



XIX ENCONTRO NACIONAL DA ANPUR
Blumenau - SC - Brasil

SERES LENTOS E VIDA URBANA: CAMINHOGRÁFIAS PELO CENTRO DE MONTEVIDEO,
PORTO ALEGRE E PELOTAS

Taís Beltrame dos Santos (Universidade Federal de Pelotas) - tais.beltrame@gmail.com

Arquiteta e Urbanista com graduação sanduíche na Faculdade de Arquitectura da Universidad Santo Tomas Seccional Tunja- Colômbia (FAUrb/UFPEL, 2018). Graduanda em Artes Visuais (UFPeL). Mestra em Arquitetura e Urbanismo, com ênfase em urbanismo contemporâneo

Eduardo Rocha (Universidade Federal de Pelotas) - amigodudu@gmail.com

Arquiteto e Urbanista (CAU/UCPeL, 1997), Especialista em Patrimônio Cultural (CA/UFPeL, 1999), Mestre em Educação (FaE/UFPeL, 2003), Doutor em Arquitetura (PROPAR/UFRGS, 2010) e Pós-Doutor pela Università Roma Tre (Dipartimento di Architettura/Laboratorio

SERES LENTOS E VIDA URBANA: caminhografias pelo centro de Montevideo, Porto Alegre e Pelotas

INTRODUÇÃO

O centro e as lógicas de produção do espaço incidem cotidianamente na vida urbana das cidades. Se antes da invenção do relógio o tempo era um mecanismo da intuição, ele foi sendo globalizado e acelerado na medida que a tecnologia foi inovada. Enquanto a vida urbana passou a consumir o tempo e a inventividade rumo ao futuro em progresso, a manualidade banalizada pelos parâmetros acelerados, regrados e padronizados foi escanteada pelos tempos rápidos muito embora sempre tenha deixado rastros de sua presença (SANTOS, 1997). Esse sistema de massa, aliado ao planejamento, produziu significações em esferas da subjetividade. A inventividade foi ordenada pela rapidez e o processo criativo respaldado por um produto produzível e consumível em quantidade. Nessa aceleração, perdemos território, diferenciação e experiência (BONDÍA, 2002). Perdemos qualidade.

A prática de rua foi então relegada ao tempo daqueles que não couberam, ou não quiseram se fazer caber na aceleração imposta pela globalização, que aqui chamaremos de seres lentos. Os seres lentos são praticantes de um espaço nômade, efêmero e sem traçados formais. Por não alcançarem ou não quererem participar da aceleração exaltada pelos tempos rápidos, produzem diferença na contiguidade do lugar, reinventando o modo de habitar e produzir espaço, e experimentar a cidade.

Os espaços do tempo rápido são os espaços sedentários esquadrihados, predefinidos. O esquadrihamento do espaço estriado ou luminoso se rebate também no esquadrihamento do tempo, do tempo rápido. Nos espaços lisos, espaços indeterminados ou espaços opacos – que também são zonas de resistência, de insistência e de sobrevivência – os tempos são mais lentos e livres (JACQUES, 2012, p. 283) .

São livres porque profanam as leis, as normas e a própria ordem autoritária de uso e estriamento do espaço rápido. Porque subvertem o tempo máquina das grandes produções e precisam reinventar outras formas de vivenciar os espaços que lhe são negados, com as condições que possuem. Ainda que nos tempos lentos exista uma estrutura menos impositiva, ela ainda é organizada e pertence a uma outra ordem. Essa organização também permite o desvendamento de aspectos sobre a vida nas cidades.

Entendemos, no âmbito dessa pesquisa, como seres lentos, os agentes responsáveis pelas práticas inventivas que insistem em reterritorializar os espaços e produzir alteridade no centro das cidades. São eles: ambulantes, artistas de rua, prostitutas, catadores, andarilhos, lavadores de carro, pedintes, crianças, feirantes, velhos e loucos. Corpos não acelerados que provocam o acontecimento e proporcionam o acolhimento (FUÃO, 2014) a partir da profanação da utilidade da calçada, do calçadão, da esquina, das esplanadas.... Mas como essas interações formulam a vida urbana no centro de Montevideo, Porto Alegre e Pelotas? Como esse outro sistema nos possibilita repensar o planejamento dessas cidades?

Buscando refletir sobre a produção de espaço e território no centro de cidades ao sul do sul, a pesquisa de mestrado: “Seres Lentos e Vida Urbana: Caminhografia pelas ruas de Montevideo, Porto Alegre e Pelotas¹” perambulou pela Av. 18 de Julio, pela Rua dos Andradas e pela Rua Andrade Neves com o objetivo de produzir pistas para um urbanismo contemporâneo que acolhesse os tempos lentos e se adequasse às vivências urbanas da América subtropical. Para assim, compreender outras formas de produzir cidade afim de suscitar outras formas de planejar o centro dessas cidades. Nesse perambular, percebeu-se, a partir dos muitos agentes dos tempos e dos dispositivos utilizados por eles, táticas mais ou menos aceleradas e estruturadas de modificar a vida urbana e proporcionar o bom encontro.

Todo o processo foi registrado e acompanhado enquanto acontecia, possibilidade elencada pela cartografia (DELEUZE; GUATTARI, 1995). A investigação da rua como elemento responsável pelo abrigo de diferentes identidades urgentes se dá como uma pesquisa-intervenção, onde a pesquisadora interage continuamente com o território que investiga (PASSOS; BARROS, 2009). Como a interação foi possibilitada pela caminhada como prática social e estética, revisa-se a metodologia como caminhografia (SANTOS, 2020). Somando-se a caminhografia, a pedagogia da viagem (DETONI *et al.*, 2018) propõe uma vivência estrangeira que visa retirar a caminhógrafa do seu cotidiano para incorporá-la nesse outro território, e registrá-lo através da fotografia, do diário de campo e dos mapas do acolhimento (FUÃO, 2014).

Esse escrito visa redigir comentários sobre a experiência de pesquisa ao sul do sul, meio-pandêmica, inspirando novas possibilidades de pensarmos os agentes e cenários da lentidão no centro de nossas cidades. Elencando alguns apontamentos possibilitados pela prática investigativa, reiteramos a importância de pleitearmos um planejamento aberto à diferenciação e à atenção, para que o menor e próprio território continue pulsando.

OS LUGARES, OS DISPOSITIVOS E AS TRÊS CIDADES AO SUL DO SUL

Todos os lugares existem em relação ao tempo do mundo, embora nem todos os lugares sejam, diretamente, atingidos por ele. Ao contrário, os lugares se diferenciam pelo fato de que são diversamente alcançados, seja qualitativamente ou quantitativamente por esse tempo. O tempo do mundo é aquele que abrange todos os espaços, independente da escala que abrigam. É o tempo maior, avesso ao tempo dos lugares, é uma sucessão abstrata de fatos verticalizados. O tempo do lugar é o tempo dos desdobramentos da vida, da materialidade e dos encontros (SANTOS, 2002). É o tempo opaco e horizontalizado onde é possível o acolhimento, a ruptura e a diferença. É o tempo lento é o tempo da coexistência, daquilo que não conseguimos reproduzir, e por vezes não alcançamos compreender. É o tempo da heterogeneidade. Assim, lento e rápido, antes de serem graus absolutos, são estados em movimento e comparação. Um, não se dá sem o outro.

¹ O trabalho foi realizado com apoio da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior - Brasil (CAPES) - Código de Financiamento 001.

É importante compreendermos, entretanto, que embora propusemos um tempo mundial, de atores hegemônicos e hegemonzados, temos a consciência de que em todos os lugares coexistem diferentes temporalidades. Esses conceitos se movem como um todo complexo, moldando a práxis de desigualdades – principalmente através da técnica. “A técnica é a grande banalidade e o grande enigma e é como enigma que ela comanda nossa vida, nos impondo relações, modelando nosso entorno e administrando nossas relações para com ele” (SANTOS, 1997, p. 7). A técnica é ferramenta indispensável para a apropriação e normatização do espaço e portanto, critério de validação dos tempos.

Não portadores das técnicas de aceleração, os seres lentos reforçam a força própria do lugar, articulando ações espontâneas e culturalmente territorializadas, frequentemente baseadas em objetos tecnicamente menos modernos (SANTOS, 2005). Intercalam-se nos tempos mais lentos, técnicas e inventividades minorizadas, e ambas se fazem essenciais para a criação de táticas de apropriação e profanação dos territórios velozes. São, portanto, os seres lentos os sujeitos da experiência e da prática do saber-fazer. São criadores das gambiarras, dispositivos de sobrevivência ao estriamento verticalizado.

Estabelece-se que os dispositivos são meios de possibilitar, alterar, controlar ou até mesmo desafiar a subjetivação (DELEUZE, 1990). Entenderemos, portanto, como dispositivos, todos os meios de fazer ver e falar, de modificar e transgredir as normas fixas de homogeneização, ou de mantê-la (AGAMBEM, 2009). Dispositivos são objetos ativos, de ação. A investigação desses dispositivos como modo de ser, ocupar ou transformar o espaço comum é parte da potência dessa pesquisa. Pergunta-se: Quais dispositivos são utilizados para alisar e estriar os espaços na Avenida 18 de Julio em Montevideo, na Rua dos Andradas em Porto Alegre e na Rua Andrade Neves em Pelotas?

Essas ruas, como lugar de encontro das diversas esferas que se relacionam no espaço social, partilham uma grande fronteira entre Uruguai e Rio Grande do Sul - Brasil, em um ciclo que é gelado e chuvoso, mas também calor e ventania. Como ruas centrais e históricas, embriagadas de estriamentos, essas também recebem uma infinidade de dobras lentas. Montevideo carrega a importância de ser a capital de um pequeno país convidativo. Porto Alegre capital do estado, porta a intensidade de um território em constante crescimento. E Pelotas está ali, no meio do caminho, inclusive historicamente. Av. 18 de Julio, Rua dos Andradas e Andrades Neves são espaço público de convergência, mas também territórios de disputa de diferentes movimentos de controle e resistência. Nessas contradições, percorrendo linhas retas e cheias de reentrâncias que nos jogamos à errância. A partir da experiência, vamos de encontro aos tempos lentos para experimentar a intempestividade do agora, seguidos rastros abstratos de uma subjetividade ainda em curso.

A CAMINHOGRAFIA E A PEDAGOGIA DA VIAGEM

Compreender as dinâmicas nômades vinculadas aos espaços lisos e aos tempos lentos, sobretudo para o planejamento das cidades, é um desafio que requer uma metodologia que permita múltiplas entradas e desvios. Rastrear práticas e dispositivos que de referem a um território movente é tarefa que não

pode ser comportada por mapeamentos estáticos. Ressignificando o conceito de mapa, para transbordar as possibilidades convencionadas classicamente, surge a cartografia. A cartografia, como perspectiva de construção de realidade, pretende criar, a partir de um mapa único e singular, intermediado pela subjetividade coletiva, o meio que experiencia (DELEUZE; GUATTARI, 1995). Procurando orientar os estímulos e desejos, a cartografia expande a noção de método de pesquisa porque pressupõe uma experiência de corpo todo (ROLNIK, 1989). Compreendendo o inconsciente como parte de um processo de subjetivação individual e coletiva, a cartografia pretende compreender as relações que constituem um território social e afetivo. Produz mapas processuais que constroem a conexão entre campos de pensamento, explorando desejos em busca de um corpo vibrátil.

Afastando-se de tudo que é homogêneo, certo e unitário, a cartografia mergulha nas multiplicidades. Se aproxima de um processo que já se encontra em curso – a vida, registrando uma parte desse, para definir metas e orientar o pensamento. Como método de pesquisa, a cartografia “consiste em uma aposta de experimentação do pensamento – um método não para ser aplicado, mas para ser experimentado e assumido como atitude” (PASSOS; BARROS, 2009, p. 10). Se abrindo a uma direção política vinculada ao processo de subjetivação da própria realidade, a intervenção parte de um território circunscrito, em que “quem eu sou e o modo como o mundo me vê” atua sobre mim e implica na experiência e nas forças que constituem o território de subjetivação.

O registro cartográfico orienta os desejos durante a caminhada, através do exercício imersivo de habitar as brechas, passagens e enseadas de forma extremamente atenta (KASTRUP, 2009). Nessa aproximação, registra as sobreposições e perversidades possibilitadas pela coexistência dos tempos e dos espaços. Nesse sentido que se denomina caminhografia. A caminhografia, é antes de mais nada, uma cartografia feita durante o caminhar atento pela cidade.

Aproximando-se das derivas dos letristas e situacionistas; das transurbâncias do grupo Stalker (CARERI, 2013); das caminhadas de Eduardo Rocha e Valentina Machado (ROCHA; MACHADO, 2019); e principalmente das múltiplas experiências já realizadas pelo grupo de pesquisa Cidade e Contemporaneidade; propõe-se a caminhografia como prática e registro de cidade. Prática dissidente da cartografia, a caminhografia também não possui manual e regras, mas propõe alguns dispositivos que auxiliam o registro e compreensão dos estar em campo imerso e atento. Os registros das caminhadas em viagem foram esboçados em mapas afetivos e controversos que nominamos mapas moventes.

O mapa, para cartografia, é um elemento que pode denunciar ou suscitar um deslocamento físico ou de pensamento. Ele é aberto, conectável, modificável, reversível, adaptável e capaz de expressar diversos sentidos... (DELEUZE; GUATTARI, 1995). “Está em constante construção, pois é disparador de desdobramentos de uma pesquisa” (KASTRUP; BARROS, 2009, p. 79). O mapa cria uma pergunta e deixa vestígios. Ele abre caminhos. O mapa foi composto a partir de três dispositivos, de acordo com a forma e o meio de documentação: O diário de bordo: um caderno onde documento a narrativa dos acontecimentos; as fotografias: que dão conta de registrar fragmentos e ampliar a narrativa escrita a partir de uma imagem visual; e por fim, os mapas do

acolhimento: instrumentos de comunicação que abriga os espaços, sentimentos e estruturas que divagam entre o concreto e o abstrato. O resultado é como um atlas warbuguiano (TREVISAN, 2018), não uma certeza dada, mas um convite a inauguração de outros sentidos a partir da reunião de diferentes elementos e relações.

A caminhografia urbana como prática atenta e registrada, foi praticada em três experiências de viagem, possibilitadas pela pedagogia da viagem.

A pedagogia da viagem acontece pelo universo da descoberta, além da viagem exploratória, mas uma constatação de certos aspectos que estavam ali – ocultos. A viagem, embora trace caminhos preparados e conhecidos – por que de certa forma sabemos para onde vamos – pode nos apontar novos e diversos percursos a seguir (e pensar) (ROCHA *et al.*, 2016, p. 94).

Em prática, a pedagogia da viagem coloca a viajante em contato permanente com o agora em múltiplos sentidos. A viagem é a possibilidade direta de construção de um conhecimento, onde a própria viajante escolhe a forma e intensidade de seu mergulho. Pode-se ainda compreender a pedagogia da viagem como uma prática libertária e de autonomia, pois além da produção política já intrínseca na cartografia, nesse procedimento, a viajante precisa se colocar como agente responsável pela elaboração do seu próprio conhecimento. Afinal: “aprender é construir, reconstruir, constatar para mudar... o que não se faz sem a abertura ao risco e à aventura de espírito” (FREIRE, 1996, p. 28).

A experiência da pedagogia da viagem pode ser dividida em três momentos: os momentos que anteceder a viagem propriamente dita, a experiência fora de casa e o voltar:

Temos a bagagem antes da viagem, preparamos as malas com as intenções da viagem: viajamos e nos abrimos ao novo, carregamos coisas pelo caminho e deixamos outras e; por fim chegamos, desfazemos as malas, com todas as coisas coletadas misturadas às que levamos. É preciso organizá-las, pensa-las, saber o que se deve guardar, o que dar, o que presentear, o que devolver e o que esquecer (resistências) (ROCHA *et al.*, 2016, p. 94).

No sentido dessa pesquisa, a etapa antes da viagem foi conectada a revisão do referencial teórico adotado e a delimitação do tema. A viagem, por Montevideo, Porto Alegre e Pelotas, tinha objetivos muito bem definidos – embora flexíveis, e um campo de análise muito bem circunscrito. A viagem, por sua vez, suspendeu algumas ideias e possibilitou uma leitura intensa e extensa da temática praticada no território. A volta foi um grande rearranjo de ideias, nos três deslocamentos. Arrumar as bagagens, modificar o plano e a compreensão primeira foi tarefa árdua e necessária. Um viajante não volta pra casa com a mesma bagagem que saiu, e é sempre necessário compreender o que mudou e quais as influências dessa mudança. E aqui, voltamos aos conceitos para poder dizer sobre a prática. Não sei se as práticas que atualizam os conceitos ou o contrário, mas criam-se novas coisas. Agenciam-se pensamentos.

Por fim, é preciso dizer que as viagens foram feitas em três períodos distintos. Desembarco em Montevideo em outubro de 2019 e percorro a cidade por seis dias, onde presencio frio e chuva e calor e sol. Com os acontecimentos

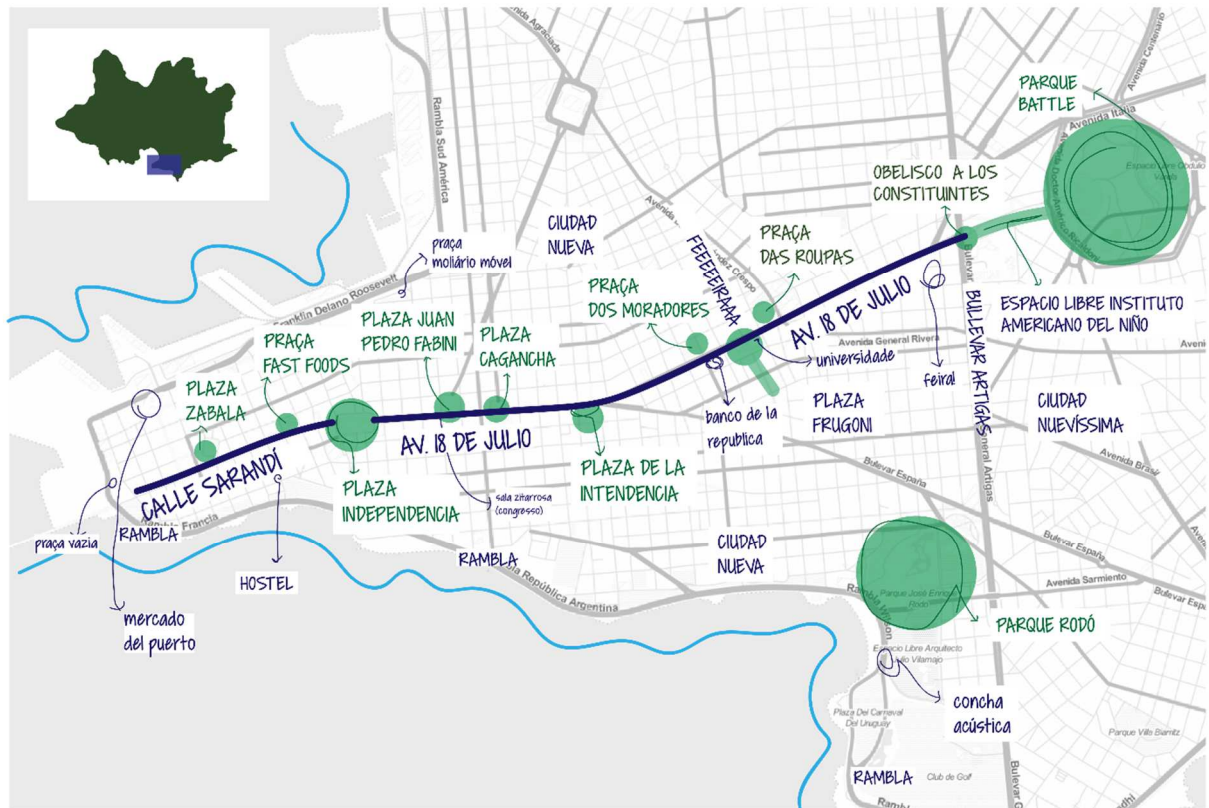
pandêmicos, a pesquisa em campo é suspensa, e algumas coisas mudam. Com coragem, e todo equipamento de segurança, visito Porto Alegre apenas em janeiro de 2021, por quatro dias. Lá, a máscara abafa ainda mais o calor insuportável. Concluo minhas perambulações em Pelotas, cidade que habito há nove anos. Já na preparação para o inverno, em junho de 2021, enfrento manhãs ensolaradas e noites de friaca. A partir da leitura que tange a multiplicidade das imagens e apontamentos acolhidos nas diferentes cidades, olho para a experiência a fim de criar uma nova ordem, menos hierarquizada.

A AVENIDA 18 DE JULIO EM MONTEVIDEO

Traçada como símbolo da independência do Uruguai, a Avenida 18 de Júlio carrega desde seu primeiro projeto, em 1829, o empenho de um país veloz. Os investimentos particulares e públicos que delineiam a paisagem da rua, foram consolidados ao final do século XIX, quando a mesma passou a ser eixo de conexão entre a Ciudad Vieja e o moderno Bulevar Artigas. As mudanças políticas que ditaram mudanças drásticas no planejamento de Montevideo, por vezes impuseram à 18 de Julio um cenário de encontro das classes mais altas, e por outras o palco ideal para os seres lentos e as ocupações populares.

Atualmente a Av. 18 de Julio emoldura um importante patrimônio arquitetônico e cultural. Como eixo central, a rua abriga as multiplicidades de uma cidade em plena expansão. Reconhecida por ser palco das coexistências, a rua abre suas praças e calçadas para os grandes banqueiros e frágeis ambulantes, constituindo suas características no encontro entre os fastfoods e magazines, os vendedores de panchos, tortas fritas e guarda-chuvas. O mapa abaixo (imagem 1), localiza os principais pontos de interesse para esta pesquisa.

Figura 1: Mapa da Avenida 18 de Julio, em Montevideo, com pontos de interesse.



Fonte: da autora, 2021.

Nos sete dias em que estive em Montevideo, conversei com poucas pessoas, mas reparei muitas coisas. De início, o vento era tanto que me paralisava. Apesar das tentativas de ver a água, fui jogada para as ruas estreitas da Ciudad Vieja, lá por onde começa a Calle Sarandí, uma peatonal. Embora a Av. 18 de Julio comece na Plaza Independencia, escolhi por percorrê-la como um todo, desde seu início ao leste, até o Parque Battle. Essa escolha ocorreu porque o eixo comercial que se estende por essa reta, embora intermediado por algumas praças, flui em um sentido uníssono e extremamente conectado.

Ainda nos primeiros dias, percebi alguns apontamentos importantes sobre a vida urbana ao centro de Montevideo. Notei que o comércio para-formal² e estruturado, que usa como dispositivos mesas bem postas, com toalhas e produtos artesanais ou misto, está sempre próximo de um comércio formal. Enquanto muros ou edifícios em situação de abandono acolhem para-formais menos desejados, como vendedores de produtos chineses de baixa qualidade. Na 18 de Julio, cada calçada abriga uma relação lateral, onde ocupam-se todos os espaços entre as fachadas vidradas, pilares e paredes entre comércio. Os seres lentos ocupam qualquer espaço, subdividindo a homogeneidade das

² O para-formal se apropria de categorias alternativas para explorar o campo do meio, as zonas intersticiais da cidade ordinária. Para-formal, nesse sentido, é algo artificial e provisório, algo relativo à forma, mas que ao mesmo tempo não se configura como tal. É um lugar do cruzamento entre o formal, no sentido de formado, e do informal, no sentido do em formação, entre o previsível e o imprevisível. Para-formal embaralha, assim, os conceitos tradicionais do formal, como o que é amparado pela legislação, e o informal, como o que não é protegido por leis, estabelecendo-se sobre o que habita a fresta entre eles (ALLEMAND; ROCHA; PINHO, 2014).

grandes fachadas. Embora entremeado, o cenário é completamente organizado e os usos e produtos se repetem. Em meio ao fluxo contínua de pessoas e veículos, parece não haver experiência.

É inegável que na Av. 18 de Julio o movimento é mais rápido que em suas laterais ou transversais. Ainda assim, as muitas praças e espaços para estar, respirar, descansar e usar o wifi, conformam uma espécie de zonas de ar, que permitem que a zona urbana se conforte. Embora diversas relações sejam interpeladas pelos celulares, as praças são cheias de pequenos e médios grupos que conversam, fumam, comem, leem, namoram...

Nos dias de chuva, Montevideo me mostra a importância das marquises. O comércio, aberto ao estrangeiro, se revela acolhedor e hospitaleiro, ainda que extremamente condicionado. As praças, que em outros dias eram abrigo, se revelam descampados rápidos, como retas que sempre têm uma saída (FUÃO, 2014). Os tempos rápidos das calçadas em dias chuvosos pertencem aqueles que tem guarda-chuvas, capas e galochas, e atravessam a via indiscriminadamente, individualizando o espaço por onde passam.

Figura 2: Fotografia da Av. 18 de Julio em dia de Chuva.



Fonte: da autora, 2019.

Nos dias de sol, conheço a feira de Montevideo. Na feira, os múltiplos atores que parecem finalmente sucumbir a ordem de repetições vendem tudo o que podem. Quem participa da feira, que é muitas dentro do seu próprio corpo coletivo, vendem o que tem e mostra o que falta e subverte o mapa turístico. Encontro nas feiras livres os mais diversos produtos, nacionais, importados, ultrapassados, culturais, territorializados.... E assim também o é na famosa Feira Tristán Narvaja. A feira me mostra sobre a potência do estar em grupo e subverter a rua, porque ela é por si só uma alegoria coletiva.

Figura 3: Feira Tristán Narvaja, em Montevideo.



Fonte: da autora, 2019.

Seguindo, é preciso dizer que Montevideo também me ensina sobre a potência da pedagogia da viagem nas escolas. Nos dias em que perambulei, percebi os muitos grupos de crianças uniformizadas nas praças, esquinas e esplanadas. A pedagogia da viagem é também uma educação urbana! Poderia então o tempo lento da experiência ser o grande vetor do jogo de sensibilidade coletiva? O que nossas crianças podem aprender caminhando pelas cidades?

Entre a malha consolidada de para-formais e comércios formais, e entre as diferenças de habitar a chuva e o sol, Montevideo ainda me ensina sobre o poder disruptivo da arte. Nas idas e vindas, as anotações que faço de mais intenso afecto, não estão ligadas diretamente à temática das ruas, mas sim, aos espetáculos, apresentações e museus que se propuseram em apresentar um acontecimento. E Montevideo, como polo cultural tem excelente e crítica oferta. Talvez daí surja novos apontamentos para o planejamento cultural das cidades.

A RUA DOS ANDRADAS EM PORTO ALEGRE

A Rua dos Andradas, conhecida popularmente como Rua da Praia, é via fundacional da cidade de Porto Alegre. Desde seu primeiro traçado a rua se empenhou em ser espaço de encontro e de respiro. Desde sua consolidação, sofreu diferentes modernizações, que por vezes a adequaram aos preceitos higienistas franceses, por outras se aventuraram na instalação de magazines, livrarias, bares e cafés. Com o crescimento da capital gaúcha, a rua da praia foi reencontrando sua virtude popular, e com o advento da ditadura militar, a rua seria reconhecida, no seu encontro com a Borges de Medeiros, pela esquina Democrática, em homenagem aos conflitos e mobilizações sociais instigados naquele espaço.

Desembarquei em Porto Alegre em 27/01/21, uma quarta-feira chuvosa de verão. Chegaria para ficar quatro dias, e me perder todos. Em suas travessas e curvas, casarões, viadutos e pixos, Porto Alegre me mostrou que todas

Figura 4: Mapa da Rua dos Andradas, em Porto Alegre, com pontos de interesse.



Ainda que perceba um macro ordenamento da rua, não consigo compreender a correlação entre os comércios formais e para-formais. Tampouco a arquitetura ajuda no sentido de localização. A rua não se estria ou forma

perspectiva, como eu arquiteta e urbanista gostaria de ver. Penso na paisagem urbana, de Gordon Cullen: “Até mesmo os pormenores mais insignificantes devem estar integrados na paisagem urbana ao desempenharem suas funções individuais. [...] o objeto mais móvel numa cidade é o ser humano, e por razões possivelmente diferentes, ele próprio necessita de poder ancorar-se nas várias atividades exteriores, comerciais, recreativas e sociais (1983, p. 97–106)”. Na rua da praia não há integração, é mais cada um por si. Cada trecho um símbolo, e boa sorte para que não conheça a cidade. O caos no cenário gera transtorno e insegurança, mas ainda assim, nesse emaranhado sou vista como invasora por muitos que me param e perguntam o que estou fazendo com uma câmera e um caderno na mão. Talvez esteja rápida. Uma rápida invasora querendo respostas únicas para uma pergunta gigantesca. Mas como planejar o centro de uma cidade que abrigue as coexistências de forma acolhedora e não verticalizada?

Figura 5: Fotografia da Rua dos Andradas em dia de sol.



Fonte: da autora, 2021.

Nos próximos dias perambulando pela rua de cima para baixo, e de baixo para cima, percebo a importância dos espaços verdes que cruzam os eixos, não só como respiro, mas como símbolo e atração. Ou melhor, percebo a importância que os mesmos poderiam ter e não o tem. A grande praça da alfândega é essencial, mas a falta de mobiliário adequado e de uma organização que

provoque a ação torna esse respiro pouco acolhedor – principalmente no final de semana. Ainda assim há brechas, que pouco ocorrem nos outros espaços verdes da via. Na praça do tambor, a hostilidade é mascarada por algumas árvores, que são convite banal até nos dias de muito sol. Lá, não há onde sentar ou o que fazer, é um grande vazio. Nas fachadas espremidas e nas poucas marquises do calçadão, até é possível esperar. Mas sempre brevemente. Apesar dos muitos para-formais, a rua da praia não é acolhedora. Ela é um convite ao continuar reto, principalmente onde se encontra com o asfalto.

Concluo, que Porto Alegre, por entre o comércio, poderia desenvolver um sistema de espaços verdes. Um rizoma de territórios apreensíveis, calmos e memoráveis, que pudessem servir de respiro ao grande caos que se estabelece no calçadão. Penso nas possibilidades de feiras, eventos culturais e esportivos, arquiteturas, intervenções... ações que pudessem dar vida aos espaços verdes nos dias em que o comércio não abre. Novamente, penso em um planejamento urbano cultural. Percebo que a mobilidade urbana, o direito à cidade e a experiência urbana estão completamente atrelados.

Figura 6: Fotografia na Praça da Alfândega, em Porto Alegre.



Fonte: da autora, 2021.

Onde se encontra a ordem rápida e abstrata dos alinhamentos e planejamentos e a espontaneidade do tempo lento? Como tudo isso se relaciona com a legibilidade de uma paisagem? Quanto tempo temos para compreender um território visual? Parece que as bancas estruturas e os carrinhos sedentarizados são um contraponto ao caos total, mas ainda assim são lentos. No montar e desmontar da rua, entendo a possibilidade de espera, mas de movimento.

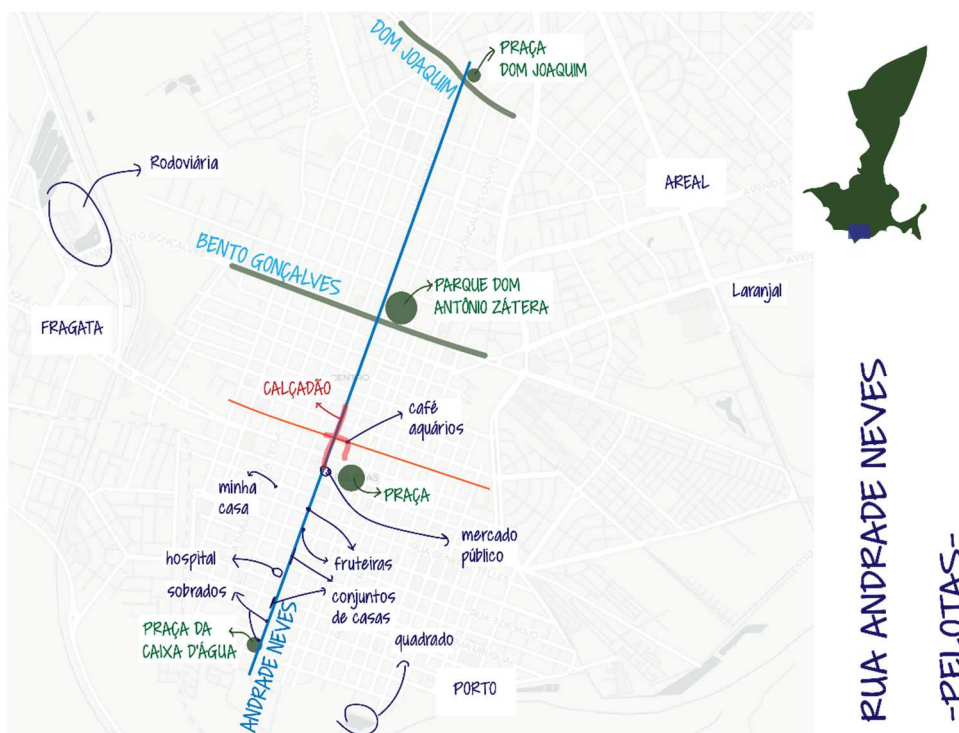
Porto Alegre me ensina sobre a paisagem e sobre a imagem. E mais, A Rua dos Andradas me questiona sobre o tempo de compreensão, e me diz sobre a importância da lentidão. Na imersão pelo espaço aberto, nas muitas dobras e possibilidades registradas, tudo escapa pelas minhas mãos. E isso é bom. Porto

Alegre me ensina também sobre o por do sol, e sobre a imensidão da água e seu poder natural de espera.

A RUA ANDRADE NEVES EM PELOTAS

A história da Rua Andrade Neves é um tanto dispersa, embora se misture com a história urbana de Pelotas. Traçada primeiramente como Rua das Flores, a rua sempre esteve à mercê dos principais eixos de prestígio da cidade. Ainda assim, os casarões neoclássicos da rua, ainda mantêm uma saudosa memória dos tempos de cultura, charque e escravidão. Aliás, a Rua Andrades Neves é um explícito eixo de conexão entre a rua mais cara da Cidade, a Dom Joaquim, e um território de borda, com ruas sem nomes, não registrado pelo Google Maps (figura 7). Por ser também território de coexistência, decido caminhografá-la.

Figura 7: Mapa da Rua Andrade Neves, em Pelotas, com pontos de interesse.



Fonte: da autora (2021).

Começo minhas perambulações por Pelotas em uma noite de quinta-feira de chuva. O inverno se aproxima, e faz frio, embora o tempo tenha sido ameno na última semana. No calçadão recentemente reformado, as luzes proporcionam tranquilidade. Mas só ali. Ao Norte, ninguém caminha pela rua, passam alguns carros. Ao sul, escuridão e ventania. Pouco me atrevo, embora conheça muito bem o território.

Já de dia, noto algumas correlações já percebidas nas outras cidades. Comércio menores são vinculados à para-formais mais estruturados, enquanto grandes magazines e fachadas cegas abrigam vendedores de produtos importados, ou feitos à mão com quase nenhum dispositivo além dos produtos.

Os seres mais lentos – estrangeiros e periféricos, em sua maioria pretos – ocupam seu próprio sistema, abrindo portas em janelas em fachadas que se decidiram fechar.

Figura 8: Fotografia da Rua Marechal Floriano esquina com Andrade Neves, em Pelotas.

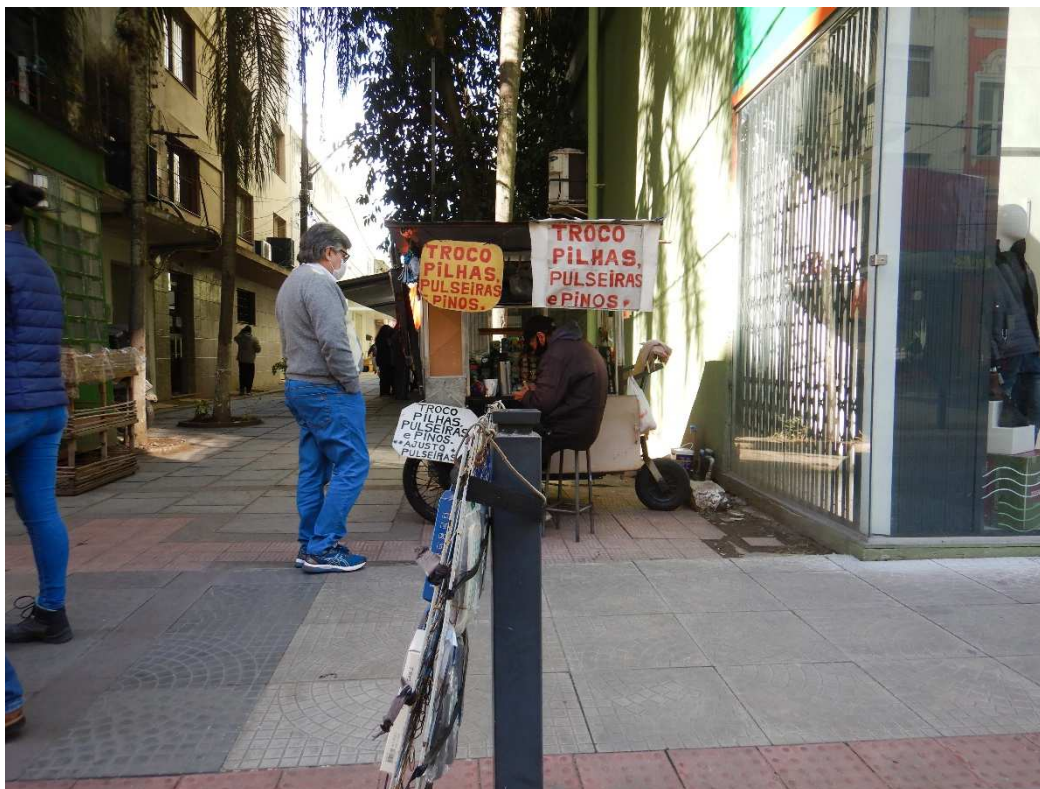


Fonte: da autora, 2021.

Saindo do centro, rumo ao norte, me encontro com a feira livre que acontece no Parque Dom Antônio Zatera aos sábados. A feira é cultural e esperada. Embora se monte e se desmonte, interceptando a rua comercial, não modifica o trânsito de veículos, inferindo pouco no cotidiano veloz das ruas que encontra. Além dos feirantes e compradores, há pouco movimento ambulante, e a feira é silenciosa. O silêncio chega a me questionar se de fato estou na feira. Seguindo a caminhada, nada me atravessa. A grande rua com casarões, parece apenas se alargar com alguns desalinhamentos frontais proporcionados por grandes edifícios. No sol gostoso de inverno, caminho tranquila. Não paro, não sento, não anoto, não converso. Apesar da ciclofaixa, só passo por carros. Na praça da Dom Joaquim, também nada. Nem mesmo mobiliários.

De volta ao centro, perambulo pela lentidão para conversar sobre muitos assuntos e inventar histórias. Percebo que o que pronuncia Pelotas, está nas esquinas e praça, vendendo compotas, doces, café... concertando relógio e lustrando sapatos. Oferecendo um sorriso, uma mão, um banco. Nas muitas esperas proporcionadas pelo calçadão, pelo mercado e pela praça, me demoro. Embora pelotas seja cheia, encontro respiro, e isso é bom. Parece que estou de fato entre Montevideo e Porto Alegre. Entre os mobiliários históricos e MMCité, encontro abrigo. O mesmo acontece ao sul, onde paralelepípedos transformam o tempo juntamente às fachadas dos sobrados até virarem rua de chão, e tudo se transformar em uma coisa só. Quando tudo é paisagem, a escala é menor, e as pessoas ganham importância.

Figura 9: Fotografia de um Relojeiro, na rua Andrade Neves.



Fonte: da autora (2021).

A Andrade Neves é muitas: Para-formal; sobrados. Conjuntos decô; Santa Casa; Quitandas; comércios pequenos; comércios grandes; mercado público; calçadão; asfalto ruim e calçada; Avenida e praça; bares e padarias; edifícios altos e calçada larga; peitoril baixo e passeio estreito. Ainda assim, é uma só, possível de ser lida. Talvez não seja difícil, porque é recente, embora seja histórica. Na mistura entre cuidado e abandono, lentidão e rapidez, Pelotas consegue preservar as muitas identidades que qualifica o centro de encontros e práticas urbana, com muita resistência.

Percebo que perambular por Pelotas só reafirma a necessidade de investigarmos um design e planejamento que comporte as diversas atividades históricas e acolhedoras. Aponto para o mobiliário como uma possível solução. E se instalássemos mesas altas e baixas? Mesas de xadrez ou damas, bancos, mesas para vendas. Lugares para vacilar, conversar e esperar, mantendo o espaço comum sempre cheio e acolhedor para aqueles que tem tempo de ver a vida urbana acontecer, mesmo sem perceber que são os grandes atores que possibilitam ela. E luz! Pelotas precisa de luz, que alumbre a cidade nos dias frios e anoiados.

Pelotas também me mostra a ausência de banheiros públicos e pontos de água públicos. Visitando a bibliografia encontro críticas que reforçam o problema sanitário dos centros – e imagino periferias – de outras cidades como Porto Alegre, São Paulo, Rio de Janeiro, Belo Horizonte... Não se fala de higienizar os centros? Quando planejaremos banheiros, chuveiros e pontos de água que possibilitem a realização de necessidades básicas? Como planejar cidades mais limpas se não temos aporte para o mínimo? Novamente penso em

estruturas que perambulam, banheiros moventes... urgências cotidianas que garantiriam o mínimo. Talvez isso seja mais uma dica para o planejamento.

CONSIDERAÇÕES

Na experiência urbana, caminhografei possibilidades e discussões. Obviamente, não temos respostas para todas as perguntas que encontrei, apenas algumas questões, que precisam ser digeridas e solucionadas. No tempo lento de quem quer acompanhar os processos ainda em curso, deixamos apenas algumas pistas, que podem nos ajudar a planejar cidades mais acolhedoras para quem tem pressa, e para quem gosta ou é obrigado a se demorar.

Percebemos a importância das marquises, corredores, galerias e abrigos. Em dias de muito sol, frio ou chuva, esses caminhos cobertos acabam fomentando uma possibilidade de vida urbana quando o próprio clima não é convidativo à espera. Além das arquiteturas que podem ser instaladas em avenidas largas e de grande porte, precisamos de espaços de abrigo e espera também nos calçadões, nas praças e nos parques. Podemos estudar a possibilidade de instalar coberturas móveis, assim como fazem os feirantes.

A feira, além de uma instalação arquitetônica-urbana efêmera e cíclica, é um grande objeto atrativo e cultural. Na feira, vendem-se os produtos que dizem sobre o território, os costumes e hábitos daqueles que moram nas zonas rurais e urbanas da cidade. A feira é um grande local de encontro, e ela pode ser celebrada como um grande atrativo de experiência urbana. A feira pode ser um passeio, um convite demorado para ver antiguidades, novidades, artesanatos... para sentir cheiros, provar gostos e encontrar amigos. As feiras podem ser espaços de espera e demora, mas também de movimento. Além de prática interventiva, a feira ainda é uma grande comunhão comunitária. E como planejadores, precisamos aprender a potência do conjunto. As feiras podem se instalar em ruas, subvertendo seu uso, mas também em praças, ampliando sua possibilidade.

As praças, por sua vez, precisam ser tomadas como local de respiro, permanência e encontro. Como nó urbano, as praças precisam agregar diferentes, e por isso, ofertar atividades variadas. As praças não podem ser um local estático e apenas histórico, mas o cenário de uma vida ainda em curso. As praças podem ser utilizadas para instalações, feiras, campeonatos, encontros... As praças precisam ser respiro ao perceber a passagem das estações, mas também proposta para múltiplas atividades. O mobiliário da praça deve comportar muitas formas de estar, sentar, se organizar, usar a internet, vender, beijar, ler, jogar, dormir, correr, levar o cachorro para passear... As possibilidades são infinitas, e precisamos dar vazão à essa complexidade.

Assim, as praças precisam também ser lugar de higiene: banho, banheiros, tanques, chafarizes... retomando sua essência histórica e higienista (mas não higienizadora). As praças, bem como as esplanadas e outros espaços públicos próximos de instituições, são pontos circunstanciais para pensarmos o abrigo das atividades básicas de direito humano. Para que esses espaços tenham um movimento contínuo, e não se tornem hostis, precisamos também de iluminação pública. A iluminação, não só na praça, mas nos calçadões, ruas,

calçadas e enseadas é essencial para que a cidade possa ser permanentemente um local de encontro, sobretudo ao sul do sul, onde por diversos meses o dia demora a amanhecer e logo anoitece.

É necessário também que tenhamos marcos arquitetônicos e visuais organizados e projetados, para que não percamos o senso de localização. A limpeza visual e de revestimentos, bem como o bom uso das fachadas abertas, é ideal para que nos sintamos acolhidos e convidados a permanecer na cidade. A verdadeira beleza de nossas cidades deve ficar a cargo de quem ocupa as ruas. Temos apenas que proporcionar essa boa ocupação. Portanto, é necessário que eduquemos nossas crianças desde cedo para perceber a cidade com atenção. A pedagogia da viagem se abre, nesse sentido, como uma grande oportunidade para que as crianças investiguem seu próprio território cotidiano e se sintam seguras nele.

Por fim, retomamos o apelo da arte e da cultura como promotora de experiência – inclusive urbana. A cultura precisa invadir a cidade – e inclusive o centro, para que não percamos a essência da diferenciação nesse espaço. Se atualmente o comércio virtual se torna preponderante, precisamos exercitar outros motivos para que o centro continue se atualizando e assegurando sua possibilidade de receber diferentes pessoas. O centro precisa continuar sendo um local de encontro.

REFERÊNCIAS

AGAMBEM, Giorgio. O que é um dispositivo. *In: O que é contemporâneo? - e outros ensaios*. Chapecó: Argos, 2009. p. 27–51.

ALLEMAND, Débora Souto.; ROCHA, Eduardo.; PINHO, Rafaela Barros de. Descobrimo a cidade para-formal: controvérsias e mediações no espaço público. **10**, São Carlos, 2014. Disponível em: <http://www.nomads.usp.br/virus/virus10/?sec=4&item=1&lang=pt>

BONDÍA, Jorge Larrosa. Notas sobre a experiência e o saber de experiência *. [S. l.], 2002.

CARERI, Francesco. **Walkscapes: a caminhada como prática estética**. São Paulo: Gustavo Gilli, 2013.

CULLEN, Gordon. **Paisagem Urbana**. 1. ed. São Paulo: Martins Fontes, 1983.

DELEUZE, Gilles. O que é um dispositivo? *In: Michel Foucault*. Barcelona: Gedisa, 1990. p. 155–161.

DELEUZE, Gilles. **Conversações**. São Paulo: 34 Ltda, 1992.

DELEUZE, Gilles; GUATTARI, Félix. **Mil platôs: capitalismo e esquizofrenia vol.1**. 2. ed. São Paulo: editora 34, 1995.

DETONI, Luana Pavan *et al.* A EXPERIÊNCIA DA PEDAGOGIA DA VIAGEM NA FRONTEIRA BRASIL-URUGUAY. *InSitu*, [S. l.], v. 4, 2018.

FREIRE, Paulo. **Pedagogia da Autonomia: saberes necessários à prática educativa**. 25. ed. São Paulo: Paz e Terra, 1996.

FUÃO, Fernando Freitas. As formas do acolhimento na arquitetura. *In*: SOLIS, Dirce;; FUÃO, Fernando Freitas (org.). **Derrida e Arquitetura**. 1. ed. Rio de Janeiro: EDURJ, 2014.

JACQUES, Paola Berenstein. **Elogio aos errantes**. 1. ed. Salvador: EDUFBA, 2012.

KASTRUP, Virgínia. O funcionamento da atenção no trabalho do cartógrafo. *In*: **Pistas do método da cartografia. Pesquisa-intervenção e produção de subjetividade**. Porto Alegre: Sulina, 2009. p. 32–51.

KASTRUP, Virgínia; BARROS, Regina Benevides de. Movimentos-funções do dispositivo na prática da cartografia. *In*: PASSOS, Eduardo; KASTRUP, Virgínia; ESCÓSSIA, Liliana da (org.). **Pistas do método da cartografia. Pesquisa-intervenção e produção de subjetividade**. 1. ed. Porto Alegre: Sulina, 2009. p. 76–91.

PASSOS, Eduardo; BARROS, Regina Benevides de. A cartografia como método de pesquisa-intervenção. *In*: PASSOS, Eduardo; KASTRUP, Virgínia; ESCÓSSIA, Liliana da (org.). **Pistas do método da cartografia. Pesquisa-intervenção e produção de subjetividade**. Porto Alegre: Sulina, 2009. p. 17–31.

ROCHA, Eduardo. *et al.* **Cross-Cult: Desenho Urbano/Urban Design – Pelotas/RS e Oxford/UK**. 1. ed. Pelotas: UFPel, 2016.

ROCHA, Eduardo.; MACHADO, Valentina. Caminhar em Roma: A experiência de inscrever-se no selvático da cidade. **Paralelo 31**, [S. l.], v. 13, p. 08–25, 2019.

ROLNIK, Suely. **Cartografia sentimental: transformações contemporâneas do desejo**. São Paulo: Estação liberdade, 1989.

SANTOS, Milton. **Técnica Espaço Tempo**. 3. ed. São Paulo: Editora Hucitec, 1997.

SANTOS, Milton. **A natureza do espaço**. 4 ed. 1 re ed. São Paulo: EDUSP, 2002.

SANTOS, Milton. **Da totalidade do Lugar**. São Paulo: EDUSP, 2005.

TREVISAN, Ricardo. Pensar por atlas. *In*: JACQUES, Paola Berenstein; PEREIRA, Margareth da Silva (org.). **Nebulosas do Pensamento Urbanístico: tomo I – Modos de Pensar**. 1. ed. Salvador: EDUFBA, 2018. p. 47–69.