (HARVEY, 2012, p.10).

Pode-se observar, em um comentário da época feita por Dubech (apud. BENJAMIN, 2007), que já se compreendia o fato de que um dos acontecimentos que dominariam as transformações em Paris, e agora sabidamente em todo o mundo, seria a criação e a posterior anexação das periferias às cidades. A criação das periferias foi uma grande ruptura nos modelos das cidades conhecidas entendidos até então. A periferia surgiu, não somente, mas graças ao surgimento da mobilidade trazida pelas novas invenções, pela velocidade, transformando o modelo de crescimento das cidades. As cidades não se comportam mais em si mesma, crescem como uma forma de metástase, de descontrole, anexando novas partes às velhas cidades. Isto pode ser percebido tanto visto em uma escala menor, onde os novos bairros vão se somando as cidades existentes como peças de um quebra cabeça, quanto na sua forma mais ampla que é chamada de globalização.

Outro relato do início do século XIX que faz um importante comentário sobre as anexações dos subúrbios franceses ao centro antigo, causado pelo advento do trem e das linhas férreas, que possibilitaram novas conexões entre o centro e a periferia e, conseqüentemente, da retirada dos trabalhadores dos bairros centrais de Paris a partir da urbanização de Haussmann, pode ser visto aqui:

Milhares de famílias, que trabalhavam no centro, dormem á noite na periferia da capital. Esse movimento parece com o mar, vê-se, pela manhã, o povo descer até Paris, e, à tarde, a mesma onda popular volta. É uma triste imagem... Acrescentarei... que é a primeira vez que a humanidade assiste a um espetáculo tão desolador para o povo (BENJAMIN, 2007, p. 173).

David Harvey (2012) analisa que o modelo que Haussmann implantou em Paris, a partir dos planos urbanísticos da época, tornou-se o padrão de crescimento em muitas cidades do mundo, e independentemente dos diferentes tipos de processos que as geraram, sejam econômicos, políticos ou sociais, quase todas as cidades seguem, contemporaneamente, esse mesmo modelo de transformação (HARVEY, 2012, pag. 11). Henri Lefebvre (1969) também faz uma observação sobre esta questão revelando que, para evidenciar a “problemática urbana” deve se estabelecer um ponto de partida, que é o processo de

industrialização. Afirma que, “sem possibilidade de contestação” é esse processo que há um século e meio, é o “motor das transformações na sociedade” e, certamente, é o modelo que segue transformando as cidades até os dias de hoje (LEFEVBRE, 1969, p. 09).

No entanto, é prudente observar que, além de gerar novas formas de apropriação dos espaços das cidades após a transformação de lugares em decadência, o uso dessa “estratégia capitalista” (LEFEVBRE, 1999, p. 143) como modelo para o investimento em urbanismo, geraram muitas críticas a esse tipo de investimento, acusando-o de usar o “capital excedente” (HARVEY, 2012, p. 75-78) para movimentar o capitalismo e a indústria do turismo e da cultura de forma globalizada e o apelo ao mercado sem se preocupar realmente com os moradores locais. A objeção a respeito dessas obras, capitaneada por filósofos, geógrafos e sociólogos, tinha como propósito denunciar o processo de gentrificação e de espetacularização desses espaços e a apropriação midiática por políticos populistas. Harvey (2012) diz sobre a questão do capital excedente e sua aplicação em obras urbanas que:

Evidentemente, Haussmann entendeu que era sua missão ajudar a resolver o problema do excedente de capital ocioso através da urbanização. A reconstrução de Paris absorveu um enorme quantum de trabalho e capital pelos padrões da época, o que, associado com a supressão das aspirações da força de trabalho, consistiu no principal meio de estabilização social(...) (...) Para Isto, Haussmann precisou de novas instituições financeiras e novos instrumentos de débito, o Crédit Mobilier e o Crédit Immobilier, que foram construídos sobre bases saint-simonianas. Com efeito, ele ajudou a resolver o problema da disponibilidade de capital excedente ao estabelecer um sistema proto-keynesiano de financiamento da infraestrutura urbana (HARVEY, 2012, p. 77).

Se a intenção de Haussmann em Paris era militar, sanitária, ampliar a mobilidade, ou criar um símbolo de proclamação da glória e do poder de um Estado ordenador de tais mudanças, a verdade é que esse modelo vai se manter desde a segunda modernidade até a contemporaneidade.

As cidades, cada vez mais, vão se tornando semelhantes, transformam-se em um simulacro uma das outras e tendem a reproduzir em qualquer escala, todo tipo de comportamento. Hoje, observa-se que o modelo de cidade desejado é aquele que abriga o diferente, que reconhece a complexidade, que suporta a

tecnologia, que reconhece a alteridade, que aplica as leis, que controla a economia e que promove a mobilidade (ASHER, 2010).

Não é só o paradigma das transformações das cidades que sofreram uma grande mudança com as novas tecnologias, essa transmutação também aconteceu na multiplicidade de possibilidades de escolhas que os cidadãos passaram a ter e dos perfis tão diferenciados que estão, a cada dia mais, presentes em nossa sociedade. Isto causa uma grande dificuldade para a definição de todo o tipo projetos, desde a definição do público alvo no *marketing*, até o modelo de cidade a ser implantado em algum local. A multiplicidade social define a nova sociedade contemporânea que deve aceitar o diferente e o heterogêneo. Ascher (2010) comenta sobre o processo de crescimento das cidades, dizendo:

As formas das cidades, sejam projetadas, sejam resultantes mais ou menos espontaneamente de dinâmicas diversas, cristalizam e refletem as lógicas das sociedades que as acolhem” e aponta a necessidade de o urbanismo acompanhar o seu tempo refletindo a sua sociedade; diz o seguinte: “Hoje o urbanismo necessita, portanto, de uma compreensão fina da lógica que se estabelece na sociedade contemporânea” (ASCHER, 2010, p. 20).

Fernando Fuão (2012) também observa que a sociedade contemporânea gerou grandes transformações nos desejos dos cidadãos, desde a revolução industrial, convertendo os valores do mercado industrializado e de suas forças produtivas em afeições e encontros. Ao analisar o conceito de *Collage*, ele nota que a novidade e o sentimento do novo, abre a possibilidade do encontro entre pessoas diferentes, entre alteridades, ratificando esse desejo social pela mudança e pela descoberta. Ele diz que:

Para a *collage*, o que está em jogo não é mais o resultado das forças produtivas, o econômico, o capital, o resultado dos acoplamentos – pois este é irrelevante enquanto produto, só tem seu valor no potencial de continuidade – mas sim na capacidade do amor enquanto gerador de potencial. É essa espécie de “amorosamento” entre figuras, entre corpos, entre comuns diferentes, entre diferentes comuns que forma a imensa *collage* que permeia e invade todos, com um sentimento inovador, criador. O resultado das forças produtivas não deveria ser mais quantificável economicamente, matematicamente representável, não mais medido em bens de consumo, em propriedade, mas em afeições que possam produzir. Desmedida que se coloca no espaço do outro (FUÃO, 2012, p.28).

O desejo dos cidadãos contemporâneos é de que as cidades proporcionem mobilidade e urbanidade, desejam estar em todos os lugares e que esses lugares sejam urbanizados. O filósofo Massimo Cacciari (2010) reconhece que até o período do barroco, o modelo de crescimento das cidades europeias ainda preservava no seio da sociedade o elemento da comunhão, mas que, a partir da impulsão da indústria e do mercado, surge a Metrópole como o lugar da produção e da troca, em uma cidade que cresce ao infinito, configurada em um modelo romano cristão de desejo de globalização, o “*Civitas Mobilis*”. Um desejo de globalização onde todos são aceitos desde que sigam a urbanidade e as leis, onde o limite deste modelo é a finitude do espaço físico possível de ocupar. Ele cita como exemplo o Japão, onde todo o seu território já foi consumido por esse paradigma de ocupação das cidades, diz sobre isso: “Outro modelo é o da cidade única, como no Japão, onde ao longo da costa não existe solução de continuidade desde o Norte até Hiroxima. Aí a cidade coincide totalmente com o território” (CACCIARI, 2010, p. 34).

Esse desejo de modelo de cidade, que o filósofo identifica como sendo o verdadeiro padrão de crescimento das cidades, é na verdade a continuidade do modelo iniciado e implantado por Haussmann em Paris. A comparação entre a teoria de Cacciari (2010), com o modelo de cidade de Haussman é inevitável. O modelo da cidade, identificado por Cacciari (2010) como “*civitas mobilis*”, onde desaparecem os lugares simbólicos tradicionais que são asfixiados pela asserção dos lugares de troca e a expressão da mobilidade nas cidades, representa o novo paradigma, que após a revolução industrial, mostra-se inexoravelmente como o processo gerador das cidades.

É relevante observar que a sociedade dessa *civita mobilis*, dessa cidade sempre em crescimento, passa a conviver com questões que são novas e que mudam completamente o modo de vida em um grande grupo social. Questões como a perda da identidade, a aceitação do diferente, e da velocidade de deslocamento no território, são elementares para reforçar esse desejo de uma cidade que cresce ao infinito, que não tem fim.

Podemos identificar o início do processo da perda dos lugares simbólicos e da nostalgia da *pólis* que passa a entrar em conflito com a diversidade, com o caótico

e com a universalidade, em outro comentário de Dubech (apud. BENJAMIN, 2007), sobre a urbanização protagonizada por Haussmann:

Paris deixou, para sempre, de ser um conglomerado de pequenas cidades, tendo sua fisionomia, sua vida; onde nascia, onde se morria, onde se gostava de viver, que não se pensava em abandonar, onde a natureza e a história tinham colaborado para realizar a variedade na unidade. A centralização, a megalomania criou uma cidade artificial onde o parisiense, traço essencial, não se sente mais em casa. Assim, desde que pode, ele vai embora e eis a nova necessidade, a mania vilegiatura. Inversamente, na cidade deserta por seus habitantes, o estrangeiro chega com data fixa: é a 'estação'. O parisiense, na cidade transformada em encruzilhada cosmopolita, sente-se desenraizado (BENJAMIN, 2007, p. 169)

Cacciari (2010, p. 15) fala em uma cidade que cresce ao infinito, em um modelo romano cristão de desejo de globalização e o denomina: “*civitas mobilis augenscens*”. Ele lembra que a cidade como tal, com se deseja, não existe, e que existem distintas formas de vidas urbanas. A distinção entra a *pólis* grega e a *civitas* romana que o filósofo estabelece é fundamental para situar o nosso entendimento da cidade contemporânea. Quando ele diz que *civitas* são os locais de confluência, de convergência de pessoas muito diferentes que se submetem a uma lei, descreve de forma muito semelhante como funcionam as cidades contemporâneas, minimamente como desejo coletivo.

Cacciari (2010) observa que o mundo gregário das ágoras não é mais possível. Não adianta recriar as ágoras gregas e as formas urbanas europeias ocidentais são consequência das qualidades da *civitas*. Agora só existe uma forma de *urbis*, e ela é um processo único de dissociação de toda e qualquer identidade urbana. E é exatamente nesses espaços de dissolução que os acontecimentos urbanos se evidenciam, nesses espaços da multiplicidade, da aceitação do outro, do encontro e da interação. Ele ainda levanta uma questão fundamental sobre as cidades ou o organismo que está sempre em crescimento, questionando qual o fim que isso irá alcançar. E a resposta é: o “*Imperium sine fine*”; o modelo romano de desdobramento das cidades, personificado no início dos tempos modernos por dois padrões de crescimento das cidades, o modelo de Haussmann e o de Cerdá. A gênese do modelo romano diz que a lei romana deve ser outorgada ao mundo inteiro, a toda Urbe. Cacciari (2010) diz sobre isso:

O pressuposto implícito nesta ideia é o de que rege a civitas não é um fundamento originário, mas um objetivo: vivemos juntos, pois, através da concórdia produzida por nossas leis, podemos almejar um grande fim, Roma mobilis (CACCIARI, 2010, p. 15).

Idelfonso Cerdá (1867) inicia a sua Teoria Geral da Urbanização exaltando a máquina a vapor, objeto que lhe provocou uma comoção profunda quando teve a primeira experiência de ver um trem em funcionamento. Esse fascínio foi determinante para conduzi-lo a uma imersão no conhecimento teórico e prático do uso do vapor como a nova força motriz das cidades e da vida. Era o sinal do fim de uma época, e o prenúncio de um novo tipo de cidade, que deveria ser criada para servir de suporte para todas as novas invenções. A cidade deveria acompanhar a evolução tecnológica da humanidade, e não havia escolha senão propor novas maneiras de fazer as novas cidades. O entusiasmo causado pela máquina a vapor e pelo trem teve um papel fundamental no comportamento da sociedade. A possibilidade de se propor novas cidades baseadas na ideia da velocidade era inexorável. Todas as áreas do conhecimento humano foram alteradas com o advento da máquina a vapor e a consequente revolução da indústria. Cerdá (1867) observa a forte impressão que lhe causou quando viu o novo advento dos locomotivas, objetos que podiam transportar grande quantidade de mercadorias e pessoas de todos os sexos, idades e condições, ele diz:

Este espectáculo siempre grandioso, nuevo á la sazón para mí, despues de la natural sorpresa que hubo de causarme, elevó mi espíritu á las mas altas consideraciones en el órden social, sobre todo al observar la dificultad con que aquel. tropel de inesperados huéspedes penetraba por las estrechas puertas, se desparramaba por las angostas calles, y buscaba su albergue en las mezquinas casas de las antiguas poblaciones (CERDÁ, 1867, p. 06).

A percepção que a cidade antiga não suportava as novas tecnologias era muito intensa após as transformações tecnológicas e novas propostas de cidades começaram a surgir. A partir das intervenções de Haussmann, a possibilidade de a cidade tomar novos rumos é inaugurada. A velocidade que a máquina vem proporcionar almeja ser compatível com a nova dinâmica das cidades, e assim o modelo urbano baseado na mobilidade se torna o paradigma da sociedade industrial e continua posteriormente, na era pós-industrial. Cerdá (1867) compreende que a nova força motriz da máquina sinaliza para a humanidade o

fim de uma época e o início de outra. A cidade deve acompanhar a evolução tecnológica da humanidade, e afirma:

El resultado de esta lucha, decía para mí, no puede ser dudoso. La nueva época con sus elementos nuevos, cuyo uso y predominio se estiende todos los días con nuevas aplicaciones, acabará por traernos una civilización nueva, vigorosa y fecunda, que vendrá á trasformar radicalmente la manera de ser y de funcionar la humanidad, así en el órden industrial, como en el económico, tanto en el político, como en el social, y que acabará por enseñorearse del orbe entero (CERDÁ, 1867, p. 07).

Cerdá (1867) observa que, a cidade antiga, que representava sua época, fruto de uma sociedade passiva e imóvel, teria que se adaptar a esse novo hóspede, que requer mais espaço, mais liberdade para a manifestação do inusitado movimento, da velocidade. Diz que as cidades devem acolher a mobilidade provida pela máquina e não podem ser um empecilho, um obstáculo a esse novo modelo de vida. e que não havia outro modo de ser. Pode-se ver, na narrativa de, como o novo paradigma da velocidade mudou a forma de entender as cidades: “Mis primeras investigaciones acerca de las exigencias de la nueva civilización cuyo carácter distintivo son el movimiento y la comunieatividad” (CERDÁ, 1867, p. 08). Ao final do século XIX, o deslocamento por veículos já apontava como sendo meio de locomoção primordial das cidades, e os urbanistas apostavam que as novas ruas deveriam se adequar a esse novo modal de transporte, capaz de conectar toda a cidade de modo muito mais veloz. Cerda (1867) diz a respeito:

De una manera análoga, al doblar los carros alguna puntiaguda esquina, sin ámbito bastante para verificar ese movimiento de articulación, se veían precisados á tropezar con ese ángulo saliente, en el cual esos tropezones y esos roces hubieron de producir un desgaste mas ó menos considerable, según que fuese mayor ó menor la estrechez del espacio sobre que debía revolverse el instrumento de locomoción (CERDÁ, 1867, p. 787).

O desejo dos urbanistas do final do século XIX era de que as cidades pudessem acompanhar o seu *Zeitgeist*, e vários estudiosos elaboraram modelos de cidades que dessem suporte para as novas tecnologias e, principalmente, para a mobilidade baseada na velocidade. Mas, no entanto, ao analisarmos as teorias de Cerdá e as críticas sobre Haussmann, pode-se observar uma diferença fundamental entre elas. Enquanto Cerdá percebe que as cidades são constituídas de várias camadas, pelo acúmulo de várias épocas e pela sobreposição dos elementos que dão continuidade e coesão ao passado e ao futuro e propõe uma

nova cidade conectada a antiga, prolongando o território, o modelo de Haussmann, por sua vez, propõe que a cidade antiga deve ser apagada para que se possa reescrever a cidade nova, como em um palimpsesto. O passado é apagado para escrever o futuro. Ou seja, o modelo que Cerdá (1867) propõe, se diferencia do modelo de Haussmann pelo fato de a cidade crescer ao redor do centro antigo, proporcionando um novo paradigma de ocupação territorial para as cidades. Pode-se afirmar que esse modelo está na gênese das cidades modernas, condição reforçada por Cacciari (2010), ao reconhecer que esse modelo de “crescimento das cidades ao infinito, da cidade sem fim, desse imperium sine fine” é o modelo de crescimento que as cidades adotaram após o advento da velocidade.

Obviamente, o modelo de palimpsesto Haussmanniano também acontece nas cidades modernas e contemporâneas, mas se restringe aos centros históricos e aos processos de renovação urbana. Um modelo não exclui o outro, um amplia o território enquanto o outro o renova. Observa-se, então, que a cidade, além da possibilidade de se expandir até seus limites naturais, também se renova internamente, ao mesmo tempo.

É interessante observar o que Cerdá (1867) diz sobre o desejo de como as cidades deveriam ser, em sua época:

Nuestras ciudades no son obra de la generación presente, ni de la que la precedido, ni del siglo actual ni del pasado. ni de la civilización que levanta hoy su cabeza, ni de la que ante ella se inclina y humilla anonada; sino que es la obra. Perseverante y continuada de muchas generaciones, de muchos siglos, de muchas civilizaciones, son como esos monumentos históricos en que cada generación, cada siglo, e a civilización ha ido poniendo al pasar una nueva piedra. Piedra que no ha sido puesta capricho, sino con intención deliberada, puesto que en cada una de esas heterogéneas sobreposiciones vienen representadas y como grafiadas las necesidades, las inclinaciones, las tendencias de cada generación, de cada siglo, de cada civilización, así como los medios empleados para dejarlas satisfechas. Son como las capas de las formaciones geológicas, cada una de las cuales representa exactamente á los ojos del sabio el verdadero estado de la naturaleza en la época de su formación (CERDÁ, 1859, p. 13-14).

Ratificando a ideia de que a velocidade veio definir a nova maneira de se pensar as cidades, podemos constatar que Eugene Hénard (2010) observou que as ruas das cidades, em sua época, ainda obedeciam a um traçado medieval

incompatível com os meios de transporte existentes. Em sua ótica, a mobilidade é comparada, com alguma ressalva, ao fluxo sanguíneo, possibilitando conjecturar que uma cidade saudável possa ser equiparada a uma pessoa com uma boa saúde cardiovascular, e que para que as cidades tenham uma boa circulação faz-se necessário cirurgias de alargamento das vias circulatórias para sanar o organismo mal concebido; dizia em consonância com Haussmann.

Hénard (2010) reconhece a dificuldade dessas cirurgias para que a cidade se mantenha em movimento e preserve suas qualidades. Essa cidade móvel, que os cidadãos desejam, deve ser uma cidade que fornece várias possibilidades de mobilidade. A mobilidade de uma cidade mostra-se eficiente quando utiliza múltiplos tipos de modais de transporte, principalmente com a integração entre eles, e quando garante a todos a possibilidade de locomoção.

Podemos concluir que este modelo de urbanização, iniciado no século dezenove com o acúmulo de capital e com as possibilidades propiciadas pelas novas invenções, vem definir o paradigma de como as cidades foram construídas a partir de então. Mesmo que já saibamos que o modelo de investimento do capital em obras urbanísticas se repete como em um ciclo, e que sua operacionalidade tem um tempo limitado de duração, novas inserções de capital viabilizam a renovação do modelo inicial, que permanece pouco inalterado do início do século XIX até os dias de hoje (HARVEY, 2012).

Ratificando essa hipótese, podemos identificar nos estudos de Montaner (2014) que, atualmente, também acontecem grandes investimentos em urbanização de grande porte, em vários lugares do mundo, e com a inserção do turismo e da cultura como os novos pilares de propulsão desse modelo que tem sua gênese no fim do século XIX. Ele reconhece que o turismo é a primeira indústria mundial globalizada e sintetiza as contradições da sociedade contemporânea a partir da escolha entre o global e o local, entre o homogêneo e o heterogêneo, entre a pólis e a civitas. O turismo é a nova força propulsora do modelo capitalista, que se perpetua refazendo as cidades desde Haussmann, passando por Cerdá, Hénard, Le Corbusier, Niemeyer até Gehry e Eisenmann. Os investimentos direcionados ao turismo, se confirmam como a força motriz para a criação e transformação de fragmentos das cidades, em escalas localizadas ou a partir de ações pontuais

que conciliam urbanismo e arquitetura. Mesmo as cidades que já possuíam atrativos turísticos, investiram em novos espaços públicos, incentivando o lucrativo negócio do turismo que gera renda para as administrações públicas. Eventos mundiais de esporte também entram na lista de investimentos que se apropriaram desse modelo. É pertinente, entender a observação de que a sustentabilidade é antagônica ao paradigma do capitalismo e da globalização, e que esse imbróglio não parece ter solução. Ele diz sobre a força capitalista do turismo:

Uma das chaves metodológicas para analisar e intervir nessas paisagens existentes, as quais se superpõem os itinerários e enclaves turísticos, é o conceito da estrutura e a teoria dos sistemas: a atividade turística deveria constituir-se de um sistema que é implantado de maneira compatível com os sistemas existentes, de modo que reforce a realidade de palimpsestos e da cidade como um hipertexto (MONTANER, 2014, p. 146).

A preocupação com os destinos das cidades é a pauta de vários campos do conhecimento e tem levado muitos pesquisadores a se preocupar com a interferência do modo de vida nas cidades contemporâneas e a sua efetiva influência na forma de viver dos cidadãos. Desde a crítica pós-moderna às cidades planejadas exclusivamente por arquitetos, todos os pesquisadores sabem que a cidade é construída e constituída por uma multiplicidade de forças e desejos, de vários personagens, que vivenciam e transformam o espaço urbano diariamente. Sabemos que as cidades crescem em suas bordas, repetindo o modelo de crescimento sem fim, e que, também, adensam seus centros em uma velocidade cada vez maior.

A rápida transformação das cidades contemporâneas, juntamente com a crescente complexidade da sociedade, tem criado espaços urbanos que se caracterizam por seguir o modelo de urbanização que se utiliza do capital excedente, valendo-se de novos acréscimos em sua força motriz como o turismo e a cultura, e particularmente, incentivando a revitalização de espaços públicos em orlas, um fenômeno que podemos observar como um padrão mundial. Vários projetos em orlas urbanas foram executados recentemente pelo mundo afora, e no panorama internacional há alguns exemplos de espaços públicos emblemáticos que se encaixam também no modelo de urbanização capitalista, tais como: Orla do rio Nérvion em Bilbao, A orla da praia de Barceloneta e a orla

do Parque do Forum em Barcelona, a orla do Porto Madeiro em Buenos Aires, a orla do Tejo no Parque da Expo 91 em Lisboa, a orla do antigo porto em Marselha, dentre outras. Essas urbanizações também se caracterizam-se pelo vultoso investimento público dirigido para esses espaços público, pelo esforço político despendido e, também, pela premissa de aquecer a economia das cidades com o turismo.

O processo de urbanização das orlas, observado em inúmeras cidades nacionais e internacionais, está vinculado a um alto grau de investimento público e privado, concedido ao longo do processo de transformação urbana, fator determinante para transmutar o espaço. Em muitos casos, projetos urbanos em orlas foram responsáveis por imprimir uma identidade completamente nova às cidades, entretanto, é importante reconhecer que há distintas escalas de atuação urbanísticas e tipologias variadas que podem gerar muitas ambiências peculiares dos espaços públicos em orlas. No entanto, esses investimentos fomentaram a construção de projetos urbanísticos que transformaram as cidades inexoravelmente, para o bem ou para o mal.

Vale observar o que o arquiteto brasileiro Sergio Ferro (2006) diz em uma das suas críticas a este “novo modelo” que faz parte do “antigo ciclo” de investimento em áreas urbanas que se renova como a Fênix: “Ora tudo o que eu disse até aqui envelheceu em parte. E continua, ao mesmo tempo a se expandir”, e em tom bastante crítico do novo paradigma afirma: “Bilbao é o novo paradigma e – Nouvel, Gehry, Eisenmann, Venturi, Liberskind etc..., os novos profetas” (FERRO, 2006, p. 302).

Podemos perceber que o último grande movimento acerca da urbanização das cidades se deu no advento da recuperação de antigas bordas das cidades que perderam suas funções ou seu valor econômico, e que foram transformadas em áreas públicas, servindo de suporte para a implementação de uma política cultural ou turística que alavancasse a economia.

Esses grandes projetos de urbanização em orlas, alvo de várias críticas, e que foram produzidos por escritórios consagrados de arquitetura e urbanismo representam o que há de mais avançado na pesquisa de espaços urbanos e arquitetônicos? Se a hipótese for verdadeira, o que podemos apreender com

esses projetos em orlas, e o que devemos deixar para trás? De que forma uma análise criteriosa desse novo movimento de urbanização, que no fundo representa o mesmo ciclo de crescimento das cidades iniciado no século dezenove, pode servir de base para novos projetos de urbanismo em orlas, sem que se cometa os erros que a própria crítica já observou? Como podemos utilizar a experiência acumulada por anos para que possamos construir as bordas molhadas de nossas cidades de forma harmônica, sustentável, com urbanidade e que respeite o diferente, o múltiplo e o que puder “vir a ser”?

Certamente, aprendemos com a crítica quais equívocos foram cometidos pelos urbanistas, ao desejarem e realizarem as cidades e, também, quais acertos foram conquistados com as boas experiências. É certo que devemos aprender com o passado, mas também é evidente que temos que continuar no caminho para que as cidades possam realmente ser usufruto de todos os cidadãos e continuar a seguir a história do homem em consonância com as transformações.

A cidade é contraditória, caótica, descentralizada e cresce até os seus limites físicos, é essa a cidade que se mostra em nossa contemporaneidade, não há como voltar atrás. Devemos ouvir Cacciari (2010) sobre seu conselho aos urbanistas e suas escolhas nos projetos para a cidade e os cidadãos? Ele diz:

Antes de discutirmos as escolhas urbanísticas devemos, por isso, pôr-nos a questão: o que é que pedimos à cidade? Pedimos que seja um espaço no qual todo tipo de obstáculo ao movimento, a mobilidade universal, à troca, se reduza ao mínimo, ou pedimos-lhe que seja um espaço em que existem lugares de comunicação, lugares fecundos do ponto de vista simbólico, onde se dê atenção ao otium? (CACCIARI, 2010, p. 27).

É preciso entender esse desejo esquizofrênico da sociedade por coisas que não podem ser realizadas simultaneamente, ou ficaremos propondo utopias que não fazem sentido, ao invés de enfrentar essa violenta dualidade contraditória e produzir espaços múltiplos e criativos, como afirma Cacciari (2010):

É melhor fazer projetos de arquitetura e urbanística que ponham em evidência, para o público, o caráter contraditório típico da pergunta que o mesmo público levanta, sem esconder e mistificar esta situação, sem julgar conseguir ultrapassá-la com a fuga para frente ou regressando ao passado de Atenas. Nunca mais existirá ágora (CACCIARI, 2010, p. 28).

É necessário que os projetos urbanos para essa sociedade contemporânea, que é complexa e incerta, sejam elaborados com a perspectiva de atender a múltiplos

interesses e desejos, prevendo que sempre há mudanças e revisões ao longo do processo de elaboração de qualquer projeto que tenha realmente interesse em ser coerente com os anseios dos cidadãos.

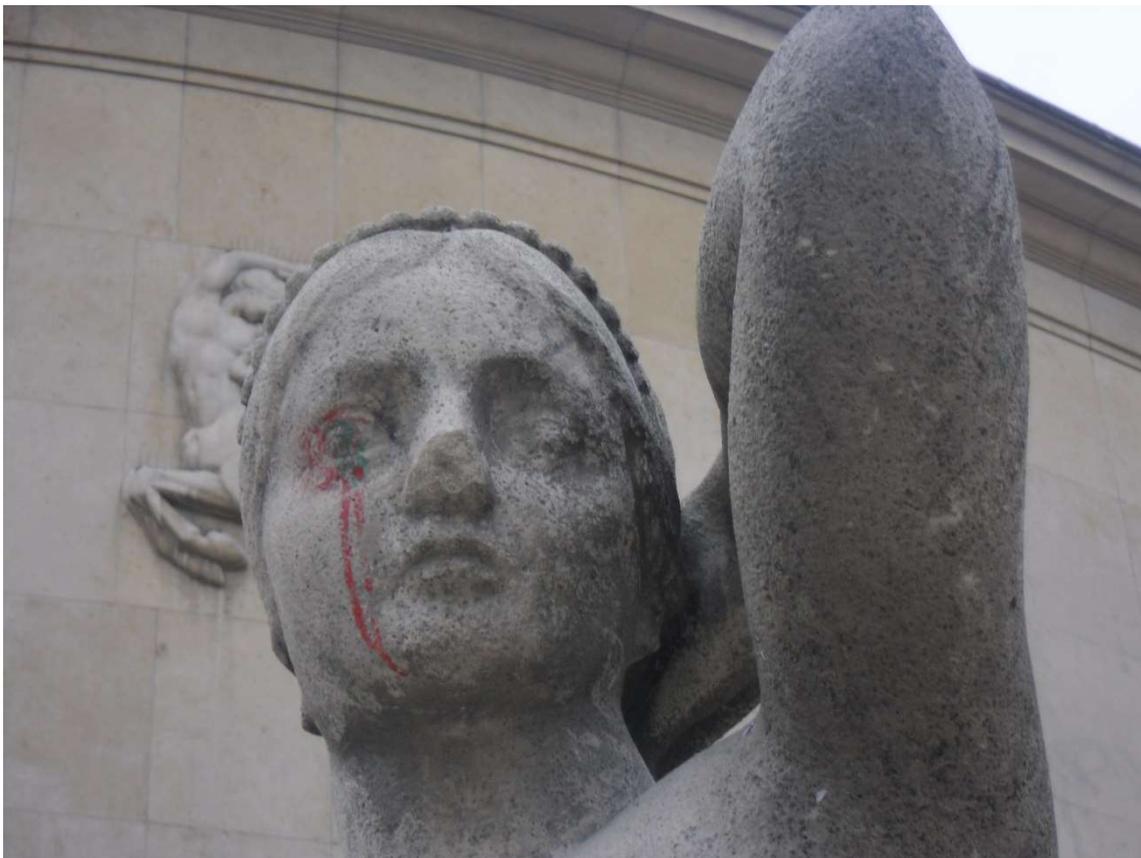
Ascher (2010) compreende que os projetos devem substituir a linearidade projetual moderna, que “privilegia a antiga cronologia que desencadeia o diagnóstico, a identificação das necessidades, a elaboração de cenários, a definição de programas, o projeto, a realização e a gestão” por uma “gestão estratégica, pragmática, heurística, iterativa, incremental, recorrente, flexível, reflexiva e com senso de oportunidade” (ASHER, 2010, p. 83). O autor afirma:

Mas o projeto não é somente um desígnio acompanhado de um desenho. É também um instrumento cuja elaboração, expressão, desenvolvimento e execução revela as potencialidades e as limitações que são impostas pela sociedade, pelos atores envolvidos, pelos lugares, circunstâncias e acontecimentos. O projeto é simultaneamente uma ferramenta de análise e negociação (ASCHER, 2010, p. 83).

O urbanismo deve seguir interpretando a história e atento aos novos rumos que o mundo vai tomando. Não há como desperdiçar os momentos em que a humanidade, por qualquer que seja o motivo, invista em áreas públicas, na natureza ou no meio urbano. A ciência do urbanismo é quem pode aprender com os antigos e com o olhar atento seguir o caminho da incerteza que marca nossa contemporaneidade.

## 2.3 O ESPAÇO PÚBLICO E OS SENTIDOS

Figura 6 – Escultura pública, Paris. França.



Fonte: Foto do autor, 2009.

A sociedade contemporânea tem compreendido que o espaço livre de uso público deve ser experimentado a partir da percepção sensorial e dos instintos do ser humano e deve servir de suporte para que os sentidos possam ser vivenciados em sua plenitude.

Pallasmaa (2011) identificou que as experiências sensoriais se mantêm em constante interação com o ambiente, informando e redefinindo-se um com o outro. Essa constante troca de informação é o que mantém viva a relação do corpo humano com a cidade, onde os espaços públicos assumem formas verbais e não substantivas e direciona e organiza os comportamentos e movimentos do homem. Ele diz:

Eu confronto a cidade com meu corpo; minhas pernas medem o comprimento da arcada e a largura da praça; meu olhar, inconscientemente projeta meu corpo contra a fachada da catedral, onde ele passeia sobre as molduras e contornos, percebendo as dimensões das reentrâncias e das saliências; o

peso do meu corpo encontra a massa da porta da catedral, e minha mão agarra o puxador à medida em que penetro no escuro vazio que segue. Eu me experimento na cidade, e a cidade existe através da minha experiência corporificada. A cidade e meu corpo se complementam e definem mutuamente. Eu moro na cidade e a cidade mora em mim. (PALLASMAA, 2011, pag. 37-38).

A partir da necessidade de se ter o corpo humano como referência para a construção das cidades e dos espaços livres de uso público, quais estruturas urbanas devem ser investigadas, para que a compreensão da relação do Homem contemporâneo com a apropriação positiva dos espaços públicos nas cidades, possa servir para os arquitetos criarem e recriarem espaços de uso comum com qualidade e significado social? Quais estratégias devem ser usadas para que possamos tornar os espaços livres de uso públicos, principalmente às áreas que fazem limite com as águas, muitas vezes esquecidos pela população, em áreas ativas e que proporcionem o bem-estar para todos os tipos de pessoas? Como a sociedade contemporânea deseja as cidades do seu tempo? Que tipo de espaço livre de uso público a sociedade contemporânea almeja para que se alcance desejos coletivos como a plenitude da garantia da diversidade, da multiplicidade de funções, da acessibilidade universal, da sustentabilidade econômica, do compartilhamento público de equipamentos, da imprescindível e urgente preservação ambiental e da urbanidade entre as pessoas?

O deslocamento dos significados proposto por Derrida (1995), a partir do entendimento da *Khôra* como o espaço da possibilidade de vir a ser, e a conseqüente apropriação dos arquitetos pelo modelo, pode ajudar a compreender as necessidades da sociedade urbana contemporânea? Como entender a contemporaneidade e sua relação com os conceitos do desconhecido, do múltiplo, do diverso, do espaço do vir a ser, do lugar geral, ou seja, desse “*mise em abyme*” que Derrida (1995, p. 47) nos alerta e sua relação com o espaço livre de uso público?

O entendimento que Nietzsche (2000) dá a proposição da possibilidade do vir a ser, da mudança, da transformação e de que a sociedade precisa fugir da ideia da aparência e de um mundo verdadeiro, se assemelha muito com o entendimento que Derrida (1995) faz do Timeu de Platão, e a sua proposição sobre a *Khôra*. Quando Derrida (1995) nomeia a *Khôra* e anuncia a irrupção que isto causará, ele o faz exatamente pela necessidade de uma nova saída, de uma

nova possibilidade, de um novo gênero, de uma nova ficção, de um novo vir a ser. Derrida diz sobre a *Khôra*:

[...] lugar, separação e receptáculo, diferença, intervalo, interstício, espaçamento, como a *Khôra*, nem sensível nem inteligível, nem a cópia mimética do paradigma do eidos, nem o próprio paradigma ou o próprio modelo, antes um “terceiro genos, difícil de conceber de qualquer outro modo a não ser por um “raciocínio bastardo”, híbrido, como que “num sonho”, diz ainda Platão no *Timeu*, num sonho mas além de toda a sensação. Ela se mantém, como o subjétil, embaixo, e é assim que ela merece seu nome de receptáculo: *Hypodokhé*. (DERRIDA, 1998, p.110 - 111)

Uma interpretação do conceito da *Khôra* foi feita por Solis (2009) ajuda a entender o que vem a ser, e como se define o conceito da *Khôra* e sua relação com o urbano. Diz:

*Khôra*, aquilo que poderíamos tomar por “espaço”, aparece como uma realidade distinta, intermediária entre o mundo inteligível e o caos material. É aquilo no qual todas as coisas se constituem, são geradas, crescem e morrem. *Khôra* carece, no entanto, de qualquer qualidade positiva ou qualquer determinação. Seja compreendida como receptáculo vazio ou cavidade ilimitada, *Khôra* é a “espacialidade” possível para que o Demiurgo possa modelar e ordenar a matéria à semelhança das formas e dos números. *Khôra*, portanto, tem como função principal, separar, dispersar, distinguir e com isto multiplicar tudo o que existe no mundo sensível (SOLIS, 2009, p. 90).

Derrida (1995) observa que Sócrates diz ser incapaz de fazer o elogio à cidade grega e seus homens e que ele se sente próximo dos poetas e imitadores que, assim como os sofistas, se caracterizam pela ausência de lugar próprio, operando em uma espécie de não lugar e diz sobre isto:

Sócrates finge então pertencer ao gênero daqueles que fingem pertencer ao gênero daqueles que têm lugar, um lugar e uma economia próprios. Mas, ao dizer isso, Sócrates denuncia esse genos ao qual finge pertencer. Ele pretende dizer a verdade a seu respeito: na verdade, essa gente não tem lugar, quanto a mim, de qualquer modo, sou semelhante a eles, não tenho lugar, mas, que se assemelhe ou pareça, isso não significa que seja semelhante (DERRIDA, 1995, p.41).

A falta de lugar que Sócrates observa nos sofistas, poetas e imitadores, e a semelhança em si próprio, marca o início da possibilidade de um terceiro gênero, de um novo lugar, de um lugar móvel, que parece proceder da errância. Este lugar é a *Khôra*, que a partir do Demiurgo, todas as possibilidades podem ser nomeadas, podem ser impregnadas no subjétil.

Faz-se necessário repetir as perguntas que Derrida (1998) elenca sobre a *Khôra*: “O que é o lugar? Ao que e a quem ele dá lugar? O que tem lugar sob esses nomes? Quem é você, *Khôra*?” (DERRIDA, 1998, p.45). Ele responde a essas questões mesmo antes de fazer as perguntas, mas quando desenvolve o conceito de *Khôra*, suas palavras estão, misteriosamente, “entre aspas”. Fica claro que as perguntas não podem ser respondidas, pois seria uma contradição, pois não é possível nomear a *Khôra*, ela não é sensível nem inteligível (nem/nem), ela pode nomear, mas “quando um nome vem, rapidamente diz mais que o nome, o outro do nome e o outro, simplesmente, do qual anuncia justamente a irrupção”, diz Derrida (1998, p.09). A ruptura nomeia apenas a iminência estrangeira ao mito, ao tempo e a história de toda a promessa e das ameaças, mas mantendo a impossibilidade de se nomear, de se submeter à lei daquilo mesmo que ela situa. Se a *Khôra* não é nada além da adição ou do processo daquilo que vem se inscrever sobre ela, o que é a *Khôra*? Ele define:

*Khôra* “quer dizer”: lugar ocupado por alguém, país, lugar habitado, sítio marcado, fileira, posto, posição conferida, território ou região. E, de fato, *Khôra* será sempre já ocupada, investida mesmo como lugar geral, e enquanto se distingue de tudo o que toma lugar nela” (DERRIDA, 1998, p. 41-42).

Podemos verificar que as cidades na contemporaneidade, a partir do olhar da filosofia da diferença, devem ter como objetivo o reconhecimento de que a sociedade contemporânea é representada por esse lugar indefinido, por esse lugar da possibilidade do vir a ser, e que a irrupção do terceiro gênero, a partir do entendimento aporético da *Khôra*, deve incentivar, além da diversidade de gêneros, a perspectiva de um urbanismo baseado em paradigmas que reconheçam os sentidos humanos como os instrumentos de percepção do mundo e que os instintos possam ser nosso guia para que possamos construir e reconstruir cidades mais saudáveis e mais humanas.

Se urbanismo contemporâneo ainda busca realizar a ficção platônica exposta na trindade: Virtude = Saúde = Felicidade, porque a sociedade mostra-se, a cada dia, mais intolerante e individualizada e os espaços públicos estão como se as cidades não estivessem tão firmes das pernas? Como nossos ouvidos atentos podem escutar o que Nietzsche (2000) quis dizer sobre uma sociedade baseada somente na razão, na racionalidade e que se esqueceu de algo tão natural e

intrínseco ao homem que são seus instintos e seus sentidos? Como fazer com que a sociedade contemporânea possa valorizar a escala humana, os sentidos, as necessidades básicas dos cidadãos, para que, desse modo, se possa construir uma cidade que provenha espaços públicos para que a virtude, a saúde e a felicidade possam ser desejadas e a multiplicidade, a complexidade e a diversidade possam ser respeitadas?

Quais as possibilidades de encontrar alguma resposta, ou novas ficções, para construir a contemporaneidade a partir do olhar nietzschiano sobre a figura de Sócrates e a posterior relação da *Khôra* com a desconstrução idealizada por Derrida (1999)? Ainda se faz necessário olhar de mais perto os “sábios de todos os tempos” como questiona Nietzsche (2000, p. 17) em seu incisivo argumento sobre “o problema de Sócrates”?

Observamos que Nietzsche (2000) coloca Sócrates como um cambaleante, como atrasado, um decadente, um enfastiado da vida. Ele aponta o declínio da filosofia de Platão e Sócrates, reconhecendo o sintoma da decomposição grega a partir do consenso sobre elaboração dos juízos de valor sobre a vida. Diz sobre isso:

Juízos e juízos de valor da vida, a favor ou contra, nunca podem ser em última estância verdadeiros: eles só possuem o valor como sintoma, eles só podem vir a ser considerados enquanto sintomas. Em sí tais juízos são imbecilidades. É preciso estender então completamente os dedos e tentar alcançar a apreensão dessa finesse admirável, que consiste no fato de o valor da vida não poder ser avaliado (NIETZSCHE, 2000, p. 18).

A contestação de Nietzsche (2000) sobre a equação Socrática de que Razão = Virtude = Felicidade, com a alegação ser uma idiosincrasia bizarra e que vai contra todos os instintos dos helenos e, ainda, do uso da dialética como forma de buscar o verdadeiro conhecimento, nos mostra a sua preocupação de com uso da racionalidade como a única possibilidade, como o único fim. Como se a partir da razão todos os outros instintos deveriam ser mantidos obscuros. Mesmo quando se percebe que Sócrates usou a equação da razão como a última saída para uma sociedade grega em decadência, ou ela se tornava absurdamente racional ou ela ia perecer, morrer. Diz sobre isso:

Mas Sócrates desvendou ainda mais. Ele olhou por detrás de seus atenienses nobres; ele compreendeu que seu caso, a idiosincrasia de seu caso, já não era nenhuma exceção. O mesmo tipo de degenerescência já se preparava em silêncio por

toda a parte. A velha Atenas caminhava para o fim. – E Sócrates entendeu que todo o mundo tinha necessidade dele: de sua mediação, de sua cura, de seu artifício pessoal de autoconservação... Por toda a parte os instintos estavam em anarquia; por toda a parte estava-se a cinco passos além do excesso; o “monstrum in animo” era o perigo universal (NIETZSCHE, 2000, p. 21).

Nietzsche (2000) acredita que a escolha de Sócrates pela equação da Razão em contraponto com os instintos, que em sua época estavam a “cinco passos além do excesso”, foi apenas uma nova expressão da *decadência*, que a solução era apenas um remédio amargo que, e que era verdadeiramente um veneno. Diz ele:

A luz diurna mais cintilante, a racionalidade a qualquer preço, a vida luminosa, fria, precavida, conscientes, sem instinto, em contraposição aos instintos não se mostrou efetivamente senão como uma doença, uma nova doença – Ela não concretizou de forma nenhuma um retorno a[à “virtude”, à “saúde”, “à felicidade... Os instintos precisam ser combatidos – essa é a fórmula da decadência. Enquanto a vida está em ascensão, a felicidade é igual aos instintos (NIETZSCHE, 2000, p. 23).

Mas será que o remédio da racionalidade contra a Decadência fez efeito? Prolongar o fim, a qualquer custo teve quais consequências para nossa sociedade contemporânea? Uma nova ficção pode salvar uma sociedade ou somente a possibilidade de ser autóctone é lhe garante uma vida plena e saudável como deseja Nietzsche (2000)? Ele pergunta e responde:

Faz-se ainda necessário indicar o erro que repousa em sua crença na racionalidade a qualquer preço? – Imaginar a possibilidade de escapar da decadência através do estabelecimento de uma guerra contra ela já é um modo de iludir a si mesmo criado pelos filósofos e moralistas (NIETZSCHE, 2000, p. 22).

Nietzsche (2000) declara que Sócrates queria morrer, estava cansado da vida, escolheu para si o veneno pois “estava há muito doente”, no entanto a vida não parou, e ao contrário continua girando a roda dos acontecimentos. Muitas coisas aconteceram desde Sócrates e muitas outras aconteceram desde Nietzsche (2000), no entanto, agora sabemos que não podemos esconder nossos instintos nos porões da alma, e que qualquer sociedade que queira sublimar deve entender que não há somente caminhos racionais, que não há remédios, que a única saída é aceitar que somos diferentes um dos outros e que nossos sentidos devem ser nosso guia, nossa meta.

Deve-se aceitar a alteridade e admitir a necessidade de criar vários caminhos, várias ficções para uma sociedade baseada na diferença e na diversidade. Nietzsche (2000, p. 28) observa que existe um ódio histórico pela possibilidade do vir a ser, do desvanecimento, da mudança e que a razão, acreditando na mentira da unidade, da identidade, da coisidade, da substância, da duração, da causa e do Ser, falsifica o testemunho dos sentidos e nos leva ao erro. Os sentidos humanos foram negligenciados não só pela filosofia, como ele observa, mas também por grande parte da teoria e prática do urbanismo. Diz ele sobre os instintos:

E que fino instrumento de observação temos em nossos sentidos! Este nariz, por exemplo, do qual nenhum filósofo ainda falou com veneração e gratidão. Ele é mesmo em verdade o mais delicado dos instrumentos que se encontram a nossa disposição: ele consegue constatar diferenças mínimas de movimento, que o próprio espectroscópio não constata. Hoje não possuímos ciência senão enquanto nos decidimos por aceitar os sentidos: por torná-los mais incisivos, por amá-los, por fazê-los aprender a pensar até o fim (NIETZSCHE, 2000, p. 27).

As cidades também passam por este processo observado por Nietzsche (2000), quando os urbanistas, acreditando na razão ou na racionalidade e deixando de lado a questão dos sentidos, instintos e a escala humana, constroem espaços públicos que são excludentes e desumanos. O discurso nietzschiano do problema da razão na humanidade certamente é um alerta para fatos que afetam nossas vidas nas cidades e, principalmente no usufruto saudável dos espaços públicos. A ciência do urbanismo tem deixado de lado aspectos fundamentais acerca dos sentidos do homem. É necessário que ela se volte para os cidadãos e para a possibilidade de gerar espaços de convivência social e a prática da urbanidade. A ciência do urbanismo ainda se sustenta muito na razão para achar os meios que possam qualificar e quantificar as características desejáveis de um lugar e tarda em compreender que se deve construir os espaços urbanos através da variedade, da flexibilidade, da preservação da natureza, do compartilhamento e principalmente tendo o corpo humano como referência.

Nietzsche (2011) em umas das passagens do Zaratustra comenta sobre o corpo ser a grande razão da vida humana, sobre o corpo ser o grande criador de todas as coisas, do prazer, do desprazer e do espírito, através da sua vontade. A vontade criadora do corpo é a razão de todas as coisas. Mas também nos alerta

para os desprezadores do corpo de toda uma história do pensamento ocidental, que desde Sócrates, reiteradamente desprezam o corpo e os sentidos humanos.

Diz:

“Corpo sou eu e alma” – assim fala a criança. E porque não se deveria falar como as crianças?

Mas o desperto, o sabedor, diz: corpo sou eu inteiramente, e nada mais; e alma é apenas uma palavra para algo no corpo.

O corpo é uma grande razão, uma multiplicidade com um só sentido, uma guerra e uma paz, um rebanho e um pastor (NIETZSCHE, 2011, p. 34-35).

Nietzsche (2011) faz uma distinção entre o “Eu” e o “Si-mesmo”, mostrando que o Eu é uma contextura histórico-social e o “Si-mesmo” é o poderoso soberano que habita o corpo, é o próprio corpo. Este argumento nietzschiano mostra que é necessário entender o “Si-mesmo”, onde habita o sensível, o espírito, os sentidos, os instintos, para que através da tentativa de compreensão das necessidades do “Si-mesmo” os urbanistas possam propor soluções adequadas para os espaços livres de uso públicos nas cidades. Ele diz:

Instrumento do teu corpo é também tua pequena razão que chamas de espírito, meu irmão, um pequeno instrumento e brinquedo de tua razão.

“Eu”, dizes tu, e tens orgulho desta palavra. A coisa maior, porém, em que não queres crer – é teu corpo e sua grande razão: essa não diz Eu, mas faz Eu.

O que o sentido sente, o que o espírito conhece, jamais tem fim em si mesmo. Mas os sentidos e espírito querem te convencer de que são o fim de todas as coisas: tão vaidosos são eles.

Instrumento e brinquedos são sentidos e espírito: por trás deles está o Si-mesmo. O Si-mesmo também procura com os olhos do sentido, também escuta com os ouvidos do espírito.

O Si-mesmo sempre escuta e procura: compara, submete, conquista, destrói. Domina e é também o dominador do Eu.

Por trás de teus pensamentos e sentimentos, irmão, há um poderoso soberano, um sábio desconhecido – ele se chama Si-mesmo. Em teu corpo habita ele, teu corpo é ele.

Há mais razão em teu corpo do que em tua melhor sabedoria. E que sabe por que teu corpo necessita justamente de tua melhor sabedoria? (NIETZSCHE, 2011, p. 34-35).

Sloterdijk (2000, p. 43) observa que na cultura contemporânea acontece uma grande disputa entre os impulsos domesticados e os bestializadores, e que reconhecer que a domesticação do ser humano é o grande irrefletido da cultura ocidental desde a antiguidade clássica, é o bastante para “afundarmos em águas profundas”. Observa, também, que desde Platão, e seu projeto para uma

república, criou-se uma intranquilidade no pensamento ocidental devido ao entendimento de que o homem, por vontade própria, colocou-se em uma situação onde as cidades se parecem com parques temáticos políticos, ou parques humanos. Ele diz:

Se há uma dignidade do ser humano que merece ser trazida ao discurso de forma conscientemente filosófica, isso se deve sobretudo ao fato de que as pessoas não apenas são mantidas nos parques temáticos políticos, mas porque se mantêm lá por si mesmas. Homens são seres que cuidam de si mesmos, que guardam a si mesmos, que – onde vivam – geram ao seu redor um ambiente de parque. Seja em parques municipais, nacionais, estaduais, ecológicos – por toda parte os homens têm de decidir como deve ser regulada sua automanutenção (SLOTERDIJK, 2000, p. 49).

É interessante que Sloterdijk (2009) tenha observado que o ser humano sempre viva ao redor de “parques temáticos políticos”, e que isso os mantenham atrelados a um humanismo que é perpetuado através da comunicação entre amigos por meio da escrita. A compreensão de que esses parques, ou as clareiras do Ser, são indissociáveis na vida do ser humano, nos indica a importância que os espaços públicos exercem na vida cotidiana, mesmo que na forma de domesticação. Mesmo que Nietzsche (2011) advirta que o homem não tem controle sobre seus próprios sentidos e instintos, certamente ele pode mudar seu próprio destino, pois senão ainda habitaria as cavernas. O homem, impreterivelmente, edificará novos espaços livre de uso públicos, e estes devem espelhar a essência de si mesmo em toda a plenitude e potencialidade. Sloterdijk (2009) diz sobre o Zaratustra de Nietzsche (2011):

Quando Zaratustra atravessa a cidade na qual tudo ficou menor, ele se apercebe do resultado de uma política de criação até então próspera e indiscutível: os homens conseguiram – assim lhe parece – com a ajuda de uma hábil combinação de ética e genética, criar-se a si mesmos para serem menores (SLOTERDIJK, 2000, p.40).

Ao se compreender que a vontade do “Si-mesmo” é absoluta e inexorável, podemos dizer que, gradativamente, percebemos que as crenças, as certezas e as verdades são ficções, simulações e representações da vontade. Schopenhauer (1985) diz “que a vontade como tal seja livre, deriva do fato que, tal como a consideramos, ela é a coisa em si, a substância do fenômeno” (SCHOPENHAUER, 1985, p. 40). Ele observa que a vontade é inconsciente, que

se encontra tanto no reino animal e vegetal quanto no mineral, e que adquire consciência do seu querer que é a vida, a vontade de viver. Diz ele:

A vontade no homem pode, portanto, chegar ao pleno conhecimento de si: pode conhecer claramente e inteiramente a sua própria essência tal qual se reflete no mundo inteiro. O conhecimento projetado a este grau, dá origem à arte (SCHOPENHAUER, 1985, p. 41).

É exatamente essa vontade que mantém o homem em sua eterna busca pelo novo, pelo vir a ser, por aquilo que possa lhe representar, e é isso que faz com que os urbanistas desejem construir novos espaços livres de uso público para que a sociedade possa exercer a democracia, aceitar a alteridade e respeitar a possibilidades de novos gêneros.

Heidegger (2000) observa que a vida, ou “a visão do mundo torna o mundo imagem para o homem que experimenta a si mesmo, onde a vivência é a ratificação do vivente, o vivente buscado na vida. A vida como a representação do homem, do “Eu”, do “Si-mesmo”, da vontade. Ele diz:

A “vida” recebe entretanto sua interpretação oculta a partir da animalidade pouquíssimo considerada; uma animalidade que ainda é então aprofundada “animicamente”, com o que também o “anímico” mergulha no “animal”.  
O que se procura porém sem qualquer noção em meio a busca pelo “vivente”? O seer. Este só se descobre contudo na essência da verdade. E a “vida” precisa ser experimentada enquanto estância do seer para que explodisse então com sua ‘vitalidade’ arrogada no silêncio do seer (HEIDEGGER, 2000, p. 129).

Gaston Bachelard (2013) ao pesquisar as forças imaginárias da mente humana, seu ímpeto pela novidade e as forças que perscrutam o fundo do ser e desvendam o primitivo e o eterno ao mesmo tempo, faz uma relação entre a imagem poética e a matéria. A água é o elemento transitório que simboliza as forças humanas mais primitivas, é feminina assim como a *Khôra*, é um destino do ser. Ele lembra que a água representa o “mobilismo heraclítico” através da máxima que diz que não se banha no mesmo rio duas vezes, pois o rio corre e não é mais o mesmo. A água basta. Ele diz:

As águas não constroem “mentiras verdadeiras”. É necessária uma alma muito perturbada para realmente se deixar enganar pela miragem do rio. Esses doces fantasmas da água costumam estar ligados às ilusões factícias de uma imaginação divertida, de uma imaginação que quer divertir-se. Os fenômenos da água iluminada por um sol da primavera proporcionam assim

metáforas comuns, fáceis, abundantes, que sustentam uma poesia subalterna. Os poetas secundários abusam delas. Poderíamos acumular sem dificuldade versos em que jovens ondinhas brincam, sem fim, com imagens muito velhas (BACHELARD, 2013, p. 22).

Certamente o olhar do urbanismo contemporâneo é feito mais de dúvidas e questionamentos do que de certezas e afirmações, mas certamente temos uma grande referência para seguir que é o próprio homem, seus sentidos e seu espírito. É esse “Si-mesmo” que comanda todas os desejos e as vontades que se deve tentar compreender, pois é ele que, primitivamente, vai experimentar e revelar ao “Eu” se os espaços são adequados, agradáveis ou não. O urbanismo contemporâneo tem a premissa de voltar-se para si mesmo e tentar compreender as necessidades mais básicas do homem e, assim, tentar perceber quais tipos de cidades e de espaço público devemos almejar para as cidades de hoje.

O conceito da *Khorâ* nos mostra que a possibilidade do vir a ser é possível e desejável, e o conceito do “Si-mesmo” mostra que o homem deve compreender que seus sentidos e instintos são a única possibilidade de compreensão da vida. Portanto devemos conhecer a nós mesmos e a partir do espaço da possibilidade que a *Khôra* abre ao Demiurgo de construir espaços livres de uso públicos que possam qualificar as cidades para que o cidadão possa experimentar seus sentidos e viver em harmonia.

## 2.4 O ESPAÇO PÚBLICO E CARTOGRAFIA CONTEMPORÂNEA

Figura 7 – Museu do cinema - EYE, Amsterdam.



Fonte: Foto do autor, 2017.

Como a cartografia contemporânea se comporta em uma época onde a percepção do espaço é cada vez mais diversificada, pluralista e caótica? Como fazer cartografia para uma sociedade que não se situa mais somente sobre o espaço físico, mas também sob o espaço virtual? Como a cartografia contemporânea pode perceber e registrar verdades em uma época onde a própria verdade já foi colocada em contradição pela filosofia, a literatura e a própria ciência? O que seria, de fato, uma cartografia contemporânea?

Pode-se dizer que o contemporâneo é o intempestivo, é o inatual, é a singular relação do homem com seu tempo, com seu *Zeitgeist*, anacronicamente sempre mantendo distância do agora, que ao ser deslocado do seu tempo para outros tempos, faz com que possamos enxergar com mais clareza a atualidade, percebendo o escuro do presente. É manter o olhar aberto e fixo em seu tempo para alcançar a escuridão, para compreender aquilo que está escondido, que não

se vê sob a luz plena, para que a cegueira ocasionada pela luz não esconda o brilho das trevas (AGAMBEN, 2009).

Pode-se, também, dizer que o homem contemporâneo olha a luz e o breu ao mesmo tempo, apreende o lume que se esconde na escuridão e vê a noite em pleno dia. O Ser contemporâneo percebe o passado naquilo que é presente, observa o “devir histórico” que continua operando de forma iterável na atualidade a partir da sua origem, da sua gênese, em contraponto ao “sentido histórico” que representa um sinal da decadência e do envenenamento da vida (AGAMBEN, 2009).

E, finalmente, pode-se dizer que a cidade contemporânea, contém muito mais coisas do que qualquer cartógrafo pode descrever, e nenhum mapa ou livro pode representar a realidade de uma cidade. Suas frestas, cavidades, sombras, enfim, seus segredos, são por demais intrincadas para serem descritas, desveladas ou cartografadas em toda a sua verdade. A cidade contemporânea é tátil, visual, sonora e olfativa (PALLASMAA, 2017).

Para que uma cartografia reconheça e referencie, de fato, uma cidade ou um território, o cartógrafo deve aguçar os sentidos, percorre-la a pé evidenciando o equilíbrio entre o corpo bípede e a gravidade, deve tocar as coisas, explorar os sons revelados pela audição que amplia a sensação do espaço visível, perscrutar com os olhos abertos, tanto os pequenos detalhes como a grande perspectiva, experimentar os cheiros que pairam no ar e vivenciar o espaço ao encontrar com o outro. A medida da cidade são os sentidos, uma cartografia contemporânea deve recordar a cidade vivida e o seu registro é aquilo que se consegue experimentar como eco dos próprios passos. Pallasmaa (2017) faz uma reflexão sobre a arte da cartografia e diz:

A medida do sentido de cidade é esta: você pode ouvir a risada das crianças, o bater das asas dos pombos e o grito do vendedor ambulante na cidade de sua memória? Você consegue recordar o eco de seus passos? Na cidade de sua mente, você seria capaz de se apaixonar? (PALLASMAA, 2017, p. 55).

Se o contemporâneo é o imprevisto, o devir histórico, qual a possibilidade de analisar a cartografia de hoje através do olhar crítico teórico da arquitetura? Qual a relação que poderia ser feita entre a teoria da arquitetura e a cartografia contemporânea? A teoria libertária da arquitetura “não clássica” desenvolvida

pelo arquiteto Peter Eisenmann (1993), para a questão do histórico rigor estético da composição da arquitetura, pode servir para o ajudar no aprimoramento da cartografia contemporânea? Se Eisenmann diz que a arquitetura deve ser intemporal, não representacional e artificial, não poderíamos nomear a cartografia da mesma forma, uma cartografia “não clássica”?

Eisenmann (1993) observa que o domínio da metafísica da dialética hegeliana, que tem como conceito central oposições como figura e abstração, forma e função, estrutura e ornamento, se mantêm iteráveis na análise crítica da arquitetura, desde a tentativa modernista de ruptura em relação à tradição clássica. A ruptura modernista foi ilusória, pois mesmo que tenha produzido formas diferentes, não conseguiu romper com o modo de dar significado aos objetos arquitetônicos que derivam da tradição clássica. A crítica pós-hegeliana, iniciada no final do século XIX, vem mudar e redefinir a forma e o método para produzir conhecimento em várias disciplinas, abalando os alicerces que sustentavam seus fundamentos, que residiam na certeza, na virtude e na verdade, menos a disciplina da arquitetura que ainda se ancora em uma linguagem que representa o natural, o bom e o belo. Se a condição contemporânea é a alienação e a incerteza, a cartografia pode, também, se posicionar em um domínio pós-hegeliano, que mantêm essencialmente a imprecisão como fundamento do conhecimento? Com a desagregação da crença na ficção da certeza e na ciência como verdade absoluta, pode-se operar um deslocamento da cartografia contemporânea, mesmo quando sua essência é exatamente dar veracidade a um registro de um território qualquer?

Eisenmann (2010) observa que a arquitetura está sob a influência de três ficções, que são, a representação, a razão e a história, e que elas se mantêm imutáveis desde o século quinze até a contemporaneidade. Ele diz que “a razão é a simulação do sentido da verdade através da mensagem da ciência” e que no momento em que a razão passou a ser o foco de si mesma começa, então, o processo da sua própria abolição (EISENMANN, 2010, p. 789). Diz também:

Ao questionar a sua própria condição e modo de conhecer a razão arriscou-se a tornar-se uma ficção. À medida que a razão começou a virar-se para si própria, a questionar a sua própria condição, a sua autoridade para veicular a verdade, a sua

capacidade de provar começou a evaporar-se (EISENMANN 2010, p.790).

Para alcançar a condição pós-hegeliana faz-se necessário se afastar da inflexível estrutura dialética? As ficções filosóficas ou as fábulas literárias poderiam ser usadas como referenciais para se fazer uma cartografia contemporânea? Quais caminhos deve percorrer o cartógrafo para que possa fazer uma cartografia que represente a contemporaneidade? A cartografia contemporânea deve tomar novos rumos e navegar, à deriva, em mares antes desconhecidos?

Francesco Careri (2017, p. 31) diz que a palavra deriva, usada para denominar o caminho percorrido pelo andarilho em suas caminhadas errantes, tem origem náutica e representa “a ambiguidade de perder-se conscientemente, procurando dosar o desejo e o acaso, o racional e o irracional, o projeto e o anteprojetado”. Assim como um barco que navega sem a referência de uma carta náutica, ou à deriva, o ato de andar em um território, sem rumo, sem um mapa, representa não somente a falta de objetivo, mas também a possibilidade de se deparar com o outro, com aquilo que não se esperava encontrar. A deriva pode propiciar tanto um errar sem rumo como a possibilidade do encontro com o outro. Diz sobre isso:

É importante navegar junto a costa e observar as paisagens, mas também entender onde descer a âncora, encontrar quem mora naquelas terras, descobrir estratégias para ir ao encontro dele, aprender a cumprimentar. Sem tudo isso, construir objetos e edifícios parece uma ação com fim em si mesma, vazia de significado, incapaz de produzir mito, história, cultura (CARERI, 2017, p. 34).

Os apólogos advindos da literatura podem exemplificar as infinitas possibilidades da cartografia contemporânea. As fábulas, ficções e a história apontam possíveis caminhos para a deriva da cartografia nos mares da ciência.

Na fábula chamada “A terceira margem do rio”, do escritor Guimarães Rosa (2016), o pai de uma família decide comprar uma canoa e morar dentro dela, decidindo viver, à deriva, em um rio e nunca mais volta para casa em terra firme. O filho, desconcertado, ajuda-o nesta estranha decisão, alimentando-o com comida e afeto no dia a dia. No entanto o rapaz não aguenta o fardo e sucumbe com a insólita ausência do pai que, inusitadamente, está sempre por perto. A intenção do pai, de se manter permanentemente à deriva, em uma desconexão com a sociedade, e entre as margens do rio, cria a possibilidade de uma nova

forma de apropriação do território, uma nova fronteira, uma terceira opção, um terceiro gênero. Ele diz:

Nosso pai não voltou. Ele não tinha ido a nenhuma parte. Só executava a intenção de se permanecer naqueles espaços do rio, de meio a meio, sempre dentro da canoa, para dela não saltar, nunca mais. A estranheza dessa verdade deu para estarrecer de todo a gente. Aquilo que não havia, acontecia (ROSA, 2016, p.68).

Eisenmann (1993) observa que a exploração do “entre,” em oposição ao modelo dialético restritivo, é uma das saídas para se afastar da rigidez tradicional, por exemplo, entre o ornamento e a estrutura, entre a forma e a função, podendo, desta forma, dissolver o dualismo maniqueísta em vários matizes diferentes. Ele diz sobre isto:

O que é “o entre” em arquitetura? Se arquitetura normalmente determina o lugar, então “estar entre” significa estar entre algum e nenhum lugar. Se a arquitetura tradicionalmente se relaciona com “topos” - uma ideia de lugar -, então “estar entre” significa buscar um “atopos”, a atopia dentro do “topos” (EISENMANN, 1993, p. 47).

A metáfora da “terceira margem do rio” ilustra a exploração da ideia de “estar entre”, de estar em todos os territórios e em nenhum lugar ao mesmo tempo. Estar entre as margens do rio possibilita criar um novo modo de viver, uma nova expectativa do devir, e possibilita a liberdade de se criar novas ficções. Por exemplo, a ficção de viver à deriva, entre as bordas do rio, no “entre”, sem significados evidentes, uma decisão arbitrária e dissimulada.

Jean Baudrillard (1981, p.09) observa que a “dissimulação é fingir não ter o que se tem” diferente de “dissimular que é fingir ter o que não se tem”. A atitude do pai, ao decidir seu devir e viver à deriva no rio, dissimulando o real e a verdade, cria um novo tipo de ficção, que não é o inverso da realidade vivida anteriormente, nem o oposto ou o negativo dela, é simplesmente diferente, uma alteridade absoluta. A metáfora da estória da terceira margem do rio segue o paradigma que define o “vir a ser” como algo que não representa a simulação da verdade ou a realidade do presente.

Quando o personagem Kafkiano, denominado apenas pela letra “K.”, é incumbido de mapear um castelo, e ele se depara com muitas dificuldades para compreender a diferença entre o que é, de fato, o castelo, e o que é, efetivamente,

a aldeia, fica axiomático a hipótese de que a cartografia é uma ciência que trabalha no campo do incerto, do indefinido e do impreciso. A impossibilidade da compreensão da totalidade de um território mostra o quão incerto é a tentativa de se elaborar uma cartografia.

Kafka (2001) mostra que diferenciar os limites entre o castelo da aldeia é uma tarefa impossível ao agrimensor, pois os dois territórios são um e outro ao mesmo tempo. Aquilo que parecia ser o castelo se torna a aldeia num ciclo infinito, onde K., impotente, não consegue mapear a realidade dos limites dos territórios. Em certo momento um dos personagens diz: “Esta aldeia é propriedade do castelo, quem fica ou pernoita aqui de certa forma fica ou pernoita no castelo” (KAFKA, 2001, p. 19).

Giorgio Agamben (2014) observa que o limite entre a aldeia e o castelo são colocados em questão no romance kafkiano, pois não há como decifra-los, não há como representar a realidade tão caótica:

Da aldeia tal como é, K. não sabe o que fazer. E menos ainda do castelo. O que interessa ao agrimensor é o limite que os divide e que os une, e que deseja abolir, ou melhor, tornar inoperoso. Pois por onde passa materialmente esse limite ninguém parece saber, talvez ele, na realidade, não existe, mas passe, assim como uma porta invisível, por dentro de todos os homens (AGAMBEN, 2014, p. 57).

Quando Kafka (2001) torna a vila e o castelo indissociáveis, confundindo o agrimensor que não consegue mapeá-los, podemos deduzir que ele propositalmente faz relações com a cartografia e com a impossibilidade desta ciência reconhecer o “mundo da realidade” e o “real significado” das coisas. Ao observarmos diálogo final do livro, vemos que o romance kafkiano mostra os personagens duvidando um do outro. A falta de verdade dos personagens evidencia a dissolução da própria verdade e que é baseada em uma crença na hegemonia entre a representação e a realidade. O Romance kafkiano evidencia que a verdade e a realidade não podem estar contidas em um processo de conhecimento dialético entre o desconhecido e o conhecido, entre o real e o irreal, entre a verdade e a mentira.

- O que faz, realmente?
- Sou agrimensor.
- O que é isso? K. explicou, a explicação a fez bocejar.

— Você não está dizendo a verdade. Por que é que não diz a verdade?

— A senhora também não a diz (KAFKA, 2001, p. 243).

A utilização de elementos da cartografia clássica, a problemática sobre a definição dos limites dos territórios e a veracidade da real compreensão do espaço físico, são componentes do enredo do romance kafkiano e indicam a estreita relação que existe entre a literatura e a ciência. O acesso da cartografia à contemporaneidade se dá pelo heterogêneo, pelas múltiplas entradas e saídas, pela possibilidade da deriva em alto mar, pela caminhada sem destino e pelo amálgama com a ficção, a fábula e as outras ciências.

Agamben (2014) diz que Kafka usa a letra “K.” para nomear o personagem que se intitula como agrimensor, porque ela representaria um dos termos da agrimensura romana que faz a divisão fundamental do espaço e são chamados de *Kardo* e *Decumanus*. Outro entendimento sobre o termo *Kardo*, é que ele poderia representar a palavra dobradiça, ou seja, o lugar que dá suporte a porta, ponto decisivo onde ela se movimenta e gira, mas também o ponto que neutraliza e que a impede ela de sair do lugar. Portanto, Kafka teria subscrito na letra K. a ideia de que ela representaria, na figura da porta, a impossibilidade de entrar, de ter acesso, seria o ponto decisivo que obstrui o acesso e “torna inoperoso os limites e os confins que separam (e ao mesmo tempo mantêm ligados) o alto e o baixo, o castelo e a aldeia, o templo e a casa, o divino e o humano” (AGAMBEM, 2014. p. 58).

Em uma ficção, elaborada pelo escritor Jorge Luis Borges (1999), cartógrafos desenham um mapa de uma cidade de forma tão minuciosa que acabam por construir um mapa exatamente do tamanho da própria cidade. No entanto, quando o mapa passa a se confundir com a própria realidade exatamente a realidade, ele perde seu sentido, se torna inútil e é esquecido pelas gerações futuras até degradar-se e sumir. A ficção exhibe a inutilidade de uma cartografia que tenha como principal objetivo a representação da realidade absoluta. Na contemporaneidade a realidade virtual permite fazer mapas reproduzindo exatamente como o espaço é em sua realidade, plataformas digitais usam fotos de satélite atualizadas diariamente para montar uma imagem digital exata daquilo que podemos ver a olhos nus. A ficção se tornou realidade no espaço digital e virtual da internet, possibilitando que todas as informações, de todos os lugares

do planeta, possam ser armazenadas e atualizadas em um único mapa digital. Baudrillard (1981), ao analisar a ficção dos cartógrafos, observa que na contemporaneidade ela perde o seu sentido, pois a atual tendência pela simulação torna transparente a realidade e a escolha pelo simulacro suprimem o real. Não se trata mais de territórios e nem sequer de mapas, mas sim de uma realidade simulada que não representa mais o real. O acontecimento do Hiper-real, ou a geração do real feita através de modelos que não possuem origem nem realidade, inicia o fim do encanto da diferença, do duplo e do espelho entre o mapa e o território. Prenúncio do fim do real, que será substituído, e finalmente deletado, por uma hiper-realidade que sintetiza os modelos operacionais combinatórios em um hiperespaço sem atmosfera, onde o mapa não representa mais um território e o território já não precede o mapa. Diz sobre isto:

Hoje a abstração já não é a do mapa, do duplo, do espelho ou do conceito. A simulação já não é a simulação de um território, de um ser referencial, de uma substância. É a geração pelos modelos de um real sem origem nem realidade: hiper-real. (BAUDRILLARD, 1981, p. 08)

Corroborando com o argumento da ficção do real, Gilles Deleuze (2011) observa que um livro não é a imagem do mundo, não é sua cópia, ele não tem sujeito nem objeto, ele existe apenas pelo fora e no fora e é feito de matéria diferentemente formada, de datas e de velocidades muito diferentes, é um agenciamento. Da mesma forma diz que um mapa não é um decalque, não reproduz um inconsciente fechado sobre si mesmo, ao contrário ele é aberto, se conecta a múltiplas entradas, é performático e faz parte do rizoma. Diz:

O mapa é aberto, é conectável em todas as suas dimensões, desmontável, reversível, suscetível de receber modificações constantemente. Ele pode ser rasgado, revertido, adaptar-se a montagens de qualquer natureza, se preparado por um indivíduo, um grupo, uma formação social. Pode-se desenhá-lo numa parede, concebê-lo como obra de arte, construí-lo como uma ação política ou como uma meditação (DELEUZE, 2011, p. 30).

Fuão (2012), ao analisar as bordas do ser, alerta que a possibilidade da cartografia reconhecer este território de forma racional e objetiva é frustrante e quimérica. O mapeamento dos limites é sempre o reconhecimento do impossível, do ininteligível e a cartografia se mantém sempre neste limiar entre a percepção dos sentidos e a racionalidade. Ele diz sobre isso:

O mapeamento dos limites do ser, seus contornos e seus espaços só, poderia ser uma desilusão, miragem que se desvanece a cada instante, tal como as palavras feitas de espuma. A cartografia das bordas não pode existir. Não se quer que exista mesmo, pois não há verdadeiramente como possa existir. (FUÃO, 2012, p.2)

Nietzsche (2006) constata que a liberdade da razão é uma particularidade que só pode ser alcançada em uma viagem, em uma navegação de longo tempo, onde o viajante, o errante, deve se manter atento a paisagem que muda a cada instante e deve apreender o mundo, com os sentidos aguçados, sabendo que o propósito desta viagem não é sentir-se em casa, pelo contrário, é a certeza de ser um estrangeiro. A experiência do espírito livre, que vaga pelas cidades, sempre com a atenção redobrada, se transforma em mapas ficcionais da recordação, iluminada pela luz do meio dia e obscurecida pela noite. Diz ele:

Aquele que quiser, mesmo que fosse em certa medida, chegar a liberdade da razão, não tem o direito de se sentir na terra de forma senão como viajante – e nem mesmo para um périplo para um objetivo final: pois não o tem. Mas se proporá a observar bem e manter os olhos abertos para tudo o que se passa realmente no mundo; é por isso que não se pode se apegar muito intensamente seu coração a nada particular; é preciso que tenha sempre nele alguma coisa do viajante que tem prazer pela mudança e pela passagem (NIETZCHE, 2006, p. 302).

Walter Benjamin (2013), ao descrever suas experiências de caminhar em alguns locais da Europa, faz uma cartografia que se apropria dos seus sentidos, das suas percepções, para criar um mapa literário que traça o percurso de quem, intencionalmente, se perde pelas ruas e bordas das cidades, assim como um navegador que fica a deriva por não possuir uma carta náutica. Ele descreve a experiência de caminhar pelas bordas molhadas de lugares como Paris e Marselha, observando características urbanas e humanas e demonstra que as cidades são livros que contam histórias, fragmentadas em milhares de perspectivas e de olhares. Ele diz sobre isso:

Nenhuma cidade está tão intimamente ligada ao livro como Paris. Se Giraudoux tem razão, e se o supremo sentimento de liberdade humana é o de deambular ao longo do curso de um rio, aqui o ócio mais acabado e a mais feliz liberdade conduzem-nos para o livro e para dentro dos livros. Há séculos que a hera de folhas eruditas prolifera pelo cais despido do Sena. Paris é a grande sala de uma biblioteca atravessada pelo Sena (BENJAMIN, 2013, p. 57).

E finalmente, operando com um olhar histórico, que olha para trás ao mesmo tempo em que aponta para um futuro onde o périplo continua e atravessa o oceano, aportando em terras sul-americanas, pode-se admitir que a carta de Pero Vaz de Caminha (2013), enviada ao rei de Portugal em 1500 e que descrevia a experiência de descobrir novos continentes e de encontrar uma cultura autóctone e desconhecida, é o primeiro relato de uma cartografia feita sobre as terras brasileiras. Feita para descrever a nova terra descoberta ao acaso, a carta tem um caráter lúcido e conta em um estilo franco o idiossincrático encontro entre os marinheiros e a alteridade absoluta representadas pelos nativos indígenas. É interessante observar que desde o início do relato o escrivão observa pode conter algumas considerações ficcionais, alguns esquecimentos ou exageros em seu mapa, corroborando com a questão da impossibilidade da cartografia capturar a realidade. Diz sobre isso:

Tome, porém, Vossa Alteza, minha ignorância por boa vontade, e creia bem por certo que, pare enfeitar ou enfear, haja eu de colocar aqui mais do que aquilo que vi e me pareceu (CAMINHA, 2013, p.09).

O fato é que a primeira cartografia brasileira se deu nas margens molhadas do território desconhecido e que sua descrição pode ser usada como uma gênese para os relatos de experiências que descrevem o encontro entre o viajante estrangeiro e o território desconhecido. E, por fim, faz-se necessário ressaltar que este precioso relato histórico encerra, premonitoriamente, com a descrição do escrivão dizendo que duas coisas são de extrema importância para a nova terra descoberta; a água e as pessoas. Diz:

Água são muitas, infindas. E de tal maneira é graciosa que, querendo-a aproveitar, dar-se-á nela tudo, por bem das águas que tem. Porém o melhor fruto, que nela se pode fazer, me parece que será salvar esta gente e essa deve ser a principal semente que Vossa Alteza nela deve lançar (CAMINHA, 2013, p.51).

Com isso, podemos concluir que a cartografia contemporânea tem muitos caminhos a seguir, desde que tenha como seu Norte: a diversidade de gêneros; a multiplicidade de usos; a acessibilidade universal inserida na mobilidade urbana; a sustentabilidade econômica, social e ambiental; o compartilhamento de equipamentos públicos, a preservação dos ambientes naturais e a urbanidade entre as pessoas.

### 3.0 CARTOGRAFIA DOS SENTIDOS

Figura 8 - Centro George Pompidou, Paris.



Fonte: Foto do autor, 2011

A escrita da “Cartografia dos sentidos” tem como base a experiência de visitas em orlas urbanas, que foram construídas na contemporaneidade, e que oferecem espaços livres de uso público de qualidade para os cidadãos. Ela elabora mapas sensoriais, que exploram a experiência de caminhar pelas bordas molhadas de algumas cidades, com o objetivo de auxiliar a pesquisa sobre o urbanismo contemporâneo a buscar uma nova percepção do presente e a fomentar agenciamentos entre as visitas às orlas e uma narrativa fotográfica que transporta heterogêneos, de tempos diversos e através de uma dissociação, para a atualidade. Cidades importantes do cenário do urbanismo contemporâneo e seus espaços livres de uso público nas bordas molhadas são os fundamentos que compõem este mapeamento sensorial que objetiva evocar a experiência passada, mas percebida com os olhos de hoje, produzindo cartas sensoriais que orientam, o desconhecido e obscuro, percurso do errante urbanista.

### 3.1 PRAIA DA BARCELONETA – BARCELONA

Figura 9 - Praia da Barceloneta, Barcelona.



Fonte: Google Earth. Acesso em 10/03/2018.

**Figura 10 - Percurso da Cartografia dos Sentidos.**



Fonte: Google Earth. Acesso em 10/03/2018.

**Figura 11 - Praça do mar.**



Fonte: Foto do autor, 2011.

Saindo da Praça do mar, em um dia ensolarado de janeiro de 2011 na praia da Barceloneta, o urbanista começa sua caminhada pela borda molhada da cidade de Barcelona. Uma praça que está cercada por toda estrutura de uma cidade grande, tais como como restaurantes, shoppings e lojas. A área pública oferece

mobiliário urbano de boa qualidade, banheiros públicos, quiosques comerciais, esculturas públicas e um paisagismo com muitas palmeiras. No subsolo da praça funciona um grande estacionamento que consegue diminuir o impacto da atração de automóveis para este importante equipamento público.

**Figura 12 - Início do calçadão em dois níveis.**



Fonte: Foto do autor, 2011.

Esta solução para estacionamentos em espaços públicos é muito interessante pois consegue esconder os automóveis, otimizar o espaço público e dar segurança ao usuário do modal automobilístico. O acesso aos automóveis se dá por elevadores, que ficam no centro da praça, conectando o estacionamento e o usuário com a praia ou com o eficiente sistema de transporte público da cidade de Barcelona. A praça é elevada, criando uma proteção da praia para a avenida, e uma escadaria dá acesso as paradas de ônibus e as bicicletas compartilhadas. Saindo da praça, em direção ao norte, a orla se divide em dois níveis e existem duas possibilidades de percurso, ou por cima no calçadão e o usuário mantém contato com a cidade ou por baixo, no nível da areia, próximo do mar e dos equipamentos públicos.

**Figura 13 - Calçadão do nível inferior e a praia.**



Fonte: Foto do autor, 2011.

**Figura 14 - Vista da areia da praia e o píer ao fundo.**



Fonte: Foto do autor, 2011.

O urbanista decide começar sua caminhada pelo nível da areia para ter mais contato com a natureza, pois a beleza da paisagem da areia da praia com o oceano é maravilhosa. Poucas pessoas estavam usando a areia da praia pois, apesar do sol brilhante no céu azul, era um dia frio de inverno. Um passadiço em madeira, implantado no mesmo nível da areia, dá acessibilidade a quem tem mobilidade reduzida, levando as pessoas até a limite com a água. Este tipo de suporte é muito importante em praias, pois possibilita que todas as pessoas tenham acesso a água do mar, resolvendo um grande problema urbanístico, que é o difícil deslocamento das pessoas com mobilidade reduzida pela areia da praia.

**Figura 15 - Acesso ao mar por passarela acessível.**



Fonte: Foto do autor, 2011.

**Figura 16 - Vista da perspectiva da praia e dos edifícios.**



Fonte: Foto do autor, 2011.

Como a praia fica em um nível bem mais baixo que o calçadão, esse desnível possibilitou que fossem implantados alguns equipamentos públicos tais como restaurantes e bares, além de enfermaria, segurança e banheiros. A rede *wi-fi* também é oferecida gratuitamente em toda a orla. Esse tipo de estrutura é muito importante para as bordas molhadas, pois a oferta de serviços e comércio no nível da areia, além de facilitar o acesso, auxilia em várias necessidades que demandam o uso da praia pelos cidadãos.

**Figura 17 - Mobiliário urbano.**



Fonte: Foto do autor, 2011.

Seguindo seu caminho pela areia da praia, o urbanista se depara com uma grande plataforma de concreto, que se conecta com dois píeres e se assemelha a forma de um diapasão. Nesta plataforma, encontra-se um conjunto de cadeiras espreguiçadeiras dispostas em um grupo, aparentemente aleatório, e duas áreas onde se encontram academias de ginástica ao ar livre. É interessante observar como essas cadeiras espreguiçadeiras atraem as pessoas, assim como a lâmpada atrai os insetos. Em um dia frio e ensolarado, a procura por um espaço, onde haja um bom lugar para descansar e aquecer o corpo, é disputada. Muitas pessoas ocupam essa área da orla que, além de propiciar um espaço para o estar, também proporciona o encontro entre as pessoas. Mesmo em tempos onde as pessoas ensimesmam-se e engalfinham-se com seus celulares, um espaço

livre de uso público diferenciado e inusitado, certamente cria uma aglomeração de pessoas, propiciando o contato, no mínimo, entre olhares.

**Figura 18 - Píer com área de estar e ginástica.**



Fonte: Foto do autor, 2011.

**Figura 19 - Área de ginástica.**



Fonte: Foto do autor, 2011.

As duas áreas para a prática de exercícios físicos são separadas entre si, e possuem equipamentos de ginásticas adequados para exercícios físicos mais tradicionais. O piso das academias é de um tipo de tatame, o que dá conforto para a execução de alguns exercícios, no entanto, não há informações ou explicações sobre como praticar os exercícios. A plataforma de concreto que conecta os dois píeres é bastante grande e, certamente, caberiam outros tipos de equipamentos públicos, incentivando a prática de esportes e do entretenimento. Três bons exemplos de design de mobiliário urbano surgem aos olhos do errante enquanto ele caminhava pela areia da praia. Um deles é um posto de salva vidas feito em madeira com uma estrutura bem esbelta e bastante funcional. É um

objeto de design urbano referenciado pelos livros e revistas que exploram o tema. Realmente o detalhamento da peça é bastante cuidadoso e exemplifica a importância da qualidade dos mobiliários urbano nas cidades. Certamente um bom design de mobiliário urbano trás, além da qualidade do produto oferecido a população, um embelezamento da paisagem.

**Figura 20 - Posto salva vidas.**



Fonte: Foto do autor, 2011.

**Figura 21 - Brinquedo de escalar.**



Fonte: Foto do autor, 2011.

**Figura 22 - Chuveiros públicos.**



Fonte: Foto do autor, 2011.

O segundo mobiliário é um brinquedo feito com um mastro metálico que suporta uma estrutura tencionada com cordas criando uma figura geométrica em forma de pirâmide. Este brinquedo tem uma atratividade enorme no espaço aberto da praia, e as pessoas são fortemente atraídas para escalar suas cordas, assim como os símios escalam as árvores nas florestas. O terceiro mobiliário é um conjunto de chuveiros públicos que dá aos usuários da praia a possibilidade de um banho refrescante e tirar a areia e o sal do corpo. Os chuveiros têm um design bem resolvido sob o aspecto da funcionalidade, pois o sistema de acionar e desligar a fluxo da água, que é sempre problemático devido ao mau uso ou ao desgaste, foi bem solucionado com um simples botão. É claro que nenhuma manutenção é capaz de manter em bom funcionamento os mobiliários públicos se a população não cuidar e protegê-los como se fossem da sua própria casa.

**Figura 23 - Deck com área de estar para os restaurantes.**



Fonte: Foto do autor, 2011.

Ainda caminhando pela praia, o urbanista andarilho vê alguns decks que se projetam sobre a areia e dão suporte para que sejam colocadas mesas com guarda-sóis, onde a população pode se sentar e se entreter em jogos de mesa e conversas entre amigos. Os bares que se encontram sob o nível superior do calçadão atendem aos clientes nestes decks que permitem usufruir da praia em um espaço urbanizado.

**Figura 24 - Deck em madeira para o estar.**



Fonte: Foto do autor, 2011.

**Figura 25 - Acessos em rampa e escada.**



Fonte: Foto do autor, 2011.

**Figura 26 - Calçadão do nível superior.**



Fonte: Foto do autor, 2011.

Fazendo a conexão entre a plataforma de concreto com os píeres e o calçadão, uma escada e uma rampa dá acesso ao nível do calçadão e são as opções que o urbanista tem para subir um nível e continuar sua caminhada pela orla da praia de Barceloneta. A rampa garante a acessibilidade universal por seguir as normas de inclinação, por garantir as áreas para o repouso, pelo corrimão estar na altura

correta e por utilizar um piso antiderrapante para quem tem a mobilidade reduzida. A escada garante um acesso mais rápido para quem está disposto a subir seus dois lances de degraus. Toda a estrutura é feita em alumínio para resistir as intempéries provocadas pela proximidade com a água salgada do mar. Após acessar o nível do calçadão, o urbanista continua sua caminhada ao longo da orla e se depara com um grande passeio pavimentado com peças de granito, com um guarda corpo em alumínio e uma linha de palmeiras ao longo da borda fazendo o limite com a avenida. O calçadão oferece a possibilidade de se locomover com vários dispositivos e veículos não motorizados, tais como a bicicleta compartilhada, cadeira de rodas elétrica e manuais, patinetes *segway* e *hoverboard*. A importância de se oferecer vários tipos de modais de transporte, inclusive modais de baixa velocidade que podem ser usados nas calçadas de forma compartilhada com os pedestres, é incontestável. Todo e qualquer forma de locomoção deve ser prevista, para que o inexorável conflito diário entre os cidadãos não continue a ser um grande problema nas cidades. Mesmo que a prioridade da mobilidade seja garantir a segurança e o conforto do pedestre, todas as outras possibilidades de deslocamento devem ser garantidas, de modo que os conflitos entre os diferentes tipos de modais sejam minimizados.

**Figura 27 - Mobilidade com patinete segway.**



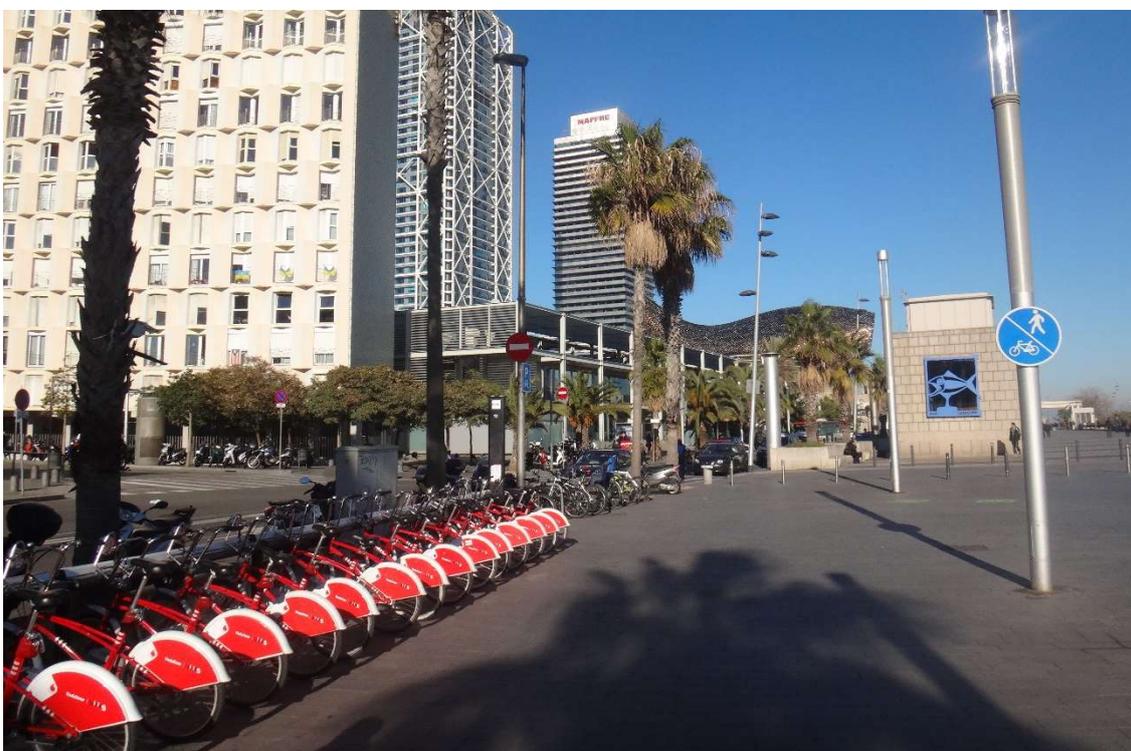
Fonte: Foto do autor, 2011.

**Figura 28 - Mobilidade com cadeira de roda elétrica.**



Fonte: Foto do autor, 2011.

**Figura 29 - Mobilidade com bicicletas compartilhadas.**



Fonte: Foto do autor, 2011.

**Figura 30 - Homem nu.**



Fonte: Foto do autor, 2011.

Ao chegar na parte final do calçadão, onde o piso passa a ser de blocos de concreto coloridos que criam um padrão geométrico com linhas transversais, e agrega vários bares e restaurantes, o urbanista se depara com um cidadão que caminha nu, sem nenhuma peça de roupa a cobrir suas vergonhas. O cidadão andava calmamente pelo calçadão, parecia exercer seu direito de andar nu em público e de expressar, pela nudez, o direito individual a liberdade. Algumas pessoas desavisadas se chocam ao ver o tranquilo nudista caminhando em um dia frio e ensolarado de inverno. O diferente sempre causa estranheza e mesmo a nudez, que é intrínseca a todos, provoca surpresa quando acontece em um ambiente social onde, por regra, todos estão vestidos. Respeitar a diferença, mesmo que ela seja uma alteridade radical, e isso pode acontecer por várias questões morais, é fundamental para que a sociedade possa ter mais urbanidade e menos conflitos entre as pessoas. Portanto, desde que se respeite o outro e o diferente, a sociedade caminhará para um futuro mais harmonioso e menos intolerante. E, mesmo após o susto inicial de ver uma pessoa nua em um local

onde não se está acostumado, não pareceu, ao urbanista, uma situação constrangedora ou desconcertante. E, ao refletir melhor sobre o fato, de que se está em uma praia, mesmo que o calçadão esteja em um nível diferente da areia e isto dê uma sensação de estar em uma área urbana central, pode-se concluir que seja uma atitude natural ao se banhar. O urbanista, ao questionar uma catalã se não era permitido andar nu na cidade de Barcelona, recebeu a instigante resposta de uma cidadã que, ao olhar a diversidade com olhos a frente do seu tempo e sem preconceitos, disse que era só não olhar que não havia problema. O problema está em quem olha, não é educado ficar olhando os outros, concluiu sabiamente.

**Figura 31 - Edificação existente na orla.**



Fonte: Foto do autor, 2011.

Continuando sua caminhada, o urbanista, que já se encontrava no fim do calçadão, observa dois belos edifícios que se diferenciam por sua estética. Um interessante edifício em madeira oferece uma área externa, com bancos e uma cobertura, servindo como um tipo de área pública que permite uma saudável relação entre o espaço público e o privado. Entretanto, um outro edifício, com uma belíssima cobertura dourada na forma de um peixe, não oferece nenhum tipo de espaço aberto para o estar público e a permanência das pessoas em um espaço de conexão.

**Figura 32 - Calçada e edificações comerciais.**



Fonte: Foto do autor, 2011

A existência de áreas públicas nos edifícios privados é mais uma maneira da arquitetura conseguir melhorar o convívio social oferecendo, a toda a população, a possibilidade de permanecer em um espaço público por meio do compartilhamento do espaço privado. O compartilhamento do espaço privado com o público em geral, garante que esses locais possibilitem o encontro entre pessoas diferentes.

**Figura 33 - Edificação do entorno.**



Fonte: Foto do autor, 2011.

Logo mais à frente, o urbanista encontra uma passarela de pedestre que o leva ao outro lado da orla e a uma marina, onde pode pegar uma embarcação e viajar para outra borda molhada de outra cidade continuando seu périplo e terminando sua caminhada pela orla da praia de Barceloneta em Barcelona.

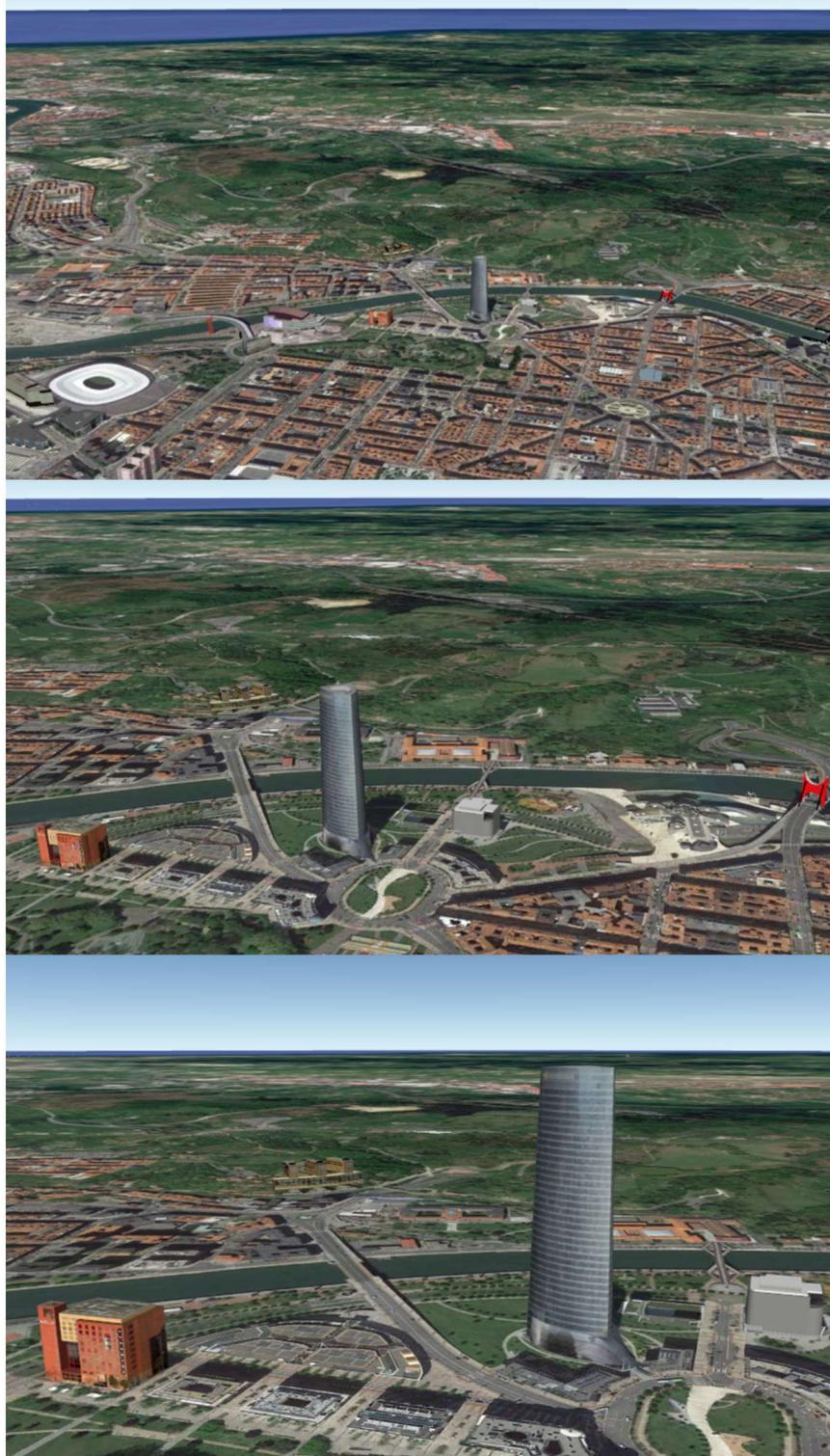
**Figura 34 - Passarela de pedestres.**



Fonte: Foto do autor, 2011.

### 3.2 RIO NERVION – BILBAO

Figura 35 - Rio Nérvion, Bilbao.



Fonte: Google Earth. Acesso em 10/03/2018.

**Figura 36 - Percurso da Cartografia dos Sentidos.**



Fonte: Google Earth. Acesso em 07/03/2018.

O rio Nervión corta em duas partes a cidade de Bilbao, localizada ao norte da Espanha, exibindo os anos de abuso que este rio antropizado sofreu ao longo da sua história. Mesmo com alguns programas de saneamento e de recuperação das águas implantadas pelo governo Basco, o secular desrespeito com o pequeno trecho de quinze quilômetros foi devastador. Todos os tipos de dejetos, tanto residenciais como industriais, foram continuamente sendo despejados no rio até o total desaparecimento da fauna e da flora.

As obras do complexo portuário, que tanto gerou riqueza para a cidade durante anos, e as inúmeras dragagens para tentar melhorar o acesso ao porto, moldaram seus limites, e aos poucos o rio tenta recuperar a sua natureza perdida e se renova com novos investimentos em urbanização. A cidade cresceu até o seu limite máximo em relação as margens do rio, que renovou seu território várias vezes, passando de um estuário para um complexo portuário e, por fim, para uma orla de entretenimento. A orla da cidade de Bilbao é um exemplo do modelo econômico, iniciado no século XIX, onde o acúmulo do capital é aplicado em grandes projetos de urbanismo. Evidencia, também, que o modelo econômico continua acontecendo na atualidade e que grandes investimentos em projetos de requalificação urbana têm moldado as bordas molhadas das cidades. O rio Nerviion também passou por um grande processo de investimento em requalificação urbana e por um intenso marketing incentivando o turismo

internacional. Grandes escritórios de arquitetura e urbanismo participaram dos projetos e da nova concepção do espaço livre de uso público que limita a cidade de Bilbao e o rio Nervi3n.

**Figura 37 - Vista do Rio Nervi3n.**



Fonte: Foto do autor, 2014.

O primeiro contato do urbanista com a borda molhada da cidade de Bilbao, aconteceu em um chuvoso dia de janeiro de 2014, na ponte “*Udaletxeko*,” que faz a ligação entre a cidade medieval e a cidade mais moderna. De cima da ponte o estrangeiro iniciou sua caminhada pela orla e teve a primeira experi3ncia de se aproximar do rio Nervi3n e observar as suas 3guas turvas, duras e poderosas que deslizam devagar pela margem da cidade urbanizada.

**Figura 38 - Rio Nervión visto de cima da ponte “Udaletxeko”.**



Fonte: Foto do autor, 2014.

O rio tinha um aspecto bastante poluído, confirmando o descaso secular dos cidadãos com a qualidade de suas águas, pouco movimento de vida aquática pode ser observado e percebe-se que há pouca atividade de pesca artesanal no entorno. O urbanista não observou atividades de peixes na superfície, além de não ver nenhum tipo de ave costeira sobrevoando as águas do rio ou pousadas nos guarda corpos. Uma paisagem bastante urbana, com o silencioso rio passeando devagar, sozinho, soberano na ausência da companhia de mais natureza. Só se ouve o rugir dos motores e o barulho do atrito dos pneus com o asfalto, enquanto os cantos, os zumbidos e os ruídos da natureza se emudecem. O urbanista, continuando sua caminhada em direção ao norte, atravessando a ponte “Udaletxeko”, e seguindo pela avenida “*Campo de Volantín*”, depara-se com um tipo de praça seca, com a forma de uma secção de ovoide, onde se encontra, em seu centro, uma grande escultura em aço e uma escadaria que permite o acesso a margem do rio, por causa do desnível existente no terreno.

**Figura 39 - Praça da Prefeitura.**

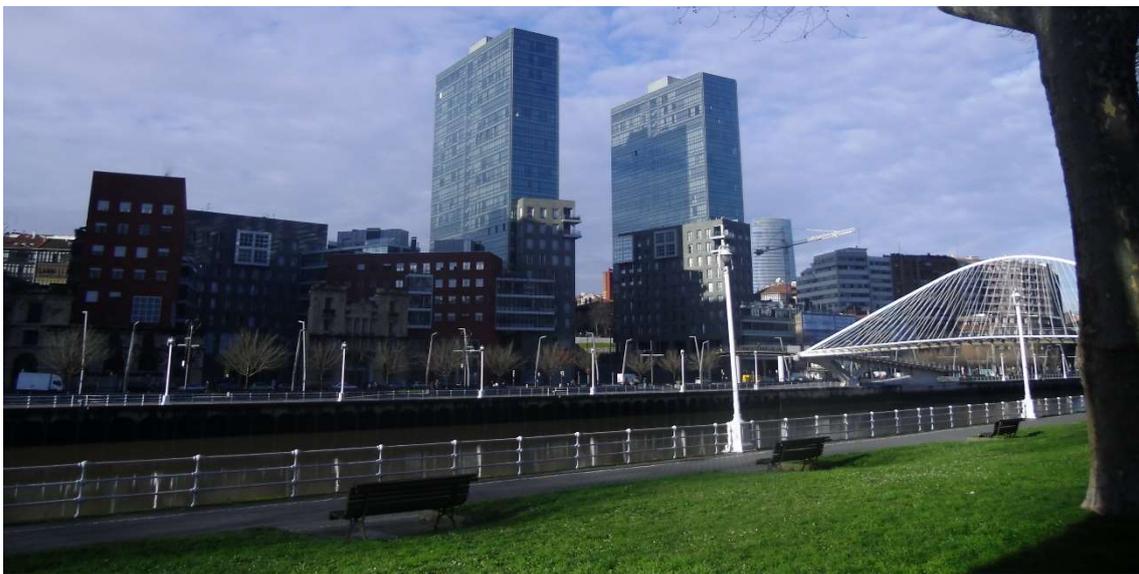


Fonte: Foto do autor, 2014.

O estrangeiro observa que o espaço é usado por turistas para tirar fotos da escultura e do edifício da prefeitura, além de ser um importante nó de acesso para os pedestres que cruzam a ponte que separa a parte velha da parte nova da cidade. O espaço não incentiva a permanência e o encontro entre pessoas, é um espaço de passagem que não oferece qualquer tipo de mobiliário urbano, a não

ser dar suporte para fotos turísticas do belo prédio eclético da prefeitura, com sua imponente escadaria e cercadas por jardins, do outro lado da avenida. A sensação de estar neste espaço é que ele é capturado pelo sistema viário e nos expulsa em busca de locais mais abrigados e humanos. A relação do espaço público com a edificação, antiga e importante na cidade, não é amigável, pois o sistema viário não permite que se crie um ambiente agradável e acolhedor. Não há como o andante permanecer neste espaço e só lhe resta continuar sua caminhada pela borda molhada da cidade basca.

**Figura 40 - Calçada ao lado da margem do rio Nervión.**



Fonte: Foto do autor, 2014.

Continuando sua trajetória pela orla do rio Nervión, o urbanista observou que existe a oferta de alguns bancos em madeira com encosto, voltados, tanto para a vista do rio, como para a vista da avenida, e que possibilitam um agradável descanso para o cidadão comum. Os bancos têm um bom espaçamento entre si, mas não estão conectados com algumas coberturas ou pérgulas que possam fornecer proteção contra o sol forte ou a chuva. Também não há, nesta parte de baixo do percurso, muitos mobiliários urbanos tais como: lixeiras e bebedouros públicos. Tampouco é possível se sentar na beirada da orla pois não há espaços para o contato com a água. Um guarda corpo em aço protege o usuário de uma queda, mas não abre a possibilidade de um contato mais íntimo do cidadão com a água.

**Figura 41 - Avenida Campo de Volantín e a ciclovia.**



Fonte: Foto do autor, 2014.

Uma avenida de tráfego moderado, bidirecional com apenas uma faixa de rolamento nas duas direções e com estacionamentos paralelos em um dos seus lados, margeia a borda do rio Nérvion, juntamente com uma ciclo-faixa bidirecional, que ocupa o outro lado da avenida e é separada por tachões, que dão proteção aos ciclistas.

Um muro, com um belo gradil em aço, protege quem caminha no calçadão do contato com o perigoso tráfego. Saídas com escadas e rampas, para atender às pessoas com mobilidade reduzida, se conectam com as faixas de pedestres e com os abrigos de ônibus, dando bastante segurança a quem usa a orla para se locomover e garantindo uma boa mobilidade aos cidadãos. O sistema de transporte da cidade funciona muito a contento e o pedaço da orla visitado pelo estrangeiro é assistida por todos os tipos de modais de trânsito.

**Figura 42 - Vista do calçadão.**



Fonte: Foto do autor, 2014.

A arborização é bastante generosa, com uma linha de árvores frondosas, em todo o percurso, criando uma boa área de sombra, tanto para os pedestres como para os ciclistas. Os jardins são bem básicos e possuem apenas grama plantada em toda a sua extensão. Mesmo sendo um bom espaço gramado, e por estar protegido em um nível acima do calçadão, ele não é convidativo para que se possa ocupá-lo e sentar-se sobre a grama em um dia ensolarado, por exemplo.

Os equipamentos públicos e os jardins se encontram ao longo de todo o percurso e dividem o caminho em dois, resolvendo, com isso, o problema do desnível existente entre a avenida e a orla. Além dos jardins com as árvores, esta faixa longitudinal abriga, também, banheiros públicos, bebedouros e parquinhos para crianças, deixando dois percursos livres para o passeio, um na cota mais alta próxima da avenida e outro em uma cota mais baixa, próximo da água. Outro equipamento, importante para a mobilidade nas cidades contemporâneas, e que é ofertado em alguns pontos da orla, são as bicicletas compartilhadas que funcionam de forma semelhante em quase todas as capitais do mundo.

**Figura 43 - Banheiro público.**



Fonte: Foto do autor, 2014.

As bicicletas compartilhadas são uma ótima solução para o deslocamento em pequenos trechos pois, além de serem economicamente mais baratas que os outros modais de transporte, elas podem se locomover por onde o transporte de maior porte não consegue atender. Isso sem contar a parte saudável e agradável

de andar de bicicleta, principalmente nos espaços da borda molhada das cidades. O inconveniente é que somente em alguns pontos é que o usuário pode deixar a bicicleta, após o término do usufruto do serviço, e nem sempre existe o equipamento disponível.

**Figura 44 - Bicicletas compartilhadas.**



Fonte: Foto do autor, 2014.

Continuando seu caminho, e decidindo ir a pé e não de bicicleta, o olhar do urbanista logo foi atraído por uma esbelta passarela de pedestre, chamada de Zubizuri, e que possui a forma de um arco tensionado, costurado em uma renda simples, que se destacava no horizonte e aponta o caminho a ser explorado pelo errante. O acesso a passarela se dá por uma escada ou uma longa rampa dividida em duas seções, mas que garante o acesso universal a todos os cidadãos.

**Figura 45 - Passarela de pedestres Zubizuri.**



Fonte: Foto do autor, 2014.

A perspectiva da cidade se abre no cume da passarela e de lá pode-se observar o museu Guggenheim, a cidade antiga, o novo centro comercial e financeiro, os prédios modernos, enfim, as muitas visadas possíveis da cidade de Bilbao. De novo é possível ver as águas turvas do rio Nervi3n, e o sentimento que surge é de que o rio caminha lentamente em uma agonizante luta contra todo o tipo de polui33o. Mesmo sabendo que existem programas de governo para recuperar a qualidade ambiental do rio, n3o 3e animador ver seu estado de conserva33o, mesmo com toda a beleza da cidade que o cerca.

**Figura 46 - Acesso a passarela de pedestres Zubizuri.**



Fonte: Foto do autor, 2014.

**Figura 47 - Rio Nervión visto de cima da passarela de pedestres Zubizuri.**



Fonte: Foto do autor, 2014.

**Figura 48 - Rampa de acesso a passarela de pedestres.**



Fonte: Foto do autor, 2014.

A conexão para os pedestres leva o urbanista a escolher entre dois caminhos; um deles leva ao museu, e tem acesso por uma escada ou uma rampa, o outro, que não faz parte da obra de arte e parece que foi feita extemporaneamente a construção da passarela, dá acesso ao centro comercial financeiro composto por alguns prédios na parte mais alta da cidade.

**Figura 49 - Conexão da passarela de pedestres com o novo centro financeiro.**



Fonte: Foto do autor, 2014.

O desenho urbano que compõe o percurso do outro lado do rio é agradável e com uma boa separação do pedestre em relação a malha urbana. Pelo caminho o urbanista observara uma estação de metrô de superfície (VLT) que se conecta com os outros modais da cidade. A linha de metrô de superfície (VLT) atende a uma a boa parte da cidade e cria um novo eixo de conexão urbana com uma linha que acompanha o formato do limite da cidade com a orla.

**Figura 50 - Transporte público: Veículo leve sobre trilho (VLT).**



Fonte: Foto do autor, 2014.

O mobiliário urbano atende bem as expectativas do usuário e no caminho se encontra bancos em linha e bancos clássicos com encosto, todos voltados para a vista do rio. Uma ciclofaixa e uma linha de Metrô de superfície (VLT) margeiam o calçadão, dando boa mobilidade e segurança aos ciclistas que utilizam esse modal como meio de transporte. Em matéria de mobilidade toda a orla é muito bem atendida por vários modais de transporte e as conexões entre esses modais são muito bem executados, dando bastante conforto ao usuário do transporte público na cidade. A única opção que não é contemplada na orla é a modalidade do transporte pela água. O fato de o sistema de transporte público da cidade não contemplar o modal aquático, é sintomático, e mostra quantos devires ainda são possíveis de se explorar no rio Nerviion. Não só a parte da mobilidade poderia sair beneficiada com a devida recuperação e a efetiva utilização do rio, mas, também, a prática de esportes náuticos e a pesca artesanal, por exemplo. Seguindo em frente, o urbanista chega em uma pequena praça que contém uma escultura

moderna em aço, onde foi subtraído a silhueta de um homem, e a sua frente outra escultura de corpo inteiro de uma figura ilustre feita em bronze com estilo clássico.

**Figura 51 - Calçada ao lado dos trilhos do VLT e da ciclovia.**



Fonte: Foto do autor, 2014.

O espaço não contempla escasso mobiliário de estar ou que propicie uma reunião de grupos, ou mesmo, que facilite o encontro das pessoas. Em todo o percurso esse tipo de mobiliário e, principalmente, a proposta de criar locais para que as pessoas se reúnam é bastante escasso, tornando a possibilidade do encontro entre as pessoas bastante reduzida e ocasional.

A orla segue um padrão clássico de ocupação da borda, com bancos voltados para o rio e um guarda corpo e sem muitas novidades na ocupação do espaço urbano. Urge recordar que os espaços criativos, interativos, que estimulam o exercício físico e que propiciam o encontro entre as pessoas, são primordiais para que os sentidos humanos sejam estimulados, para que a vida pública aconteça e para que a sociedade possa ter uma melhor qualidade de vida pública, ancorada na urbanidade e na liberdade.

Quando o urbanista chega em baixo da “*Puente de la Salve*”, ele pôde contemplar uma torre com planos sinuosos, recheado por uma intrincada estrutura em treliça metálica que tem a função de suportar os acessos que levam a ponte. Essa estrutura, que faz parte do museu, juntamente com o espaço vazio sob a ponte,

fazem deste acesso uma área de passagem e com aparência de área técnica do edifício.

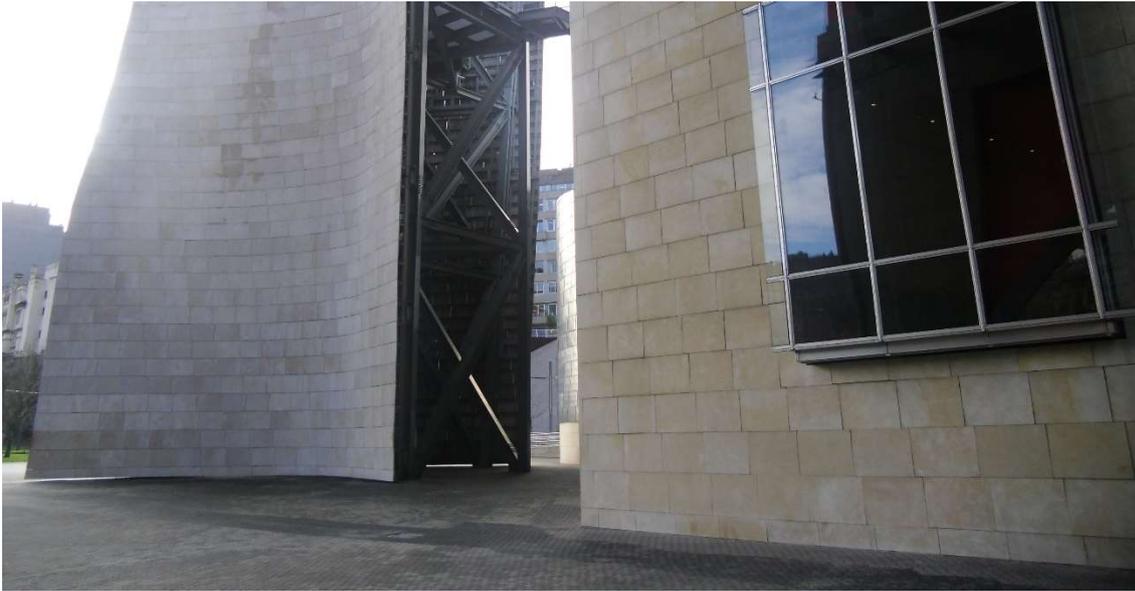
**Figura 52 - Praça Ramonal Rubial com as esculturas em aço e bronze.**



Fonte: Foto do autor, 2014.

O museu não recebe de forma agradável que vem caminhando pela orla, pelo contrário, o ambiente parece uma conexão mal resolvida, e repete um problema comum de degradação em áreas em baixo das pontes e elevados que destroem a ambiência de vários espaços públicos em muitas cidades mundo afora. Alguns bancos e árvores tentam minimizar o aspecto de área de fundo deste espaço sem muito êxito.

**Figura 53 - Acesso vertical à ponte**



Fonte: Foto do autor, 2014.

**Figura 54 - Espaço em baixo da ponte Salbeko.**



Fonte: Foto do autor, 2014.

Além da beleza escultórica da estrutura, o espaço é pouco aproveitado servindo talvez para a surpresa que vem a seguir no caminho. E logo se abre a perspectiva do museu, uma grande edificação em planos sinuosos feita de titânio com um brilho intenso do sol em seus planos que se movimentam de acordo com o caminhar do espectador, juntamente com a imagem de uma aranha gigante que deixa maravilhado quem se aventura a desbravar esses caminhos.

**Figura 55 - Escultura da Louise Bourgeois, museu Guggenheim.**



Fonte: Foto do autor, 2014.

A aranha se apresenta como uma guardiã, que lançará um enigma e que decidirá pela vida ou pela morte do errante, ou como o barqueiro Caronte que aguarda as almas para começar, pelo preço de uma moeda de ouro, o passeio pelo rio infernal. Neste espaço, onde as curvas brilhantes do museu, e o fantasmagórico aracnídeo de aço, despertam todos os sentidos, é o momento onde o errante pode decidir se deve continuar e desbravar o museu ou se deve voltar e subir a escada que aparece e se oferece como um leque que se abre convidando para subir para a ponte.

**Figura 56 - Conexão do museu com a ponte Salbeko.**



Fonte: Foto do autor, 2014.

O urbanista escolhe continuar e tomar a singela passarela que atravessa o lago artificial do museu e tange o rio, possibilitando o pedestre a ficar mais próximo da água por causa da ausência de guarda corpos. A passarela faz com que o pedestre se mantenha um pouco afastado do museu e não lhe dá opção do contato com o edifício, da mesma forma que aproxima as pessoas da água e obriga-as a seguir o caminho, o fluxo pois não é um lugar que propicie a permanência. A borda da passarela até permite ao expectador sentar-se, para admirar o belo espetáculo do reflexo das águas que refletem nas tortuosas formas arquitetônicas e das obras de arte contemporâneas, que estão expostas na parte externa do museu, mas não convida a permanecer ali, admirando a beleza que o edifício propicia, com conforto.

**Figura 57 - Passarela de pedestres Ingelesen Landako.**



Fonte: Foto do autor, 2014.

Três obras de arte criam um palco de entretenimentos para quem passa pela passarela. Uma das obras cria uma espécie de nuvem de fumaça que embaça o olhar do espectador em seu percurso pela passarela, outra obra solta labaredas de fogo dentro do lago, e a outra, são bolas metálicas empilhadas que refletem o espelho d'água e a fachada em titânio, dando uma sensação de caleidoscópio à medida que se caminha e olha para ela ao mesmo tempo. Todas as obras da arte contribuem para acentuar ainda mais a teatralidade do espetáculo que o museu já proporciona ao espectador. Um momento fantástico.

**Figura 58 - Escultura de Anish Kapoor, museu Guggenheim.**



Fonte: Foto do autor, 2014.

O brilho do céu claro, após uma forte chuva, refletindo no espelho d'água e nas sinuosas curvas do edifício, criam um espetáculo que deixa maravilhado quem pôde ter essa experiência. A chuva na cidade de Bilbao é um evento a parte, quando precipita a cair alguns pingos, que já são bem grandes, em poucos segundos uma torrencial chuva desaba na cabeça das pessoas como se abrissem um grande chuveiro. O uso de guarda chuvas é quase necessário, e da mesma forma que a chuva começa e toma grandes proporções, em pouquíssimo tempo ela para bruscamente, como se o chuveiro fosse desligado. Não dura muito, são chuvas rápidas ao longo de todo o dia, e que, com bons guarda chuvas, não chega a atrapalhar o dia do caminhante.

Após a indescritível experiência com a cena teatral que o museu proporciona, o urbanista continua sua deriva e chega em mais uma área de transição, onde duas alternativas lhe são postas: uma longa escadaria colada ao longo da fachada do museu, que dá acesso a um nível superior onde se encontra a entrada do edifício

e os bairros, ou seguir o caminho ao lado do rio e continuar sua jornada pela borda molhada da cidade.

**Figura 59 - Área de conexão entre o calçadão e a área de entretenimento.**



Fonte: Foto do autor, 2014.

Decidido seguir o caminho ao lado do rio, o andarilho depara-se com uma área de estar que se encontra em uma cota um pouco mais alta que o caminho da orla e mais baixa que a cidade, devido a diferença de nível existente entre a área portuária antiga e a malha viária de Bilbao. O percurso pela borda da orla tem dois níveis de piso, com diferentes cores na pavimentação dos blocos de concreto. O nível mais acima, na cor terracota, se conecta com os espaços de entretenimento, com os jardins e com a passarela, e, por meio de escadas e rampas, com o nível mais baixo próximo do rio.

**Figura 60 - Brinquedos do Parque infantil.**

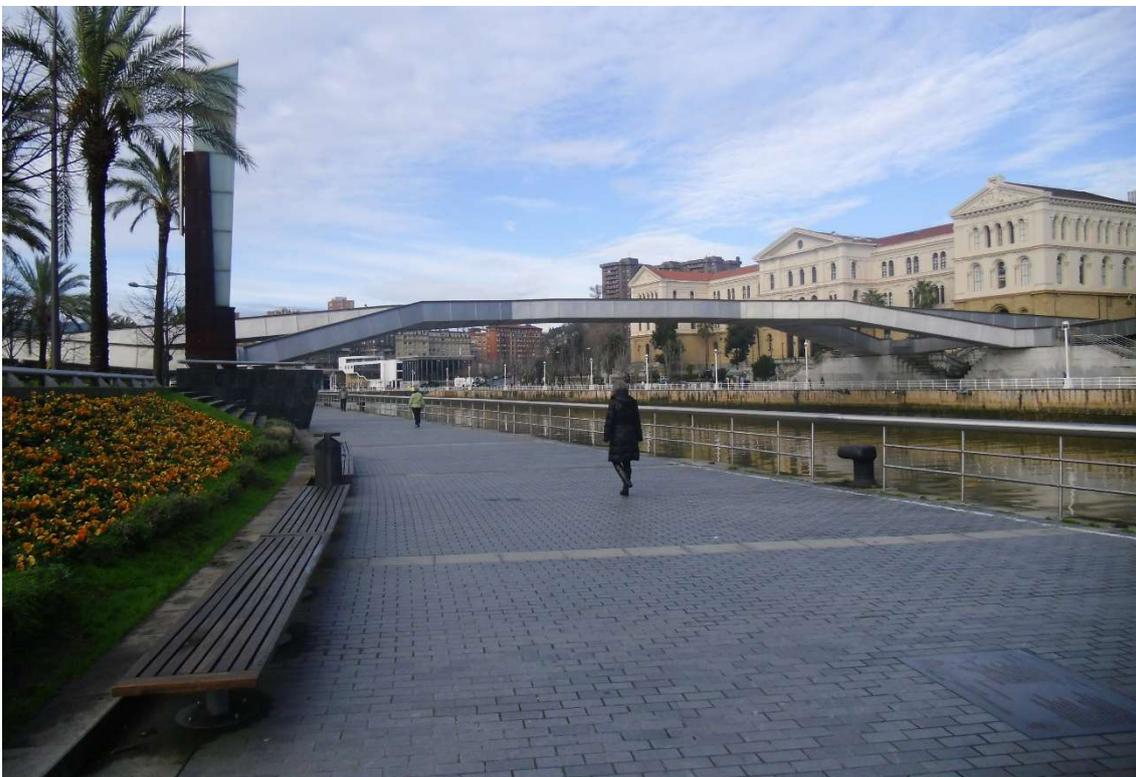


Fonte: Foto do autor, 2014.

Chama a atenção que esta área de estar é o primeiro espaço que concentra equipamentos para que o cidadão possa, de fato, ocupar e permanecer no espaço livre de uso público e usufruir plenamente do seu direito a cidade. O parque infantil tem brinquedos bem interessantes que estimulam os sentidos, utilizando para isso elementos coloridos e texturas diferentes e criando um ambiente bem lúdico e criativo para o desenvolvimento sensorial das crianças. Um quiosque bem estruturado atende às necessidades comerciais da orla, oferecendo mesas com guarda-sol para os clientes, e o entorno é bem provido de mobiliários urbanos. Devido esse espaço ser de múltiplos usos, acontece uma concentração de pessoas que o usufruem de várias maneiras, gerando um local com grande potencial para o encontro entre as pessoas.

Seguindo seu caminho pela orla, o urbanista observa a sua frente uma outra passarela de pedestres, com uma forma que lembra os *fingers* de conexões dos aviões, onde, uma das cabeceiras desemboca em uma micro-praça, que serve de conexão com os bairros, e a outra leva a uma Universidade particular, do outro lado do rio Nérvion.

**Figura 61 - Calçada Evaristo Churruca com a passarela de pedestres Pedro Arrupe.**



Fonte: Foto do autor, 2014.

Em toda a extensão da orla, paralelamente aos passeios inferior e superior, uma grande área de jardins, bastante arborizada separa o sistema viário dos pedestres dando conforto para quem anda na margem do rio. Algumas praças com temáticas culturais e expondo algumas esculturas, são implantadas dentro desses jardins, mas alguns dos espaços mostra pouco potencial para a permanência e carecem de mais elementos que instiguem os sentidos das pessoas. Em grande parte deste trecho do caminho repete-se o mesmo padrão de urbanização, com algumas surpresas que são os espaços com as esculturas. Conexões transversais ao passeio da orla, que dividem o grande jardim, são oferecidas constantemente facilitando quem que acessar o sistema viário ou a parte superior onde se encontram os bairros.

**Figura 62 - Espaço com esculturas.**



Fonte: Foto do autor, 2014.

**Figura 63 - Espaço com esculturas e assentos.**



Fonte: Foto do autor, 2014.

Mais à frente, uma outra ponte aparece na caminhada do urbanista, e dois acessos para alcançar o nível superior aparecem, sendo um por elevador e outro

por uma escada helicoidal. A garantia de acessibilidade é garantida com o uso de elevadores públicos em situações como esta. O elevador funciona como outro qualquer e não há controle ou fiscalização. Um mobiliário público deste porte necessita de muita civilidade da população, pois para manter seu bom funcionamento é necessário que as pessoas façam um uso correto para manter sua conservação. A fragilidade de um elevador em relação ao vandalismo e a depredação é evidente, mas uma sociedade que tenha a vida pública como referência e que valorize a urbanidade pode, facilmente, manter esse e outros tipos de mobiliários que promovam a acessibilidade universal e uma mobilidade urbana com mais qualidade.

**Figura 64 - Acesso para a Ponte Deustuko.**



Fonte: Foto do autor, 2014.

Logo após passar por baixo da ponte, um restaurante, com um design industrial, oferece um descanso ao andarilho e, quem sabe, uma boa comida ou uma taça de vinho para aquecer o corpo e a alma. Ao lado, um parquinho infantil promove a possibilidade de deixar as crianças brincando, enquanto pode-se degustar a excelente culinária espanhola. Bem próximo ao restaurante existe uma área com uma escultura de nome inusitado que se chama: “Sítios e Lugares”. No entanto esse sítio, esse espaço, esse lugar, não oferece, além da escultura, outros atrativos que possam tornar o espaço público mais criativo e atrativo.

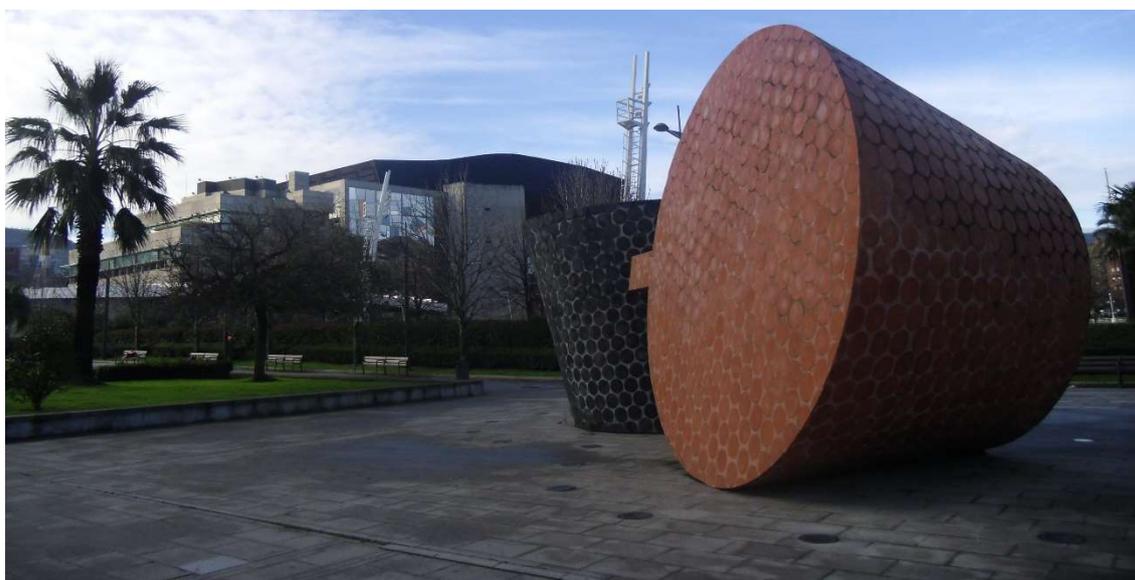
**Figura 65 - Restaurante e quiosque.**



Fonte: Foto do autor, 2014.

Obviamente que uma escultura tem um papel importante na cultura e na vida pública, entretanto, esses espaços, com apenas um tipo de função, carecem de um maior apelo aos sentidos, aos instintos, para que as pessoas possam ocupá-los de fato e que a experiência de estar no espaço livre de uso público seja algo singular.

**Figura 66 - Escultura “Sítios e Lugares”.**



Fonte: Foto do autor, 2014.

Mais a frente do percurso o urbanista encontra um pequeno complexo esportivo com duas quadras para o basquete e equipamentos para exercícios, protegidos

por uma cobertura metálica no formato triangular e com pilares que lembram vasos de barro de cabeça para baixo. As quadras são exclusivas para a prática do basquete, pois não existem as traves que possibilitam tantos outros jogos. Quadras poliesportivas deveriam ser sempre a opção urbanística, pois atentem uma multiplicidade maior de esportes que sempre carecem de espaços públicos para serem praticados.

**Figura 67 - Praça de esportes a esquerda e o deck a direita do calçadão.**



Fonte: Foto do autor, 2014.

**Figura 68 - Área para a prática de exercícios físicos.**



Fonte: Foto do autor, 2014.

A falta de uma arquibancada, para que as pessoas possam se reunir para se divertir vendo os jogos que acontecem anonimamente todos os dias, também foi observada pela urbanista. Em frente as quadras e ao lado do rio existe um grande deck em madeira com grandes luminárias, com bancos acoplados criando mini espaços para o estar. Há um acesso para a água, por uma escada e uma rampa flutuante, possibilitando a prática de esportes náuticos. Faz-se necessário notar o quão primoroso foi o detalhamento do projeto urbano que foi feito para a orla do rio Nérvion e, também, a exímia execução do projeto pela engenharia, com acabamento impecáveis, mesmo que os encontros entre os diferentes pisos sejam bem complexos.

**Figura 69 - Detalhe do acabamento do encontro entre os pisos e a coleta de drenagem.**

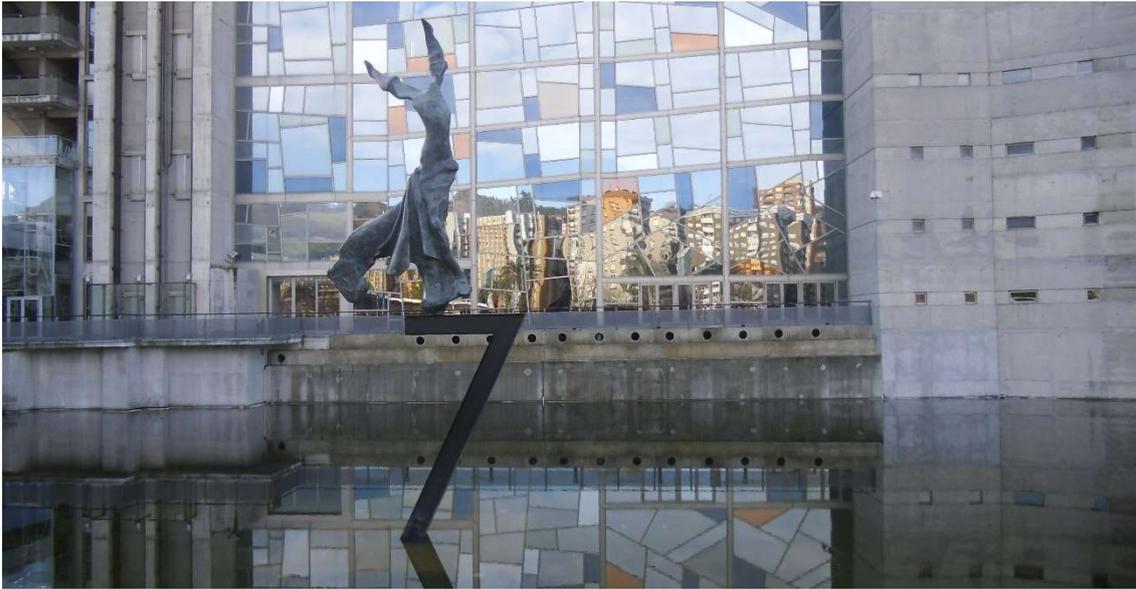


Fonte: Foto do autor, 2014.

Pareceu ao urbanista que ele tinha chegado ao fim do caminho, pois um grande edifício com um espelho d'água, bloqueou a sua passagem. O edifício que se chama Palácio Euskalduna, e é um centro de espetáculos, possui uma bela fachada com um vitral que reflete o espelho d'água, onde se encontra uma escultura em bronze, criando uma magnífica cena para quem chega ao fim do trajeto da orla do rio Nervión.

Entretanto, o urbanista, que está sempre atento aos cantos e frestas da cidade, observa que existe uma passarela ao lado do edifício, que passa em baixo de outra ponte e que leva as docas do antigo porto, onde se encontra o Museu marítimo.

**Figura 70 - Centro de espetáculos Palácio Euskalduna.**



Fonte: Foto do autor, 2014.

Algumas esculturas, como peças de navio, equipamentos náuticos, gruas, contêineres e uma coleção de barcos, estão espalhadas por este grande espaço, que se conecta com a parte alta da cidade por uma grande rampa, e que leva o urbanista, após um passeio cultural marítimo a volta para a ponte, que ele tinha acabado de passar por baixo dela, e que, conseqüentemente, leva-o à entrada principal do centro de espetáculos.

**Figura 71 - Espaço em baixo da Ponte Euskalduna.**



Fonte: Foto do autor, 2014.

**Figura 72 – Esculturas, Museu marítimo.**



Fonte: Foto do autor, 2014

**Figura 73 - Ponte Euskalduna.**



Fonte: Foto do autor, 2014.

Após subir e encontrar a ponte, o urbanista observou que ela possui uma belíssima estrutura, com pilares triangulares que lembram uma costura e com um grande balanço da cobertura. Mais à frente, na entrada do centro de espetáculos, ele teve a sensação de ter adentrado em alguma selva futurista, repleta de plantas feitas de aço. Os elementos desta praça, que serve como um espaço semi-público, criam uma atmosfera bastante interessante, quando a sombra difusa das placas perfuradas e acopladas aos pilares, se misturam com os raios solares que se refletem no piso e nos olhos de quem passam. Luz e sombra brincam com o espaço público e com a imaginação dos cidadãos que sabem aproveitar o que a cidade oferece e sabem apreciar os bons locais que ela nos brinda todos os dias.

**Figura 74 - Área pública em frente ao Palácio Euskalduna.**



Fonte: Foto do autor, 2014.

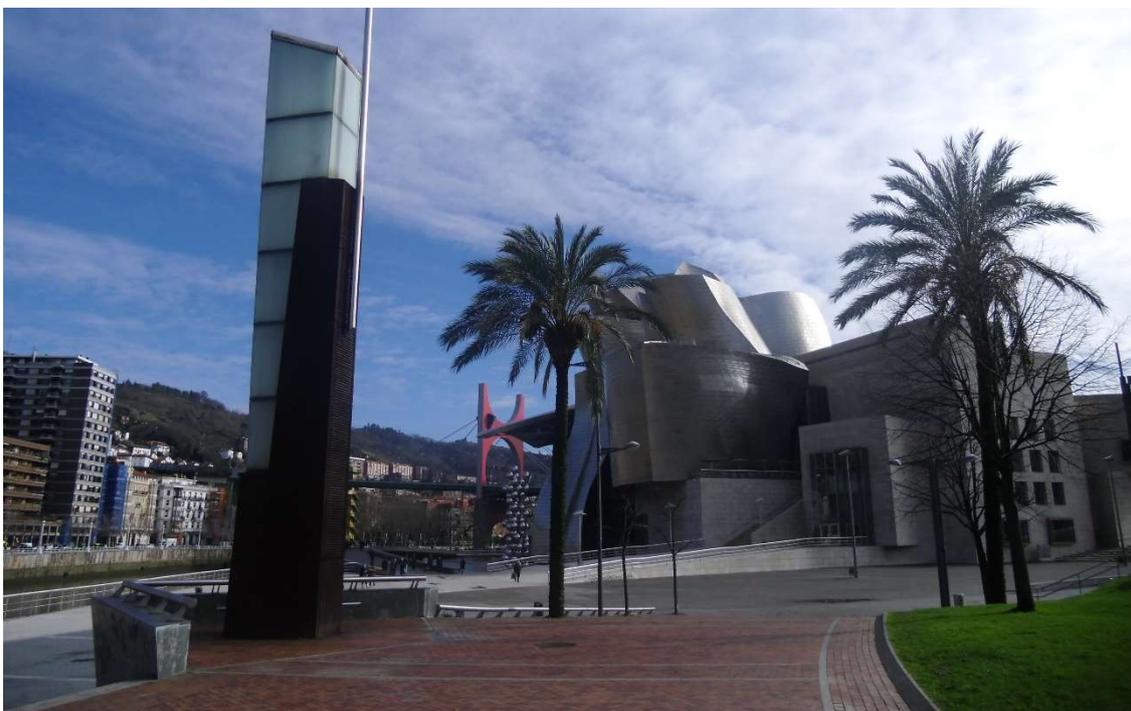
Fazendo o caminho de volta ao museu, o urbanista observa que existe uma ciclovia bidirecional que margeia todo o percurso da orla, juntamente com uma calçada acessível, arborizada e iluminada, e que dá segurança, tanto ao pedestre quanto ao ciclista. O acabamento e a execução dos encontros entre diferentes tipos de pisos são de alta qualidade e o desenho urbano é impecável.

**Figura 75 - Rua Abandoibarra e a ciclovia.**



Fonte: Foto do autor, 2014.

**Figura 76 - Vista do calçadão com o museu Guggenheim ao fundo.**



Fonte: Foto do autor, 2014.

**Figura 77 - Área de conexão do calçadão com o museu Guggenheim.**



Fonte: Foto do autor, 2014.

De novo abre-se a perspectiva do edifício do museu, e o caminho a ser seguido leva até uma área aberta ao lado dele. Esta área não cria nenhum tipo de atrativo, configurando-se em um espaço de passagem, onde não há estrutura para o cidadão quedar-se. A conexão do museu com a parte externa é muito frágil e não há uma área que faça o contato entre o edifício e a área pública. A única opção é subir uma grande escadaria que leva a entrada do museu.

**Figura 78 - Escadaria de acesso ao museu Guggenheim.**



Fonte: Foto do autor, 2014.

Em verdade, a entrada do museu se dá por uma outra escadaria, onde o visitante que tem que descer para acessar a porta de entrada e a bilheteria. A parte externa da entrada do museu oferece poucos atrativos públicos, com parques mobiliários públicos e criando uma área externa estéril e que não cria nenhum vínculo com a cidade; além da beleza espetacular do edifício, obviamente.

**Figura 79 - Área de conexão do calçadão com o museu Guggenheim.**



Fonte: Foto do autor, 2014.

Uma pequena pracinha com bancos circulares e jardins oferece, bem no cantinho do prédio, uma área para que o visitante do museu e o cidadão comum possa sentar e permanecer, desfrutando da vista que o edifício oferece. Interessante observar que as árvores que estão plantadas nesses bancos com jardineiras são laranjeiras que, quando estão cheias de laranjas, dão um aspecto de pomar em meio a paisagem surrealista. O Guardiã desta praça, uma escultura de um cachorro feita de flores vivas, guarda o edifício, protegendo e vigiando-o da cidade, como o cão Cérbero, que espera o pecador no terceiro círculo do inferno. O cachorrinho florido olha fixamente para a rua que lhe apresenta a perspectiva, como se apontasse o caminho que o urbanista deveria seguir.

**Figura 80 - Área de conexão do calçadão com o museu Guggenheim.**



Fonte: Foto do autor, 2014.

**Figura 81 - Escultura de Jeff Koons “Puppy” e passarela de pedestre da ponte “La salve”.**



Fonte: Foto do autor, 2014.

Em verdade, há poucas escolhas para aquele que se encontra sob a guarda do cãozinho florido, ou continua o caminho por uma passarela conectada a ponte La Salve, que levará ao outro lado do rio, ou atravessar a avenida e adentrar na

cidade em busca da cultura basca. Ainda há a possibilidade de entrar no museu, obviamente. No entanto, decidido, o urbanista encerra sua caminhada pela borda molhada de Bilbao, e se volta a perder-se na cidade, que como todas as outras, deseja não ter fim.

**Figura 82 - Vista do Museu pela perspectiva da rua Iparragirre.**



Fonte: Foto do autor, 2014.

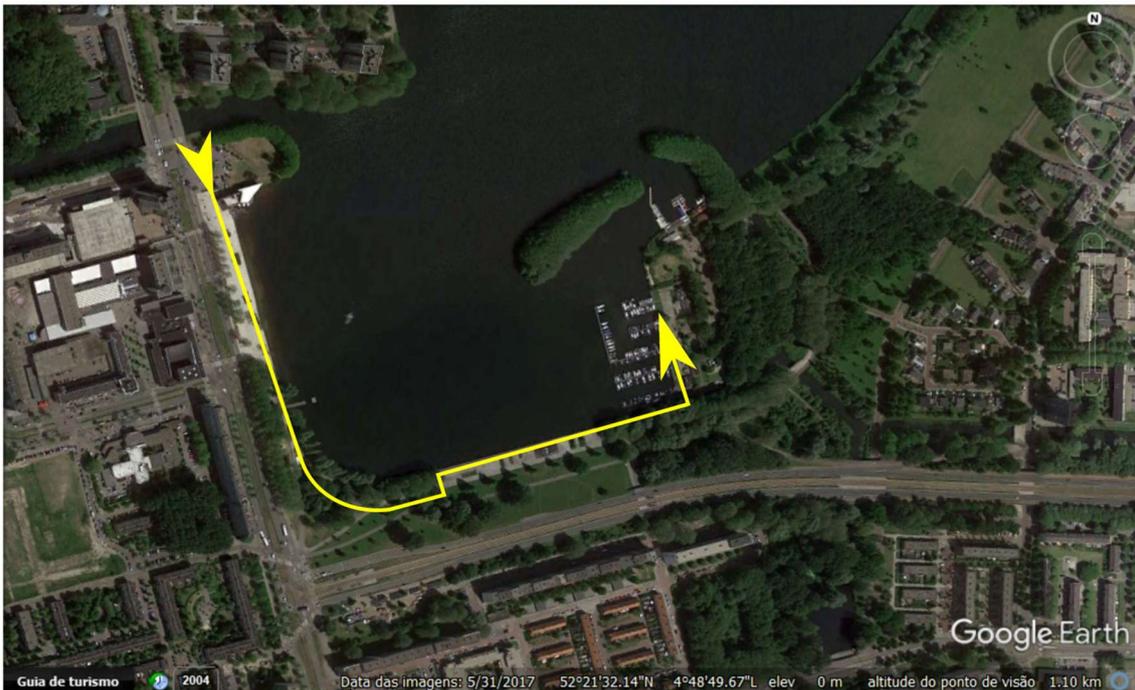
### 3.3 LAGO SLOTERPLAS – AMSTERDAM

Figura 83 - Lago Slotterplas, Amsterdam, Holanda.



Fonte: Google Earth. Acesso em 10/03/2018.

**Figura 84 - Percurso da Cartografia dos Sentidos.**



Fonte: Google Earth. Acessado em 10/03/2018.

**Figura 85 - Vista do Lago Sloterplas**



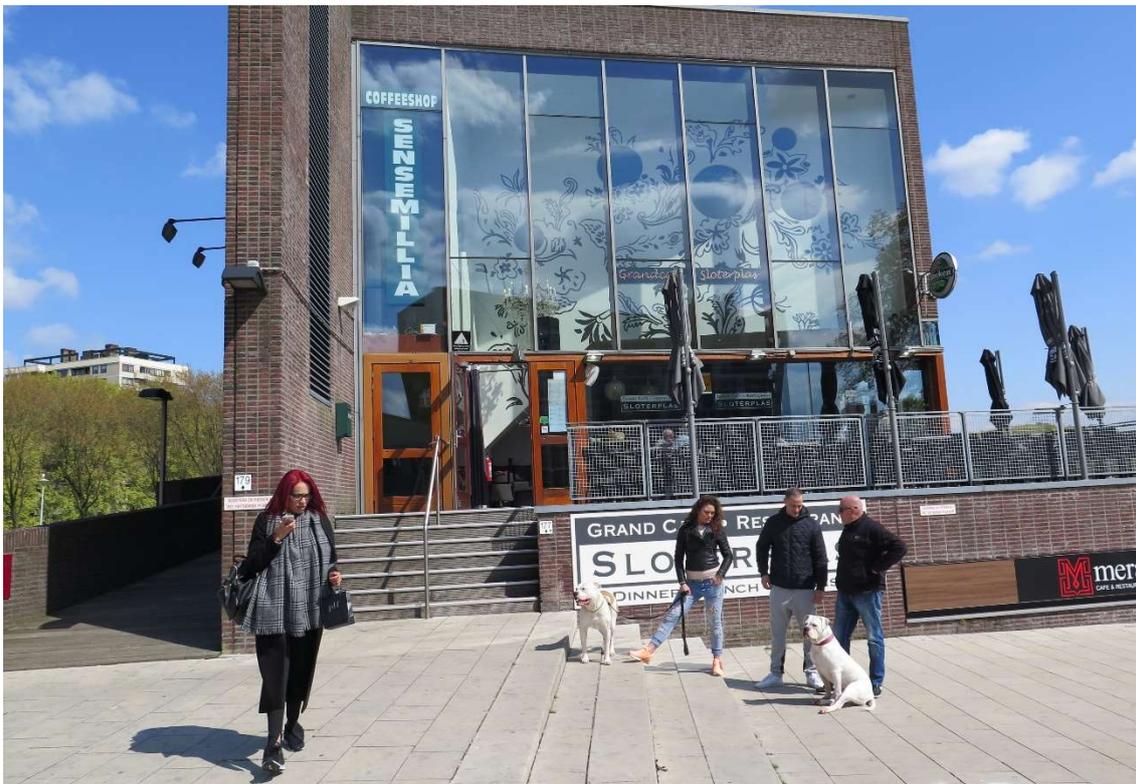
Fonte: Foto do autor, 2017.

Ao chegar na estação do Metrô de superfície de nome, Ruimzichte, em um bairro afastado do centro de Amsterdam, o urbanista se depara com um magnífico lago, com águas de boa aparência, e com uma nova urbanização que proporcionou uma agradável e sustentável renovação para borda molhada da cidade. Um pequeno shopping de rua, onde se encontra restaurantes, cafés e bares, é o início da caminhada do urbanista pela orla do lago, em um dia frio e ensolarado de outono. O prédio, de ares contemporâneo, situa-se em um pequeno avanço de

terra sobre o lago Soloterplas, e oferece, na parte externa e de caráter privado, um deck em madeira com guarda-sóis e uma bela vista da paisagem. Infelizmente o edifício não oferece uma área semi-pública, onde o cidadão comum possa permanecer e, talvez, contribuir para promover o encontro entre as pessoas.

Logo, percebe-se que a questão da mobilidade urbana tem um peso muito grande nas decisões dos projetos para as áreas livres de uso público nas cidades e as bordas molhadas não fogem à regra.

**Figura 86 - Shopping de rua.**



Fonte: Foto do autor, 2017.

Amsterdã tem seu sistema de transporte bem resolvido, na cidade como um todo, e oferece vários tipos de modais de trânsito com um sistema de ciclovias bastante extenso. No entanto a quantidade de bicicletas e motos que existem na cidade é gigantesca e a população utiliza com muita frequência para o deslocamento dentro da cidade. No entanto diferente do transporte público de massa, como o metrô de superfície e os ônibus, as bicicletas e carros geram a necessidade de áreas para o estacionamento. Em Amsterdã o uso do automóvel é bastante reduzido devido as condições morfológicas da cidade e a

boa oferta de transporte público, portanto poucas vagas para os carros, conseguem gerar um bom conforto para o usuário do modal automobilístico.

**Figura 87 - Paraciclos no calçadão.**



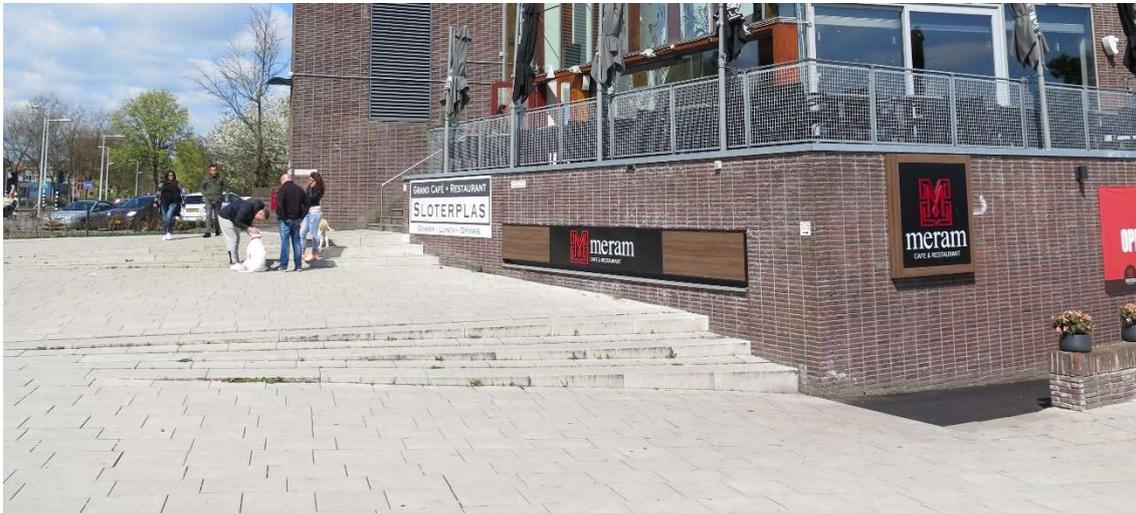
Fonte: Foto do autor, 2017.

Como o uso do modal cicloviário é muito intenso e o número de usuários e, conseqüentemente, de bicicletas, também é altamente numeroso, a cidade demanda que sejam oferecidos, no espaço livre de uso público, vários mobiliários urbanos para a guarda das bicicletas. O conflito entre todos os tipos de transporte, em uma cidade com a morfologia tão intrincada como Amsterdam, é imenso, e, no dia a dia da população, é inevitável que essa disputa por território não cause transtornos a todos usuários do sistema de transporte. Distante um pouco desta confusão, o urbanista continua sua caminhada ao lado do lago.

Longitudinalmente, a faixa da orla se divide em duas partes distintas entre si. Uma parte do calçadão dá acessibilidade total ao usuário por manter o mesmo nível em toda a sua extensão. É a faixa que faz limite com a ciclovia e onde estão implantados os mobiliários urbanos e o paisagismo. A outra parte se divide em

rampas longitudinais que formam uma espécie de arquibancada que leva o usuário, transversalmente, do calçadão ao lago.

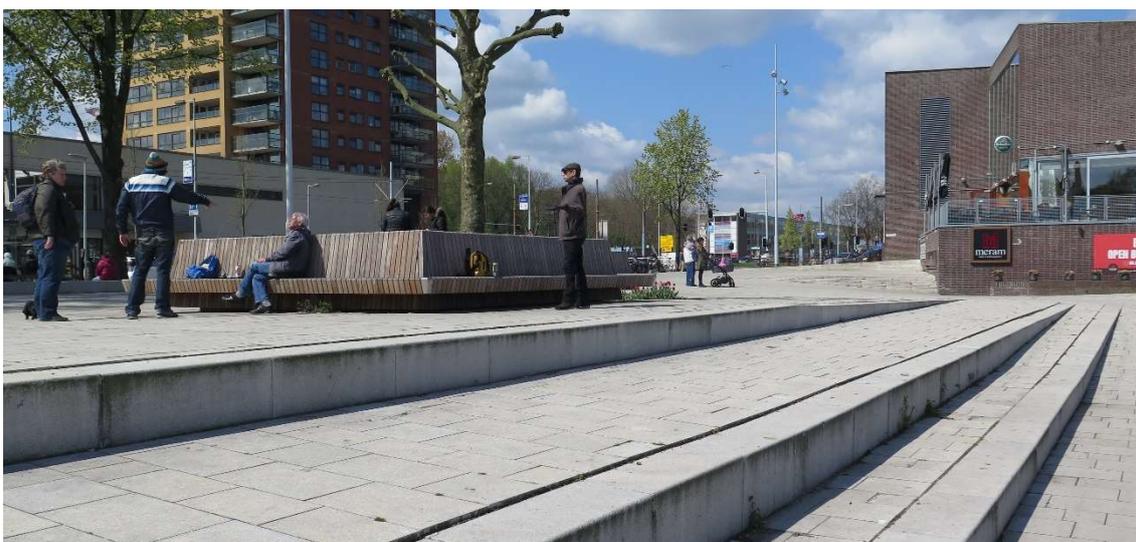
**Figura 88 - Shopping de rua e o desnível no terreno.**



Fonte: Foto do autor, 2017.

Essa arquibancada, formada pelas rampas longitudinais, permite que o cidadão possa se sentar nos degraus e usufruir da vista do lago, além de permitir uma maior proximidade com a água. A inexistência de um guarda corpo também colabora para que esse convívio saudável entre as pessoas e a água aconteça. A água não exala nenhum cheiro ruim e parece convidativa a um mergulho caso não fosse um dia tão frio de inverno.

**Figura 89 - Rampas longitudinais.**



Fonte: Foto do autor, 2017.

O mobiliário urbano é feito em de madeira e concentra as funções de banco e de jardineira, funcionando muito bem como um atrativo para a permanência das pessoas e o encontro entre os cidadãos. O banco pode ser encontrado em todo o trecho inicial do calçadão e, por ser extenso, comporta bastante pessoas, permitindo um descanso confortável.

**Figura 90 - Mobiliário urbano e o calçadão.**



Fonte: Foto do autor, 2017.

**Figura 91 - Mobiliário urbano e o paisagismo.**



Fonte: Foto do autor, 2017.

O percurso composto pelos três degraus, que formam uma espécie de arquibancada, é bastante interessante, pois, ao andar pelos degraus, além de aproximar as pessoas da água, permite um distanciamento do barulho que o trânsito intenso causa nas cidades grandes. É possível se esconder da velocidade febril da cidade pulsante, apenas sentando-se nos degraus do calçadão. A ausência de guarda corpo permite que as pessoas possam se sentar bem no limite entre a cidade e a natureza, bem em sua borda molhada, onde é possível colocar os pés descalços no lago, e sentir a água gelada, que congela nos dias frios, mas que refresca nos dias de calor.

**Figura 92 - Arquibancada formada pelos caminhos em nível.**



Fonte: Foto do autor, 2017.

Alguns dos mobiliários, que estão no nível do calçadão, integram-se aos degraus da arquibancada, criando mais uma camada de assentos e possibilitando as pessoas a sentarem em níveis diferentes, ou mais próximas do calçadão ou mais próximas do lago. Mas para cada nível de assento criado pelo mobiliário, ao descer juntamente com os degraus da arquibancada, um caminho longitudinal é excluído da possibilidade de se caminhar ao longo da orla. Um dos mobiliários descem um degrau, deixando livre duas passagens longitudinais, e o outro desce dois degraus, fazendo com que só reste um caminho a ser seguido pelo usuário se ele desejar caminha pela arquibancada. Como os mobiliários incorporam os

jardins, isso possibilitou, além do plantio de novas espécies de plantas, preservar as árvores que já existiam antes da implantação da nova urbanização. Os mobiliários que descem até a arquibancada, proporcionam uma boa proteção sonora para quem quer apreciar ou experimentar a natureza e a bela vista do lago, sem o tormento da cidade que tenciona crescer até o infinito.

Algumas escadas transversais colocadas de modo intermitente, dão uma acessibilidade mais confortável a quem tem dificuldade de locomoção por diminuir o espelho da arquibancada, no entanto, não oferece uma acessibilidade de forma plena, pois somente no início da orla é que os degraus da arquibancada oferecem acessibilidade universal. Caso uma pessoa com mobilidade reduzida decidisse andar pelos degraus da arquibancada, quando ela encontrasse com o mobiliário urbano que interrompe o percurso longitudinal, ela não teria com acessar os degraus mais baixos pois não há conexões por rampa, somente por escada.

**Figura 93 - Escada de acesso aos níveis da arquibancada.**

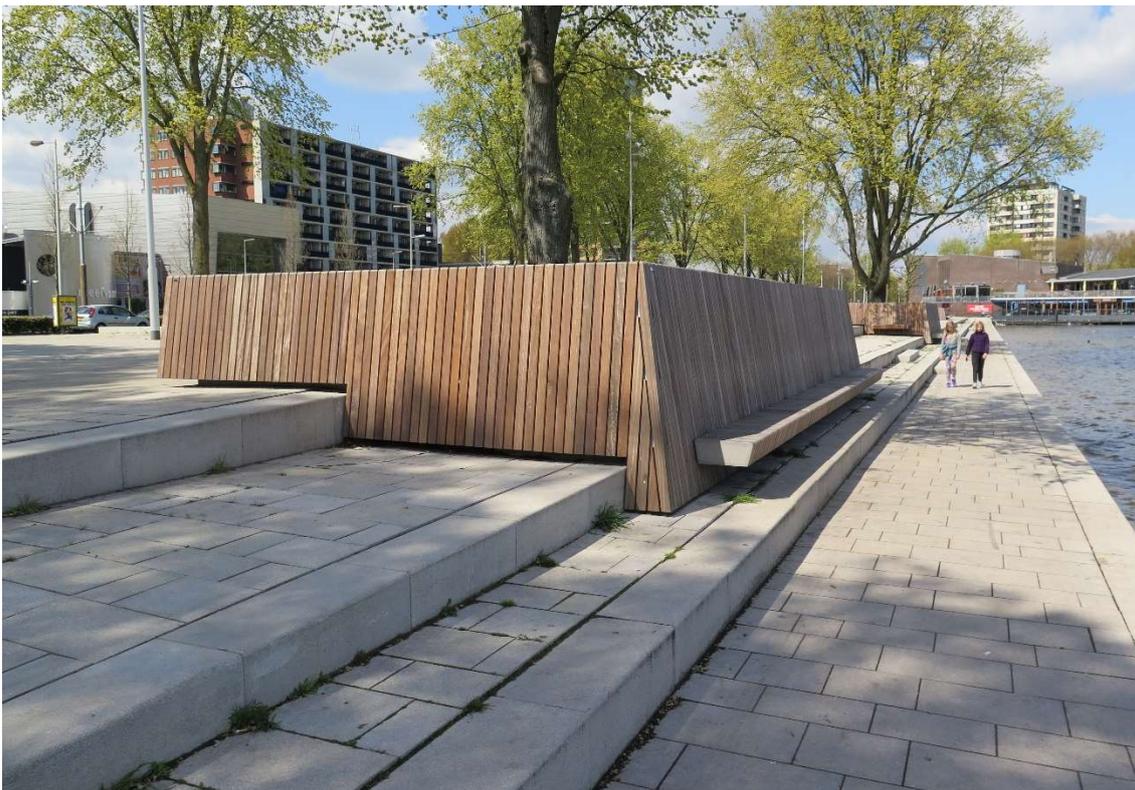


Fonte: Foto do autor, 2017.

A qualidade dos materiais empregados na orla é muito boa e a execução, tanto do piso como dos mobiliários, é excelente. Os encaixes entres as peças de granito

estão muito bem-acabadas e o design do mobiliário urbano é de excelente qualidade. A peça do espelho da arquibancada tem as arestas abauladas, trazendo conforto para quem se propõe a ficar sentado por ali. Parte da drenagem pluvial é coletada no meio do calçamento do nível da rua por pequenas bocas de lobo, enquanto a outra parte da drenagem dos degraus da arquibancada se dá de forma superficial. Mesmo em tempos chuvosos não se vê nenhum tipo de retenção das águas e nem acúmulo de lixo. As lixeiras são disponibilizadas no calçamento e em frente de cada mobiliário. A iluminação é feita somente com postes altos, não havendo uma no nível mais baixo e nem luminárias específicas para os mobiliários. A arborização se dá por uma linha de grandes árvores no limite entre o calçamento e a ciclovia e algumas árvores nos jardins dos mobiliários, trazendo conforto térmico para os usuários deste espaço da orla do magnífico lago Slotterplas.

**Figura 94 - Mobiliário urbano e a arquibancada.**



Fonte: Foto do autor, 2017.

Chegando ao fim desse trecho da orla, o urbanista se depara com uma abrupta interrupção do calçamento, passando da pavimentação feita em peças de granito para um pequeno caminho feito com um tipo de asfalto fino, ao lado de um grande

bosque. Essa parte da orla mostra-se com um aspecto mais natural, sem muita intervenção urbanística, mantêm os limites primitivos entre a cidade e a água, dando a sensação de estar fora do centro urbano. Duas grandes mesas vermelhas, para a reunião de grandes grupos ou para fazer piqueniques, estão dispostas em baixo do bosque, possibilitando o encontro e a efetiva permanência dos cidadãos no espaço público.

**Figura 95 - Mesa para reunião e piqueniques.**



Fonte: Foto do autor, 2017.

O lago é oxigenado por uma fonte que jorra um jato de água, propiciando qualidade ambiental para a flora e a fauna do lugar. Foi possível observar uma boa quantidade de aves marinhas em toda a extensão da orla, mas não foi possível registrar a pratica da pesca artesanal. Alguns movimentos de peixes podem ser notados na superfície da água mostrando que a qualidade ambiental do lago é boa e está plena de vida.

**Figura 96 - Margem da orla em estado natural.**



Fonte: Foto do autor, 2017.

**Figura 97 - Acesso ao passadiço.**



Fonte: Foto do autor, 2017.

Um pouco mais a frente o urbanista se depara com um deck flutuante em madeira, que avança sobre a água e permite que o usuário possa entrar no lago. Uma escada tipo de piscina, no fim do deck, propicia ao usuário uma entrada na água

de forma segura. Este mobiliário permite, também, que o contato com a água seja possível para a população, propiciando esportes náuticos e recreações aquáticas.

**Figura 98 - Escada para o deck.**



Fonte: Foto do autor, 2017.

Toda a estrutura usada no deck é padronizada pela indústria náutica internacional, e todas as peças que compõe o deck são de catálogo, o que é bastante desejável para este tipo de equipamento urbano. O sistema usado é o de rampa articulada, com deck flutuante, ancorado em tubulões metálicos, que permitem que a plataforma se adeque as mudanças do nível da água do lago. Uma pequena parte se solta do deck e cria uma plataforma para acesso a pequenas embarcações esportivas e para suporte de recreações aquáticas. As escadas de acesso a água, tanto no deck com na pequena plataforma, são fundamentais para que a acessibilidade plena seja conseguida, também, no acesso a água. Fica evidente que o contato entre o homem e a natureza dentro dos centros urbanos pode efetivamente produzir qualidade de vida.

**Figura 99 - Estação de brinquedo.**



Fonte: Foto do autor, 2017.

Eis que aparece um elemento futurístico, na cor laranja, feito em peças metálicas com canos e redes e parecendo ter saído de um filme de ficção científica. A vontade do devir criança cresce dentro do andarilho, que logo pensa em subir nessa nave e se perder em delírios lúdicos infantis e, certamente em qualquer um que avistasse o objeto, despertaria imediatamente um desejo de interagir com o brinquedo, que parece ter pousado, em baixo de um bosque, para admirar o lago em um dia ensolarado de inverno.

Mais a diante, em sua caminhada pela borda molhada do lago Slotterplas, o andarilho se depara com um conjunto de equipamentos de ginástica, dispostos em forma de uma mini academia, com o piso em grama sintética, e com placas informativas para a informação ao usuário de como proceder para a execução dos exercícios. Esses espaços destinados para a prática de exercícios físicos são extremamente importantes para a qualidade de vida da população, pois a possibilidade de se exercitar em uma academia pública, ao ar livre, é fundamental para que o incentivo ao esporte possa ter resultados práticos no dia a dia da população. O incentivo as práticas esportivas é uma medida que deve ser sempre estimulada, para que o sedentarismo da população possa minorar e para que os espaços livres possam, efetivamente, ser usados para a saúde pública.

**Figura 100 - Área de exercícios.**



Fonte: Foto do autor, 2017.

Neste ponto do percurso, o caminho se divide em dois, dando a opção ao urbanista de seguir pela orla ou de acessar o sistema de transporte de Amsterdam, que oferece vários modais de transporte próximos ao lago. O sistema de transporte, nas proximidades do lago, oferece ao usuário a possibilidade de usar a ciclovia, o metrô de superfície (VLT), algumas linhas de ônibus, e para os automóveis, existe um estacionamento que é oferecido ao lado do centro comercial, mas o errante decide continuar seu caminho pela borda do lago.

**Figura 101 - Parte mais natural do caminho.**



Fonte: Foto do autor, 2017.

Essa parte do percurso tem um aspecto bastante natural, pois manteve a margem do lago em sua forma nativa, e por não haver nenhum tipo de urbanização para limitar o terreno do lago, a água pode entrar em contato com a terra e filtrar

substâncias indesejáveis, dando maior qualidade para as suas características físicas, químicas e biológicas. O fato de não haver muita urbanização nesta parte do percurso, promove um maior contato do usuário com a natureza e permite experimentar um convívio mais íntimo e com os animais que habitam os corpos d'água. Os sons produzidos pela fauna e flora, juntamente com o ruído produzido pelo movimento da cidade, criam uma bela sinfonia contemporânea.

Uma espessa vegetação fecha um dos lados do caminho, criando uma barreira vegetal e dando a sensação de estar fora do centro urbano, perdido em um bosque ao lado de um belíssimo lago. Tudo isso, acentuado pelo fato de estar em uma curva que cria uma expectativa do que está por vir à frente no caminho. Ao sair dessa espécie de túnel formado pela vegetação, o itinerante se depara com uma grande área gramada e arborizada, atravessada pela ciclovia e limitada pela avenida, juntamente com o metrô de superfície (VLT).

**Figura 102 - Parque com ciclovia e avenida ao fundo.**



Fonte: Foto do autor, 2017.

Logo, um extenso cais aparece aos olhos do urbanista, um espaço em primeiro momento bastante árido e com poucos lugares para ocupar e permanecer, mas a vista é belíssima e a sensação de amplitude é bastante intensa, pois a visão da água do lago juntamente com a vegetação do entorno causa uma potente tranquilidade. No entanto, poucos mobiliários oferecem a possibilidade de se sentar e apreciar a cena que a paisagem oferece. Dois bancos estão dispostos em frente a um pequeno jardim e são os únicos lugares que oferecem um

descanso para aquele que está caminhando e procura uma pausa. Um desses bancos é um banco comum, feito em madeira, com encosto e encontrado em catálogo de mobiliários urbanos internacionais, o outro, é um inusitado banco que chama a atenção de quem passa por ali, pois instantaneamente percebe-se que o mobiliário não é um objeto comum que se vê cotidianamente nos espaços públicos. O fato é que um singelo mobiliário pode ser bastante atrativo, apenas por possuir um design diferenciado e atraente.

**Figura 103 - Calçadão com jardins.**



Fonte: Foto do autor, 2017.

É interessante observar a atração causada por um mobiliário urbano diferente e que se destaca no espaço público. Pelo fato do banco não ser um objeto industrial produzido em massa, e reconhecido como um banco tradicional, ele causa uma sedução em quem passa e observa-o. As pessoas logo sorriem e querem sentar um pouquinho nesse singelo assento público. O inusitado banco é feito em concreto e revestido com um mosaico cerâmico, onde aparece na parte da frente, um desenho com embarcações que estão a navegar um lago, com um céu azul de um dia ensolarado, e, na parte de atrás, aparece estampado um brasão com os dizeres: “Cresça devagar”. Interessante recado em um espaço que leva o usuário a experimentar um ritmo mais lento, mais integrado a vida natural e ao usufruto do espaço livre de uso público.

**Figura 104 - Mobiliário urbano.**



Fonte: Foto do autor, 2017.

**Figura 105 - Mobiliário Urbano.**



Fonte: Foto do autor, 2017.

Entretanto, mesmo com a inusitada atração causada pelo específico banco, o espaço é bastante carente de mobiliários, visto a possibilidade de opções que o lugar oferece com uma excelente qualidade paisagística e da oportunidade do contato do homem com a água.

**Figura 106 - Área de criação de mariscos.**



Fonte: Foto do autor, 2017.

Ao observar a bela vista que o inusitado banco oferece, o urbanista nota umas boias amarelas que demarcam um retângulo dentro do lago. Em um primeiro momento parece uma demarcação para aportar embarcações náuticas, mas ao se instruir em uma placa informativa, que estava fixada no cais, o urbanista entende que é uma criação de mariscos e que isto ajuda a melhorar a qualidade ambiental do lago, consumindo a matéria orgânica e limpando a água do lago. É uma importante experiência de gestão do poder público de Amsterdam para melhorar a qualidade ambiental dos aquíferos da cidade.

Mais um pouquinho a frente do caminho, o errante encontra um equipamento de ginastica bastante curioso. Trata-se de um complexo de exercícios para a prática do Parkur, um esporte urbano praticado nas mais diversas áreas das cidades. O objeto, além de servir para exercícios e campeonatos de Parkur, é uma escultura que repete os dizeres classicos que estão no centro da cidade, e são obsessão dos turistas: “*I am ster dam*”. O equipamento é específico para a prática do Parkur

e respeita as normas do esporte, dando condições de que se realizem campeonatos oficiais.

**Figura 107 - Área para a prática de Parkur.**



Fonte: Foto do autor, 2017.

Equipamentos esportivos diferenciados são bastante desejáveis para que as cidades tenham uma vida social saudável, principalmente, quando que esses equipamentos fomentam esportes novos e criativos que tem a força de concentrar pessoas para o uso saudável do espaço livre de uso público. É interessante observar que, em uma cidade em que o uso do modal cicloviário é altíssimo, surpreende que não haja um para-ciclo para guardar das bicicletas neste espaço destinado ao esporte. Pelo potencial do lugar, sente-se falta de mais áreas para esportes urbanos como o skate, por exemplo, e, também, algum suporte comercial para suprir as necessidades de quem pratica atividades físicas ou de quem só quer desfrutar da beleza e da calma do lugar.

Certamente este é um lugar desconhecido do público mais turístico, pois fica bem afastado do centro, no entanto, observa-se que o espaço agrega muitas pessoas que vem praticar esporte e aproveitar a qualidade e a vista do local.

**Figura 108 - Área para a prática de Parkur.**



Fonte: Foto do autor, 2017.

Ao avistar uma marina, chega ao fim o caminho do urbanista, a sua frente muitas embarcações lhe oferecem uma partida para continuar seu périplo e para novas experiências nas bordas molhadas de outras cidades. Mais uma vez, o estrangeiro deixa para trás a cidade que conheceu há pouco e leva consigo a lembrança de experiências que ficaram impregnadas em seus sentidos, mas que se apagarão, pouco a pouco, da memória.

**Figura 109 - Área da marina.**



Fonte: Foto do autor, 2017.

## 4.0 INFERÊNCIAS FINAIS

Figura 110 – O urbanista errante.



Fonte: Foto do autor, 2011.

A Cartografia do Limite, representada na figura da Khôra, alcança seu objetivo de construir mapas contemporâneos, apresentando duas linguagens cartográficas distintas, dois tipos de mapas contemporâneos que exibem, tanto o mundo sensível quanto o inteligível. Um dos mapas apresenta a linguagem da Cartografia Literária, que faz uma investigação sobre textos referenciais da literatura, do urbanismo e da filosofia, do passado e do presente, buscando referenciais para compreender o urbanismo contemporâneo. Esses mapas representam o mundo sensível, o universo das ideias e seu tema tem foco na questão da relação da água com os espaços livres de uso público. O outro mapa apresenta a linguagem da Cartografia dos Sentidos, que faz uma análise de espaços livres de uso público, construídos nas bordas molhadas das cidades e confecciona cartas, que se apropriam da forma literária, para apresentar a experiência de um urbanista que caminha por algumas orlas e descreve as suas sensações e os agenciamentos que lhe afetam.

Na Cartografia Literária:

(i) Admitimos que a urbanização das bordas molhadas é um fenômeno de ordem mundial, expressado por distintos tipos e escalas, e que, certamente, é um fato

importantíssimo para o progresso da qualidade de vida e para uma desejável harmonia entre o homem, o meio urbano e a natureza. Grandes investimentos em espaços livres de uso público, em bordas molhadas devem ser aproveitadas pelos em prol de um urbanismo que respeite a diversidade de desejos, que preserve a natureza, que incentive a saúde e propicie a urbanidade. O espaço livre de uso público, que faz margens com os cursos d'água nas cidades, é de extrema importância para que o cidadão possa exercer sua liberdade e desfrutar da convivência com as outras pessoas. A água é o elemento mais importante para todos os tipos de vida, e que as bordas urbanas das cidades devem ser compatíveis com ela, para que se tenha todo o cuidado em proteger essa substância elementar, fundamental e imprescindível para todos os seres vivos.

(ii) Reconhecemos que as invenções do início do século dezenove, principalmente o motor a explosão, causaram uma ruptura e um ponto de inflexão no paradigma da mobilidade e do crescimento das cidades. O modelo de expansão cultural romano cristão é apropriado por uma sociedade que deseja ao mesmo tempo bons lugares e a velocidade de locomoção. A expansão urbana e a renovação de territórios são os modelos econômicos reconhecidos para que a sociedade invista seu capital excedente, e as bordas molhadas das cidades são os espaços escolhidos para isso.

(iii) Defendemos que os sentidos devem nortear a experiência de vivenciar os espaços livres de usos públicos nas bordas molhadas e que as experiências sensoriais sejam desfrutadas por diferentes tipos de cidadãos. Os sentidos humanos outorgam as referências para o urbanismo contemporâneo, são seus olhos para ver o novo, são seus ouvidos para escutar novas melodias, seu nariz para farejar a estranheza, o paladar insólito, e são suas mãos para tatear um futuro obscuro e incerto. O futuro é a *khôra* que representa todas as possibilidades que o território urbano pode vir a se transformar, todo o vir a ser que as cidades podem desejar, e se afasta de todo enfatiamento da vida, de toda vontade de não viver. Viver com a plenitude dos sentidos humanos que farejam qualquer vestígio da razão paralisante que acomete aquele que não quer andar, que não quer caminhar com os próprios pés.

(iv) Compreendemos que o contemporâneo é o intempestivo, o inatural, e que deslocar-se para o passado para enxergar o presente é uma situação imprescindível para prosseguir ao futuro. A cartografia contemporânea pode resgatar na literatura e na filosofia a possibilidade do mapeamento da atualidade, daquilo que está em ação, do que está em movimento. Os mapas não são mais somente a representações de territórios, de realidades, mas também de desejos, de sentimentos, de experiências.

Na Cartografia dos Sentidos:

Exaltamos a saudável relação entre o homem e a borda molhada das cidades. Observamos como esses territórios podem propiciar uma boa qualidade de vida para a sociedade. Entendemos que bons equipamentos públicos, uma boa mobilidade, a acessibilidade universal, o compartilhamento de coisas, os espaços para esportes, as obras de arte e o entretenimento público, são fundamentais para que se construa uma sociedade mais equilíbrio e urbanidade. Três mapas contemporâneos foram construídos a partir da experiência de um urbanista caminhar pela borda molhada de um lago, de um rio e de uma praia. O relato da experiência de caminhar na borda molhada se transforma em um mapa literário dos sentidos ao descrever as sensações particulares de um urbanista, e sobretudo, sobretudo por um olhar urbanístico. O sentido próprio do urbanista transformado em um relato cartográfico que se apoia na literatura para construir mapa contemporâneos das bordas molhadas das cidades.

Partindo da Cartografia dos sentidos, compilamos um pequeno conjunto de valores das cidades, de aspectos desejáveis, de modos tipológicos e de padrões urbanísticos (LYNCH, 2015), que foram agenciados nas caminhadas do urbanista e que reforçam a boa vida das cidades e de suas bordas molhadas. Apresentamos uma sucinta coleção de pensamentos práticos que reúnem algumas experiências do devir urbanista, um *phrónesis* aristotélico que tenta classificar o mundo inteligível em prol do bem-estar dos cidadãos:

- Abrigo de ônibus: estar integrado aos caminhos da orla; ter design universal; conter informação dos horários e um mapa dos percursos.
- Acessibilidade universal: garantir a acessibilidade universal em todos os acessos e conexões existentes; dar acessibilidade a água;

- Água: tratamento das águas; garantir a balneabilidade; informar as condições de balneabilidade; prover toda a orla de água potável em bebedouros.
- Ambientes de estar: esses ambientes são fundamentais para fomentar o encontro entre as pessoas; devem ser implantados em vários pontos da orla; devem ser criativos e se relacionar com os outros espaços;
- Áreas semi-públicas: é desejável que as obras de arquitetura adjacente as orlas ofereçam áreas livres para uma boa relação entre os espaços privados e públicos;
- Arquibancadas: sempre que possível transformar os desníveis em arquibancadas para o repouso e observação.
- Banheiro público: São de extrema necessidade e devem ser implantados em lugares visíveis e de bom acesso; imprescindível que exista uma gestão muito eficiente de manutenção e limpeza na cidade; evitar expor a porta de entrada aos transeuntes, mas também não escondê-la, para que se tenha acesso visual para a segurança do usuário; o ideal é que o banheiro esteja próximo de um estabelecimento comercial ou de um equipamento público.
- Bicicleta compartilhada: a orla tem que ser incluída no sistema de bicicleta compartilhada; o sistema tem que atender toda a orla; esse sistema é utilizado em várias cidades do mundo e tem o funcionamento bem parecido.
- Bicicletário e Para-ciclo: são necessários sempre que houver algum tipo equipamento ou área de estar; o design tem que ser simples e funcional; deve-se observar a demanda para mensurar a quantidade.
- Brinquedos: implantar áreas lúdicas com brinquedos criativos e que possam ser usados por diferentes tipos de idade; devem ser conectados a áreas de estar ou comerciais; incentivar crianças e idosos a se divertir; funcionar como esculturas e brinquedos ao mesmo tempo.
- Comércio: é desejável que se tenha, na quadra adjacente a orla, um comércio variado, que atenda, não só, as necessidades da comunidade local, mas que dê suporte aos usuários e banhistas; é fundamental uma boa conexão entre a área comercial e a borda molhada, para que o usuário possa transitar com segurança.

- Criadouros: nos locais onde há a possibilidade de se implantar criadouros de frutos do mar, peixes, camarão e afins deve fazê-lo; sempre vinculado gestão local.
- Chuveiros: são fundamentais e devem ser localizados próximos aos banheiros; o mecanismo de funcionamento deve ser bem detalhado pois o desgaste e os danos são um fato; o piso tem que drenar bem a água e não pode ser escorregadio.
- Decks: os decks servem para criar áreas de estar em desníveis ou em cima da areia e da água; devem dar suporte para o encontro e a permanência confortável das pessoas; em climas quentes pode-se pensar em coberturas.
- Estacionamento subterrâneo: é fundamental para retirar os automóveis da paisagem; sempre que possível, é prudente que se enterre os automóveis; garantir a conexão entre as áreas de estacionamento e a orla.
- Equipamentos públicos: é necessário que se tenha os equipamentos públicos que possam ser usados pelos usuários; Polícia, Posto de Saúde, Posto de informações, são desejáveis; rede wireless também se faz necessária.
- Exercícios físicos: prever áreas para a prática do exercício físico, com equipamentos apropriados e com instruções claras e auto explicativas; deve-se tentar abranger o máximo de esportes que for possível; quadras poliesportivas são desejáveis; incentivar novos tipos de esportes; prever suporte para os esportes náuticos; prever acesso para o contato com a água; prever pistas de caminhada, corrida e até mesmo para a pratica de skate, patins e esportes afins.
- Marinas: deve-se usar toda a estrutura com peças da indústria náutica; deve-se seguir as normas náuticas; é um equipamento extremante técnico; a estética da marina é resultado de um projeto técnico específico.
- Mobiliários urbanos: é necessário que os mobiliários urbanos tenham materiais de boa qualidade; possam suportar o desgaste do uso diário; devem ser diversificados para atender diversas demandas; alguns bancos devem ser atrativos; os bancos devem permitir que o usuário observe a paisagem em todos os seus ângulos; alguns bancos devem ter encostos para quem tem a mobilidade reduzida; algumas mesas devem permitir a reunião de grandes grupos; o

espaçamento entre os mobiliários não pode ser muito longo; lixeiras são essenciais próximas a qualquer equipamento, estabelecimento, área de estar e conjunto de bancos.

- Mobilidade urbana: a borda molhada deve se conectar com a cidade por todos os tipos de modais disponíveis; VLT, ônibus, táxis, metrô, bicicletas, automóveis; skate, patins, segway e hoverbord são alguns exemplos; garantir que o sistema cicloviário atenda a toda a orla.

- Obras de arte: é desejável que sejam variadas e estimulem os sentidos; alguns espaços podem ser destinados a obras de arte interativas; arquitetura, urbanismo e arte podem se fundir criando espaços lúdicos e atrativos.

- Paisagismo variado: é necessário um paisagismo variado; que respeite o clima local; que utilize espécies locais; que forneça sombra, mas deixe espaços para o sol; que tenha áreas para o descanso em contato com a natureza; fornecer tipos de forrações onde as pessoas possam permanecer sem danificar o paisagismo.

- Paisagem arquitetônica: incentivar boas arquiteturas nas adjacências das bordas molhadas; concursos públicos são desejáveis; incentivar parcerias público-privada;

- Passarelas, acessos e conexões: implantar, sempre que necessário, passarelas de pedestres; garantir uma boa conexão entre todas as áreas da orla; acessos e conexões com acessibilidade universal; explorar a questão estética das passarelas e dos acessos; acessos com pisos antiderrapantes; garantir um bom desenho de guarda corpo; só colocar guarda corpo onde realmente for necessário.

- Preservação da Natureza: é fundamental a preservação da fauna e da flora; os jardins podem ter placas informativas sobre as espécies; incentivar a preservação de espécies do local com placas informativas e uma gestão ambiental adequada;

- Quiosques comerciais: Os quiosques são necessários para dar suporte aos usuários das orlas; devem fornecer produtos variados e que tenham relação com as práticas locais; devem ser implantados onde não causem conflito com os passeios e os caminhantes.

- Revestimentos dos pisos: deve ter qualidade; garantir a acessibilidade; a textura do piso tem que ser apropriada para o seu uso; o detalhamento dos encontros entre pisos diferentes deve ser minucioso para evitar problemas; devem ser antiderrapantes

- Salva vidas: mobiliário necessário que deve ser implantado com cuidado para que realmente sirva para a proteção do usuário; equipamento com várias questões técnicas para o salvamento de afogados ou resgate; deve ser detalhado após consulta aos órgãos que fazem a segurança das orlas.

- Sinalização: deve-se garantir uma boa sinalização, tanto semafórica como sinalização vertical, sinalização informativa onde necessário; marcadores de corrida no piso.

Por fim, acreditamos ter contribuído para o aprofundamento do conhecimento sobre as cidades, investigando sobre questões fundamentais do urbanismo e destacando atributos de qualificação dos espaços em orlas urbanas, através da cartografia contemporânea e, complementarmente, ter colaborado para que a pesquisa sobre o urbanismo se mantenha focada na escala e na dimensão humana e que os espaços livres de uso público sejam cada vez mais generosos e forneçam abrigo para todos os cidadãos, incentivando o diálogo entre o homem e a natureza, facilitando o contato do espaço físico com a paisagem e promovendo o encontro entre as pessoas. Enfim, espera-se ter dado mais um passo no longo caminho do processo de aprofundamento da pesquisa do urbanismo contemporâneo, principalmente na questão da urbanização das orlas, pautado na multiplicidade do conhecimento, na importância do espaço livre de uso público para a vida, na natureza, na saúde e na dimensão humana.

Um manifesto gentil...

## 5.0 REFERÊNCIAS LITERÁRIAS

AGAMBEN, Giorgio. **Nudez**. Tradução: Davi Pessoa carneiro. Belo Horizonte: Autêntica Editora, 2014.

AGUIAR, Douglas; NETTO, M. Vinicius. **A urbanidade como devir do urbano**. In: AGUIAR, Douglas; NETTO, M. Vinicius (Orgs.). **Urbanidades**. Rio de Janeiro: Letra e Imagem, 2012.

ALBERTI, Leon. **Tratado de arquitetura e urbanismo**. Tradutor: Sergio Romanelli. São Paulo: Hedra, 2012.

ARANTES, Otilia Beatriz Fiori. **Berlim e Barcelona: duas imagens e estratégicas**. São Paulo: Annablume, 2012.

ASCHER, François. **Os novos princípios do Urbanismo**. Tradução: Nadia Somekh. São Paulo: Romano Guerra, 2010.

BACHELARD, Gaston. **A água e os sonhos: ensaio sobre a imaginação da matéria**. Tradução: Antônio de Pádua Danesi. São Paulo: Editora WMF Martins Fontes, 2013.

BAUDELAIRE, Charles. **As flores do mal**. Tradução: Ivan Junqueira. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1985.

BAUDELAIRE, Charles. **O esplim de Paris: Pequenos poemas em prosa**. Tradução: Olga Almeida. São Paulo: Martin Claret, 2010.

BAUDRILLARD, Jean. **Simulacros e Simulação**. Tradução: Maria João da Costa Pereira. Lisboa: Relógio d'Água, 1991.

BENEVOLO, Leonardo. **História da cidade**. Tradução: Silvia Mazza. São Paulo: Editora Perspectiva, 2003.

BENJAMIN, Walter. **Passagens**. Tradução do alemão: Irene Aron; Tradução do francês: Cleonice Paes Barreto Mourão. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2007.

BENJAMIN, Walter. **Imagens de pensamentos / Sobre o haxixe e outras drogas**. Tradução: João Barrento. Belo Horizonte: Autêntica Editora, 2013.

BORGES, Jorge Luís, **Historia universal da infamia**. Tradução: José Bento, Lisboa: Assírio & Alvim, 1993.

BRANDÃO, Carlos Antônio Leite. **A natureza da cidade e a natureza humana.** *In:* BRANDÃO, Carlos Antônio Leite (Org.). **As cidades da cidade.** Belo Horizonte: Editora UFMG, 2006.

CAMINHA, Pero Vaz. **A carta do descobrimento: ao rei D. Manuel.** Atualização: Maria Angela Villela. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 2013.

CARERI, Francesco. **Caminhar e Parar.** Tradução: Aurora Fornoni Bernadini. São Paulo: Gustavo Gilli, 2017.

CARERI, Francesco. **Walkscapes: El andar como prática estética.** Barcelona: Gustavo Gili, 2009.

CERDÁ, Idelfonso. **La teoría general de la urbanización, y aplicación de sus principios e doctrinas a la reforma y ensanche de Barcelona.** Madri: Imprenta Española, 1867.

DELEUZE, Gilles. **Mil Platôs.** Tradução: Ana Lúcia de Oliveira, Aurélio Guerra Neto e Célia Pinto Costa. São Paulo: Editora 34, 2011.

DERRIDA, Jacques. **Enloquecer o Subjétil.** Tradução: Geraldo Gerson de Souza. São Paulo: UNESP, 1998.

DERRIDA, Jacques. **Khôra.** Tradução: Nícia Adan Bonnati. Campinas: Papirus, 1995.

DERRIDA, Jacques. **Margens da Filosofia.** Tradução: Joaquim Torres Costa. Antônio M. Magalhães. Campinas: Papirus, 1991.

EISENMAN, Peter. **Blue Line Text.** Tradução: Marcia Campos. São Paulo: Revista Arquitetura e Urbanismo n° 47, pag. 49-52, 1993.

EISENMAN, Peter. **O Fim do Clássico: O Fim do Início, o Fim do Fim.** *In:* RODRIGUES, José Manoel (Coord.). **Teoria e Crítica da Arquitectura Século XX.** Lisboa: Caleidoscópio, 2010.

FERRO, Sérgio. **Arquitetura e trabalho livre.** São Paulo: Cosac Naify, 2006.

FIGUEIREDO, Lucas. **Desurbanismo: um manual rápido de destruição das cidades.** *In:* AGUIAR, Douglas; NETTO, M. Vinicius (Orgs.). **Urbanidades.** Rio de Janeiro: Letra e Imagem, 2012.

FUÃO, Fernando. **As bordas do tempo 2. repetição e diferença: A lagoa do peixe:** Blogspot, 2014. Disponível em: <<https://fernandofuao.blogspot.com.br/2014/12/as-bordas-do-tempo.html>>.

Acesso em: jan. 2018.

Fuão, Fernando. **As bordas do tempo: a idéia de collage em Antonio Negri.** Revista Agulha, 2012. Disponível em: <<https://fernandofuao.blogspot.com.br/2012/10/as-bordas-do-tempo-ideia-de-collage-em.html>> Acesso em: jan. 2018.

GEHL, Jan. **Cidades para pessoas.** Tradução: Anita Di Marco. São Paulo: Perspectiva, 2013.

HARARI, Yuval Noah. **Sapiens - Uma breve história da humanidade.** Tradução: Janaína Marcoantonio. Porto Alegre: L&PM, 2015.

HARVEY, David. **O direito a cidade.** Tradução: Jair Pinheiro. São Paulo: UNESP/Lutas Sociais, 2012.

HEIDEGGER, Martin. **Nietzsche: Metafísica e nihilismo.** Tradução: Marco Antonio casa Nova. Rio de Janeiro: Relume Dumará, 2000.

HÉNARD, Eugene. **Á maneira de Haussmann.** In: RODRIGUES, José Manoel (Coord.). **Teoria e Crítica da Arquitectura Século XX.** Lisboa: Caleidoscópio, 2010.

HUGO, Victor. **O corcunda de Notre-Dame.** Rio de Janeiro: Editora três, 1973.

JACOBS, Jane. **Morte e vida de grandes cidades.** Tradução: Carlos S. Mendes Rosa. São Paulo: Martins Fontes, 2001.

KAFKA, Franz. **O castelo.** Tradução: Torrieri Guimarães. Rio de Janeiro: Editora TECNOPRINT S.A, 2001.

LE CORBUSIER. **A Carta de Atenas.** Tradução: Rebeca Scherer. São Paulo: HUCITEC: EDUSP, 1993.

LE CORBUSIER. **Planejamento Urbano.** Tradução: Lúcio gomes Machado. São Paulo: Editora Perspectiva, 2004.

LE CORBUSIER. **Precisões sobre um estado presente da arquitetura e do urbanismo.** Tradução: Carlos Eugênio Marcondes de Moura. São Paulo: Cosac & Naify, 2004.

LEFEBVRE, Henri. **A revolução urbana.** Tradução: Sergio Martins. Belo Horizonte: Editora UFMG, 1999.

LEITE, Maria Angela Faggin Pereira. **Destruição ou desconstrução? Questões da paisagem e tendências de regionalização.** São Paulo: Editora Hucitec, 2006.

LYNCH, Kevin. **A imagem da cidade.** Tradução: Jefferson Luiz Camargo. São Paulo: Martins Fontes, 1997.

LYNCH, Kevin. **A boa forma da cidade.** Tradução: Jorge Manuel Costa Almeida e Pinho. Lisboa: Edições 70 Lda, 2015.

MAFESSOLI, Michel. **O tempo das tribos: O declínio do individualismo nas sociedades de massa.** Tradução: Maria de Lourdes Menezes. - 2. ed.- Rio de Janeiro: Forense Universitária, 1998.

MONTANER, Josep Maria. **Arquitetura e política: ensaios para mundos alternativos.** São Paulo: Gustavo Gili, 2014.

NIETZSCHE, Friedrich. **Assim falou Zaratustra: um livro para todos e para ninguém.** Tradução: Paulo César de Souza. São Paulo: Companhia das letras, 2011.

NIETZSCHE, Friedrich. **Crepúsculo dos Ídolos (ou como filosofar com o martelo).** Tradução: Marco Antônio Casa Nova. Rio de Janeiro: Relume Dumará, 2000.

NIETZSCHE, Friedrich. **Humano, demasiado humano.** Tradução: Antonio Carlos Braga. São Paulo: Editora Escala, 2006.

PALLASMAA, Juhani. **Os olhos da pele: a arquitetura e os sentidos.** Porto Alegre: Bookman, 2011.

RIMBAUD, Arthur. **Uma temporada no inferno e Iluminações.** Tradução: Lêdo Ivo. Rio de Janeiro: Editora Francisco Alves, 1993.

ROCHA, Eduardo. **Arquiteturas do abandono (ou uma cartografia nas fronteiras da arquitetura, da filosofia e da arte)**. Orientador: Fernando Delfino de Freitas Fuão. Porto Alegre: UFRGS, 2010.

ROSA, João Guimarães. **Primeiras estórias**. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 2016.

SHOPENHAUER. **O mundo como vontade e representação**. Tradução: Heraldo Barbuy. Rio de Janeiro: Editora Tecnoprint, 1985.

SITTE, Camillo. **A lição da história**. In: RODRIGUES, José Manoel (Coord.). **Teoria e Crítica da Arquitectura Século XX**. Lisboa: Caleidoscópio, 2010.

SLOTERDIJK, Peter. **Regras para o parque humano: uma resposta à carta de Heidegger sobre o humanismo**. Tradução: José Oscar de Almeida. São Paulo: Estação Liberdade, 2000.

SOLIS, Dirce Eleonora Nigro. **Desconstrução e arquitetura uma abordagem a partir de Jacques Derrida**. Rio de Janeiro: Uapê Sociedade de Estudos e Atividades Filosóficas, 2009.

VITRÚVIO, Pollio. **Tratado de arquitetura**. Tradução: M. Justino Maciel. Lisboa: Instituto Superior Técnico, 2006.