



Caminhar em busca da Clodiversidad: de Sevilha à Santa Catarina

Evandro Fiorin

Doutor em Arquitetura e Urbanismo, com estágio de pós-doutorado na Universidade de Sevilha, na Espanha. Professor da Universidade Federal de Santa Catarina e no Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo.
evandrofiorin@gmail.com

Mara Regina Pagliuso Rodrigues

Doutora em Ciências da Engenharia Ambiental, com estágio pós-doutoral na Universidade Federal de Santa Catarina. Professora do Instituto Federal de São Paulo.
mara@ifsp.edu.br

Julian Sobrino Simal

Doutor em História da Arte, Líder de projetos de pesquisa na rede de Patrimônio Industrial ao redor do mundo. Professor Honorário da Universidade de Sevilha, na Espanha.
arquind@us.es

Resumo

Este artigo aplica uma metodologia de estudo das paisagens históricas da produção, àquela que objetiva levantar e analisar o patrimônio industrial do sul da Espanha, para buscar sua adaptação à leitura da realidade brasileira. A partir do conceito de clodiversidad, caminhamos ao encontro da história e das ocupações humanas nas paisagens pós-industriais, tendo como recortes: Sevilha e a Ilha de Santa Catarina. Como andarilhos, percorremos antigas áreas marítimo-fabris à procura de rastros do passado, em meio aos fragmentos do presente. Assim, revelamos restos e ruínas que compõem cartografias, onde os valores patrimoniais não são interpretados como algo objetivo e nem, tão pouco, essências atemporais, mas numa relação dinâmica e evolutiva, que se dá ao longo do tempo, entre o homem e o mundo que o rodeia: acolhendo a diversidade para a reescrita de uma nova história.

PALAVRAS-CHAVE: Paisagem; Cartografia; Patrimônio.

1 A Clodiversidad

Este artigo se organiza como uma parte do trabalho de investigação do Grupo de Pesquisa de Projeto, Patrimônio, Percepção e Paisagem, junto à UFSC – Universidade Federal de Santa Catarina, Campus de Florianópolis, no Brasil. Busca enfoque no nosso campo de atuação dentro do Departamento de Arquitetura e Urbanismo da referida instituição, especialmente no que tange à pesquisa sobre o patrimônio arquitetônico e a percepção das mudanças que acometem a paisagem das nossas cidades. Assim, também se vincula aos respectivos projetos de pesquisa dos discentes que orientamos na graduação, na pós-graduação e, especialmente, os ligados às paisagens históricas da produção nas cidades catarinenses.

Por conseguinte, a nossa estância na Universidad de Sevilla, na Espanha, em 2015, se soma a outros trabalhos recentemente desenvolvidos na mesma instituição, em 2023, os quais tiveram como alguns resultados a publicação de dois e-books, respectivamente (FRANCISCO; FIORIN, 2016) (SIMAL et. al., 2023). Deste modo, damos continuidade ao processo de parceria e internacionalização e apresentamos aqui um recorte de uma dessas pesquisas, que é parte de estágio de pós-doutorado, supervisionado por docentes espanhóis e que tem a colaboração de alguns dos nossos alunos, que permaneceram em solo brasileiro¹.

Ele se propõe a estudar uma metodologia aplicada no levantamento e análise da paisagem histórica da produção industrial na cidade de Sevilla, que vem sendo tratada, há algum tempo, pelos supervisores deste trabalho, para buscar a sua adaptação à realidade brasileira, sobretudo, no caso da capital catarinense. Isto porque, no panorama atual da cidade de Florianópolis, temos alguns resquícios de um rico patrimônio arquitetônico industrial em desuso, em várias regiões, que ainda precisa ser mais bem estudado. Portanto, de modo seletivo, optamos por destacar aqui, somente uma parte dele, à beira d'água, contíguo às áreas centrais e ao antigo porto, na cabeceira insular da famosa ponte-pênsil metálica: Hercílio Luz; que liga o continente à Ilha de Santa Catarina.

Sendo assim, do lado florianopolitano, temos a enseada da Arataca, cercada pelos resquícios do modesto pátio industrial e das ruínas de um velho estaleiro, junto das instalações portuárias que foram soterradas para a passagem de uma grande avenida, sob a ponte mencionada; e, pelo lado

¹ Gostaríamos de agradecer os estudantes: Vitor Giulianetti Barros, Lucca Vinci Lucio e Murilo Camargo Faller; e o suporte do CNPq (Processo: 200585/2022-3).

sevilhano, estudaremos o antigo porto, no bairro denominado como Arenal, onde se localizam alguns extratos do seu passado fabril, como o emblemático edifício das Atarazanas e restos de estruturas fluviais, além de exemplares históricos, como: a Torre del Oro e a Ponte de Triana, com seus arcos de ferro.

No entanto, esse *modus operandi* não pretende construir simples comparações entre antigas áreas portuárias, em um mapeamento do patrimônio industrial das áreas já citadas (tanto no sul da Espanha, como no sul do Brasil), revelando similitudes e diferenças, do ponto de vista físico-espacial. O que está sendo levado em consideração aqui, é a possibilidade de se buscar um norte para leitura e a interpretação das paisagens históricas da produção estudadas em Sevilha, para se somar a esse fazer, alguma singularidade para a pesquisa-intervenção sobre as paisagens pós-industriais catarinenses.

É nesse sentido que propomos uma maneira de cartografar o espaço e seus usos, que leve em conta o conceito de *cliodiversidad* (SOBRINO SIMAL, 2006); àquele que nos permite olhar para diversos enfoques que são tratados na metodologia de estudo das paisagens históricas da produção na Andalucia, a saber: econômico, cultural, social, ambiental; de maneira a privilegiar aqui: o humano. Assim, assimilamos dessa chave de inteligência, a ideia de que os valores patrimoniais não são algo objetivo e nem, tão pouco, essências atemporais, mas uma relação que se dá entre o homem e o mundo que o rodeia; e, portanto, nos interessa neste trabalho, especialmente, enxergar as apropriações que são feitas pelos seres humanos ao longo da história, diante das paisagens pós-industriais que elencamos.

La *cliodiversidad* se distingue por su carácter diacrónico y territorial, conformando para cada lugar, para cada ámbito cultural, para cada grupo social, una visible y representativa estratigrafía cultural compuesta por el legado histórico de una comunidad concreta, en interacción con un territorio determinado (SOBRINO SIMAL, 2010, p.47).

É a partir dessa justa preocupação que traçamos as correspondências possíveis entre Sevilha e a Ilha Santa Catarina. Logo, nos lançamos no território a caminhar como andarilhos, em busca da humanidade dessas paisagens pós-industriais. Procuramos deixar de lado os edifícios em si e partimos para uma compreensão de contextos mais abrangentes, que pudesse ser construída de maneira mais processual, sem que nossos alvos fossem únicos, utilizando a cartografia como método de pesquisa-intervenção para produção de subjetividade.

De tal sorte, ampliamos o escopo dos registros objetivos e produzimos, desde um ponto de vista perceptivo-emocional, alguns cartogramas das nossas experiências ampliadas pela abrangência dos locais a serem estudados. Nesse processo nos apoiamos em mapeamentos via geolocalização, utilizando os nossos dispositivos móveis de telecomunicação. Sendo assim, o smartphone ganha outra função e passa a informar, justamente, o nosso movimento pela cidade, por meio das fotos georreferenciadas que obtemos pelo caminho.

Essa busca revelou algumas ocupações humanas que se mantêm ao longo do tempo nas paisagens pós-industriais recortadas, mesmo que, de maneira diversa ou inusitada. Um entrecruzamento de lugares que foi sendo tateado pelo nosso caminhar, para se montar por meio de um olhar diacrônico. Assim, apresentaremos neste recorte de pesquisa territórios duplos, dois portos, duas pontes, dois estaleiros, cada qual com a sua própria singularidade conformando aqui, paisagens

pós-industriais distintas, as quais esboçam um possível diálogo transversal pelos mecanismos de investigação: do Arenal à Arataca.

2 O Arenal

No século XV, a cidade de Sevilha, localizada no sul da Espanha, se converteu na principal porta de ligação com as Américas. O seu porto foi o responsável por conectar as primeiras grandes navegações com o novo mundo, a partir do Rio Guadalquivir. Durante o século XVI, até a segunda metade do século XVII, este porto foi fundamental para transformar a cidade em uma importante metrópole europeia, com riquezas advindas das colônias espanholas e do comércio marítimo-fluvial.

Entretanto, as dificuldades de navegação pelo rio Guadalquivir eram muitas, dentre elas, algumas advindas das mudanças do seu curso e devido ao regime de cheias, fazendo com que os novos barcos, com grande calado, ancorassem ao longo do canal, antes de chegar ao porto. Ainda durante o século XVII, houve transbordamentos do Rio em Sevilha e o registro de uma terrível enchente; fatos que, somados, fizeram com que, durante os seiscentos, novos portos: como o da cidade de Cádiz, passassem a receber as frotas oceânicas.

Mesmo assim, a conexão com a região do porto de Sevilha sempre foi mantida por meio de pequenas embarcações que levavam as mercadorias, fazendo a ligação com a área do Arenal. O porto de Sevilha era assim denominado, por conta do espaço de areia que rodeava o canal do rio. O Arenal interconectava-se com o centro da cidade; lugar de muitos mercados e que recebia pessoas de todos os cantos. Uma área multicultural, que sobrepunha as atividades que eram próprias ao porto, como o edifício das Atarazanas – os antigos estaleiros; além de bares, tabernas e casas de jogos.

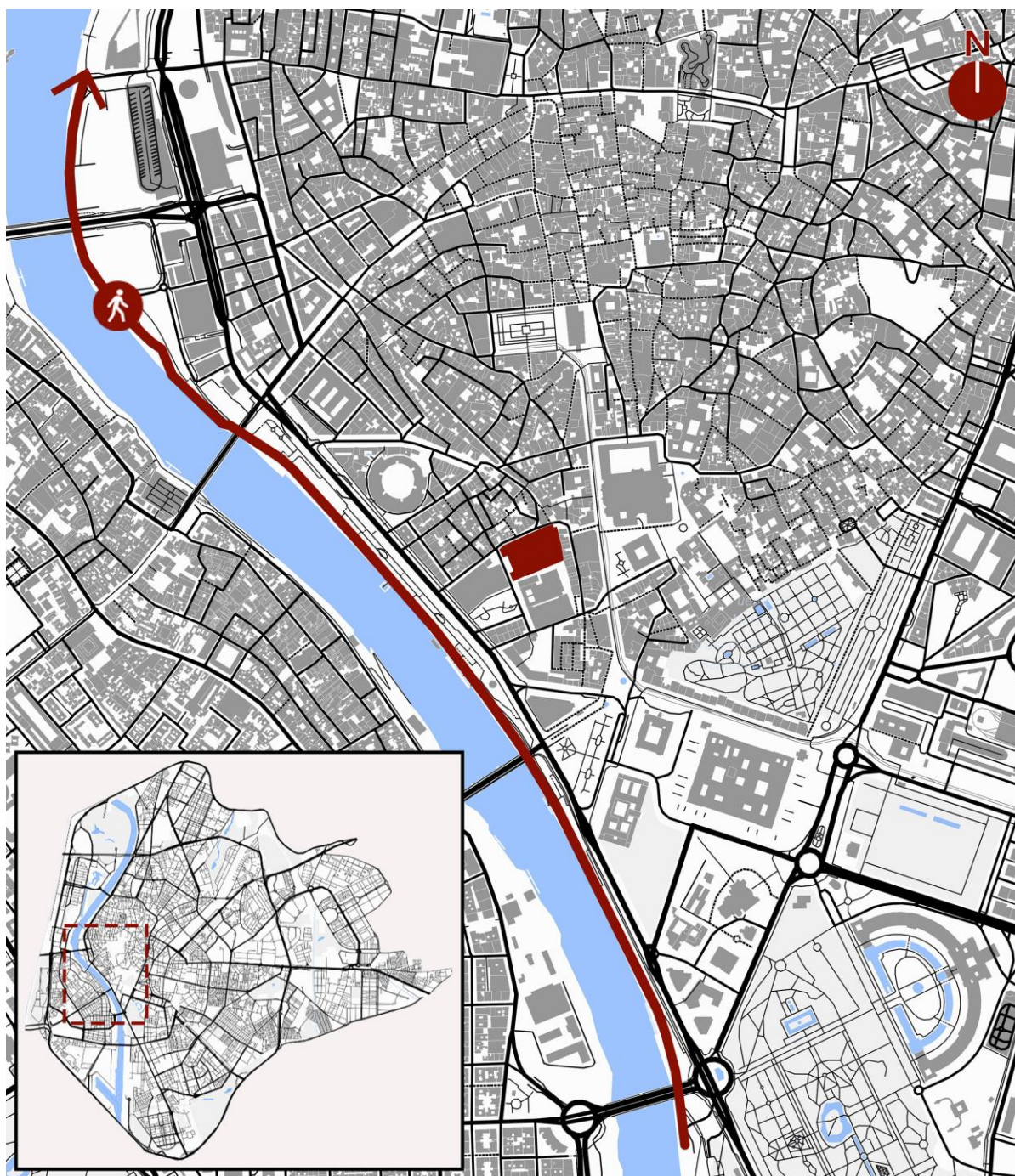
Um espaço boêmio, em ebulição e que abrigava em suas cercanias a chamada “gente do mar” – estrangeiros, principalmente, àqueles vindos do novo mundo. Esse sentido fazia do Arenal, em pleno século XVII, não apenas o lugar das trocas comerciais e da indústria da navegação, mas, uma babilônia; uma outra Sevilha – uma máquina da água com muitos veios e finalidades recreativas por entre o Rio Guadalquivir; “...um lugar para vistosos passeios a pé e excursões festivas” (BONALD, 1991, p. 77).

O Arenal pode ser lido aqui, portanto, para além de sua finalidade funcional e de seus limites espaciais. Apesar de se conformar pelos extramuros da antiga cidade medieval, interligando a famosa Torre del Oro e, se estendendo para além do que conhecemos nos dias de hoje como a Ponte de Triana, também se conectava com outras civilizações. Era, ao mesmo tempo, porto e porta de chegada das Américas. Assim, todo o setor ribeirinho estava cercado por diferentes atividades sobrepostas às instalações portuárias. Contorno que ganhará o skyline da revolução industrial no século XIX, quando parte das suas muralhas foram derrubadas e construídas as vias terrestres para transportes rodoferroviários, para melhorar a logística e tonar a cidade de Sevilha modernizada (VELAZQUEZ; NUÑEZ, 1977, p. 229).

Entretanto, essas mudanças espaciais apenas alteram a fisionomia do Arenal, que passa, ao longo dos séculos, por diversas feições; seja pela construção do novo porto, ou pelas imagens de sua reconfiguração, sobretudo, da margem esquerda do Guadalquivir: agora como parque linear à beira d’água. Muito embora, esse intento possa ser determinado pela pujança do turismo massivo e, também, por ensejo do mercado imobiliário (TORIBIO, 2021, p. 386), as atividades humanas ligadas ao

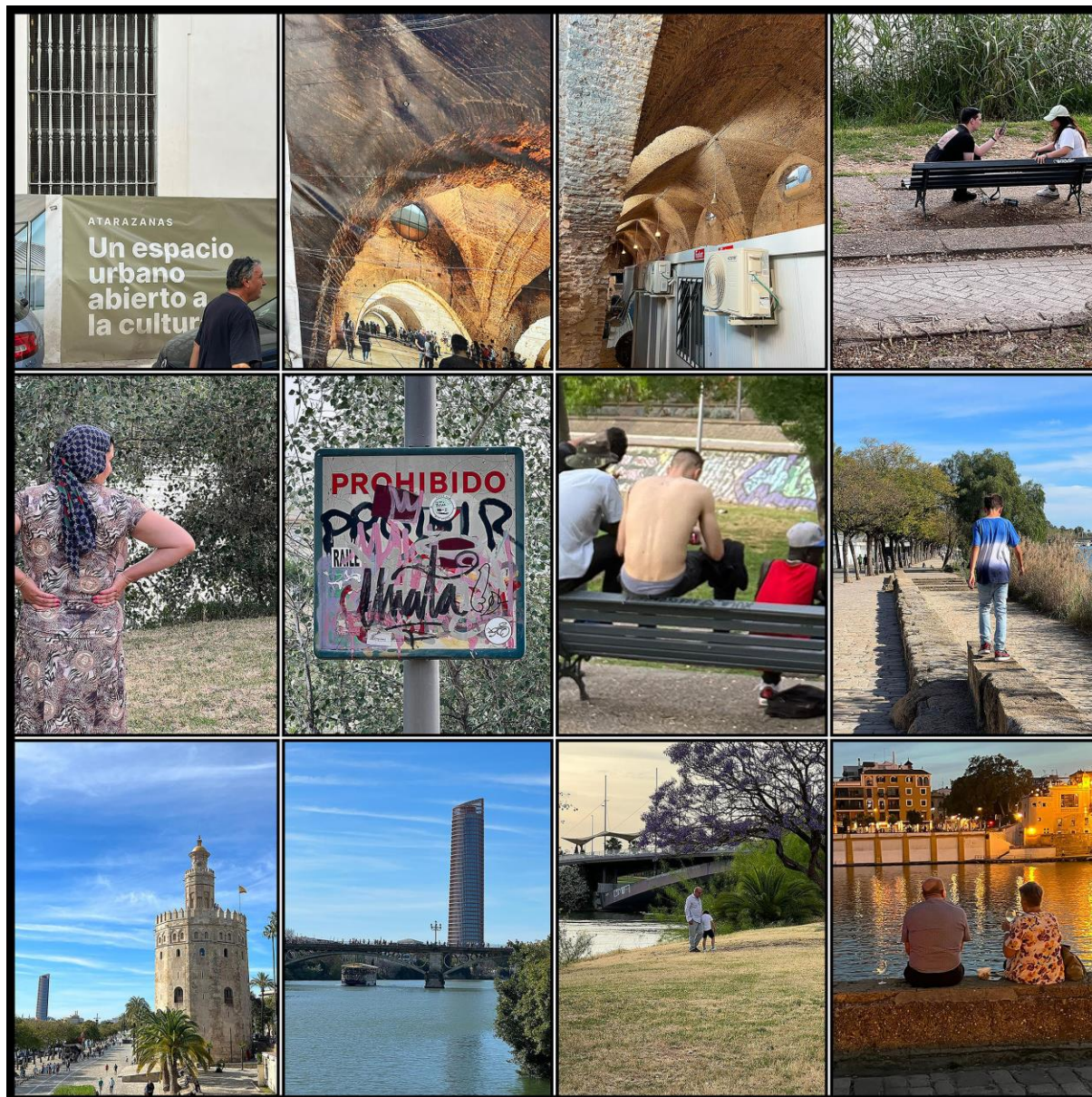
lazer e à recreação reapareceram fortemente nos dias de hoje. São existências que se transformam ao longo da história e, presentemente, as verificamos em nossas saídas a campo até a Torre Sevilla – um landmark do novo Arenal, projetado pelo arquiteto César Pelli. Possui 40 andares, abriga um shopping mall a céu aberto nos embasamentos e é contornado por um jardim semipúblico, concluído no ano de 2015.

Figure 01: Mapa de Sevilha: Percurso a pé no Arenal e Atarazanas, em vermelho.



Fonte: acervo do autor, 2023.

Figura 02: Fotos das Atarazanas e Arenal, Sevilha, Espanha.



Fonte: acervo do autor, 2023.

3 A Arataca

A posição geográfica da Ilha de Santa Catarina, no sul do Brasil, caracteriza-a como o último porto seguro antes da planície cisplatina. A sua porção de terra, entre duas baías, tinha uma condição espacial estratégica para a Coroa Portuguesa nos tempos do descobrimento; o que fez com que os colonizadores construíssem um sistema de fortalezas para defender a chegada de corsários europeus, especialmente, por conta da sua baixa ocupação. Mesmo assim, os vários fortes não impediram que, no século XVIII, as tropas espanholas saídas do porto de Cádiz, lideradas por Pedro Cevallos, tomassem

o seu território desembarcando na parte norte e, assim, barganhassem a troca da ilha pelas terras do Rio da Prata.

A formação inicial da antiga cidade de Nossa Senhora do Desterro, na porção insular da baía sul (atualmente Florianópolis) foi concebida para proteger o povoado dos invasores. Porém, essa posição também dificultava a mobilidade entre a ilha e o continente. Apesar da íntima relação com o mar, até a metade do século XIX, as travessias do Bairro Estreito, no continente, para a Ilha de Santa Catarina, eram feitas por frágeis embarcações, tais como: canoas e jangadas. O transporte por lanchas a vapor e, depois, movidas à gasolina, apenas foi implementado mais tarde. Nesse contexto, as pessoas e as mercadorias de todo o gênero que abasteciam o comércio se destinavam até os atracadouros e trapiches nas proximidades do Mercado Público, no centro da cidade. Entretanto, o constante vento sul sempre dificultava a locomoção desses barcos, que passaram a atracar, também, junto ao Forte de Santana, distante do núcleo principal e mais próximo da baía norte (VEIGA, 2004, p. 39).

Essa localização ímpar, entre as baías norte e sul, fez florescer um porto importante na cabeceira insular da Ilha de Santa Catarina. A presença de um imigrante alemão chamado Carl Hoepcke será emblemática para compreensão desse novo contexto espacial. Naquele momento, esse jovem sócio de uma empresa comercial antevê a necessidade de alargar o comércio de Santa Catarina com o resto do mundo, fundando, no ano de 1895, uma empresa de navegação: a Empresa Nacional de Navegação Hoepcke.

Essa empreitada, além de viabilizar um frete mais barato para as mercadorias importadas da Europa que seriam vendidas em suas lojas, poderia, também, incrementar o transporte marítimo de passageiros. Portanto, aos poucos, esse comerciante viria a ser dono de uma armada, com diversas embarcações, expandindo os seus negócios, até construir um modesto parque industrial em uma localização privilegiada na ilha, com direito a vila operária. Seu complexo fabricava, desde pregos para montagem de equipamentos importados e reparos dos barcos, até gelo, rendas e bordados em outras edificações fabris nas imediações do porto.

A ilha dependia do mar para as comunicações e para o próprio comércio, já que tudo chegava pelo mar e por ele saía. A situação privilegiada do porto provocou uma mudança sistemática na vida do ilhéu. Pode-se afirmar, como certeza, que foi o porto, e tudo o mais que girou em torno dele, que deu vida à cidade e provocou um cada vez maior desenvolvimento econômico (REIS, 1999, p. 109).

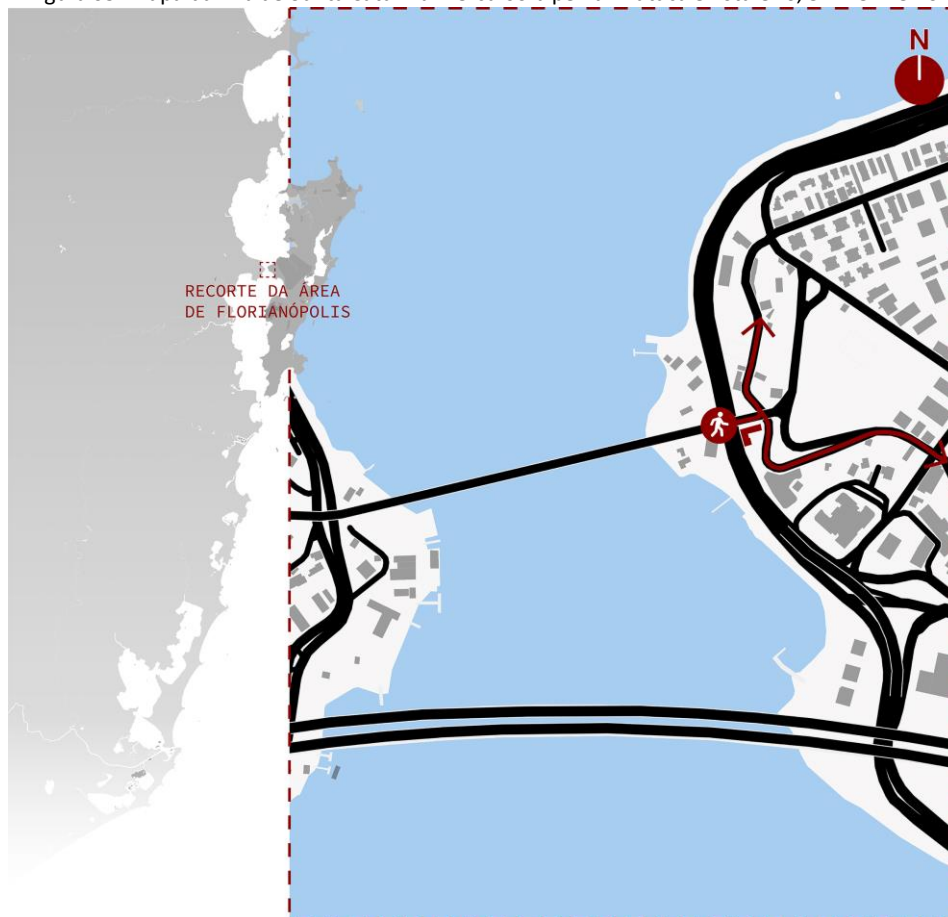
O movimento de cargas e passageiros entre o Rio de Janeiro e Florianópolis crescia e durante o início do século XIX, as empresas Hoepcke decidiram construir um estaleiro, inicialmente para o conserto de barcos que, mais tarde, chegou à fabricação. O local escolhido para a sua construção foi uma pequena, mas belíssima enseada, com cerca de 200 metros de extensão, nas proximidades do porto, entre o Forte de Santana e as Fabricas de Gelo e Fabrica de Pontas de Paris Rita Maria, denominada: Praia da Arataca. Logo, no ano de 1907, o Estaleiro Arataca foi erguido e assim composto por cinco edificações, caracterizadas como: galpões fabris, oficinas, depósitos e uma moradia.

Ao seu tempo, o conjunto de empresas do alemão Carl Hoepcke deram a feição industrial para a cabeceira da ilha de Santa Catarina, desde quem viesse pelo mar. A chegada dos navios, inclusive, se transformou em um momento espetacular, de acordo com os historiadores. Isto porque,

havia um misto de orgulho e curiosidade por parte do ilhéu, na aproximação do barco. Uma ação que era considerada, então, um momento de lazer para os habitantes da Ilha de Santa Catarina. Ocupação humana para ócio e contemplação. “Ao som do apito, toda a cidade corria para a beira do mar” (REIS, 1999, p. 19).

Entretanto, o baixo calado do porto dificultava a chegada de grandes navios. Além disso, com a construção da ponte Hercílio Luz, no ano de 1926, as rotas comerciais e de passageiros vão, paulatinamente, migrar para o transporte rodoviário, diminuindo a importância da navegação; também, pelo agravante da deficiência dos guindastes na região portuária (VEIGA, 2010, p. 282). As fábricas que foram mencionadas ainda funcionaram por algum tempo, mas a navegação para o transporte de cargas e de passageiros foi se rarefazendo até a segunda metade do século XX. Nesse sentido, algumas plantas fabris do antigo complexo do imigrante alemão foram sendo convertidas, mais recentemente, em centros comerciais e empresariais (FIORIN, 2021, p. 11), and the emblematic shipyard ended up resisting, just as a ruin (FREITAS; FIORIN, 2023, p. 258).

Figura 03: Mapa da Ilha de Santa Catarina: Percurso a pé na Arataka e Estaleiro, em Vermelho.



Fonte: acervo do autor, 2023

Figura 04: Fotos do Estaleiro e da Arataka, Ilha de Santa Catarina, Florianópolis, Brasil.



Fonte: acervo do autor, 2023.

4 O Andarilho

A ideia do andarilho que dialoga com sua sombra (NIETZSCHE, 2008, p. 114) sustenta um sentido mais profundo, de um pensador na busca de uma visão da existência humana onde, ao final da jornada, a sombra se dissolve, cumprindo seu papel na errância. A inteligente alegoria nos serve aqui para instruir a nossa procura pelas formas de ocupação humana nas paisagens pós-industriais do novo Arenal e da enseada da Arataca. Nosso intuito ao vagar é o de construir mecanismos de investigação processuais, os quais servem para fazer-ver as singularidades de cada local, construindo

um repertório que diga respeito apenas às experiências que vivemos durante os trajetos explicitados nessa pesquisa, justamente porque, outras visões dependem de um outro sujeito, que possui um outro repertório, cujo caminho se produz de um outro modo.

Os percursos que descrevemos inicialmente, aconteceram na cidade de Sevilha, margeando o rio Guadalquivir e, os outros, já vem acontecendo há algum tempo, pelos resquícios marítimo-fabris da cabeceira da Ilha de Santa Catarina, em Florianópolis. Ambos estão amparados pela cartografia como método de pesquisa-intervenção (PASSOS; KASTRUP; ESCÓSSIA, 2009, p. 17). Isto porque, por meio das pistas que encontramos pelo caminho, vamos delineando nossas pesquisas, os objetos a serem estudados e os resultados temporários a serem obtidos, em uma espécie de modalidade de exploração que está aberta ao teste e sempre se reinventa.

Nessa perspectiva, vagamos pelo Arenal de Sevilha em diversos dias e horários. O andarilho de Nietzsche é, para nós, o precursor do vagar. Um verbo que se soma à ação do flâneur, que vai em busca de um tempo desaparecido (BENJAMIN, 1989, p. 185). Vagabundeamos pelas vias, em meio aos estímulos contemporâneos, cujos flashes não aludem memórias, porque somos estranhos ao caminho andaluz. Mesmo assim, nos apossamos de tudo que atingiu nosso olhar, desde os dados mortos, até os mais vividos – fenomenologicamente falando. E, assim, fomos descobrindo pelo antigo porto do Arenal, uma paisagem que se transforma ao longo do tempo.

Nessa ida a campo, não pudemos recuperar um tipo de deambulação dado pelas vanguardas; ora dadaísmo, surrealismo ou situacionismo. Importante ressaltar que, nunca quisemos sair à deriva, porque, nem a cidade, ou o contexto dos anos de 1960, são os mesmos. Além do mais, “andare a zozzo” (CARERI, 2013, p. 162), pelas áreas mais afastadas em favor de uma transurbância, não cabia no intuito dessa pesquisa-intervenção, porque estávamos no coração da cidade de Sevilha, na margem esquerda do Rio Guadalquivir, municiados por um smartphone que traçava nossas coordenadas, enquanto coletávamos informação.

Por sermos estrangeiros, um procedimento de interpretação diacrônico do Arenal dependeu da leitura dos textos históricos e do levantamento e análise empíricos, requerendo, uma redobrada atenção. Por esse motivo, buscamos ampliar os registros objetivos para o entendimento dessa paisagem histórica da produção (SOBRINO SIMAL, 2010, p. 42). Aprendemos um outro jeito de olhar. Um tipo de visão que é continuamente ativa (BERGER, 1999, p. 11). A ótica capaz de tatear um local pela experiência própria, a fim de re-conhecer o lugar.

As imagens fotográficas do que foi o antigo Arenal, em suas diversas mudanças ao longo dos séculos, se pareciam muito pouco com o que encontramos caminhando pelas imediações da Torre del Oro. Nem mesmo o antigo edifício das Atarazanas, composto por suas 17 naves que serviram para abrigar a frota militar espanhola, ajudava a ler a velha espacialidade do porto. Talvez porque, exatamente neste momento, o antigo estaleiro estava sendo reconfigurado para a criação de um edifício que vai abrigar um novo centro cultural (VAZQUEZ CONSUEGRA, 2023).

Logo, caminhamos nesses trajetos tentando localizar os fragmentos da cidade real, em meio ao deserto de realidade que se instaura na cidade, mediante a construção de diversos simulacros arquitetônicos e da crescente simulação do próprio território, na conflagração da chamada hiper-realidade (BAUDRILLARD, 1991, p. 08). Nesse espaço somos neo-flâneurs e buscamos, dialeticamente, algumas pistas no caminho: os rastros da cidade do passado, em face às mudanças mais recentes dos signos do consumo.

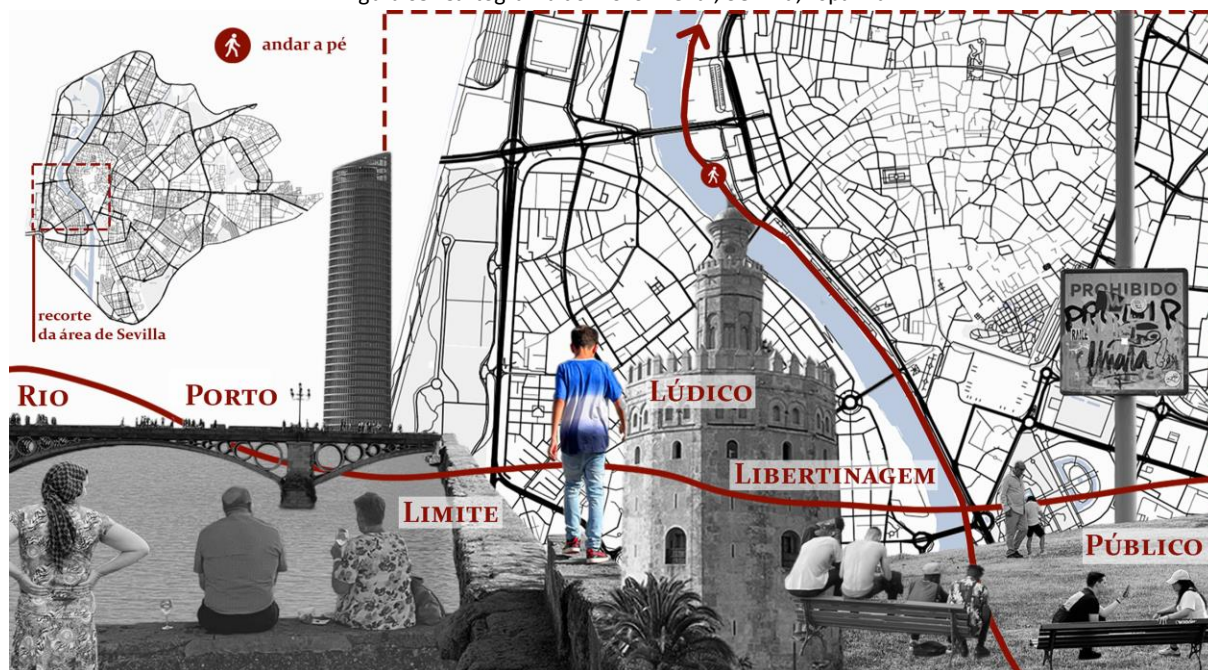
Assim, uma parte da muralha medieval que cercava a cidade de Sevilha é um exemplo desses achados: serve agora para cingir um estacionamento de automóveis, ao lado da Torre de La Plata. Uma constituição espacial, no mínimo, intrigante, que desperta nossa indagação sobre o lugar de importância dessa antiga estrutura histórica, na cultura da cidade contemporânea. Nela não há passado, somente o presente, dado pela sobreposição de camadas de tempo.

Nesse contexto, o rio é nossa única referência, o articulador do nosso percurso. O seu curso vai definir o “cliotopo” (SOBRINO SIMAL, 2010, p. 47), ou seja, o espaço físico ou simbólico em que se desenvolvem as formas materiais e imateriais existentes na sociedade e ou nessa parcela de cidade que recortamos para compreensão. Construimos, assim, a cartografia que justapõe mapas, fotografias e cartogramas das nossas experiências no lugar – imagens do nosso movimento pelo território, ou vice-versa, em uma jornada emocional (BRUNO, 2002, p. 02).

A opção pela percepção e representação desse caminho reconhece uma trajetória de trabalho (FIORIN, 2020) dando outro rumo. Abandonamos a câmera fotográfica e o caderno de notas, diante da versatilidade do uso exclusivo dos dispositivos móveis de telecomunicação. Utilizamos as lentes acopladas nesses aparelhos e o recurso da geolocalização, para a definição das imagens que fotografamos durante o percurso. O click rápido, flagra os jovens pelos bancos, o casal de idosos na beira do rio, o menino se equilibrando na mureta no Arenal. Fotografias que serão imaginadas fenomenologicamente (BACHELARD, 1978, p. 245) almejando constituir a nossa poética do espaço: um Arenal vívido, de uso babélico, revalorizado pela ação do ser humano, desde adultos, até crianças.

Os restos de uma estrutura muralhada nas diversas camadas de tempo sobrepostas no Arenal, agora serve para um menino se equilibrar. A mureta não cumpre mais nenhuma função, a não ser: abrigar a indeterminação; na maneira lúdica como a criança se reapropria do espaço das margens reformuladas do Rio Guadalquivir. A figura do menino evoca a sensibilidade que está presente em nós quando somos crianças, mas que, o processo educativo, vai domesticando. A criança anda na corda bamba, não teme desenhar, joga com o faz de conta. É no estágio infantil que estamos mais aptos a reinventar o mundo em que vivemos e recuperar essa condição é o que pode dar asas à imaginação. “A criança não brinca apenas de ser comerciante ou professor, mas também de moinho de vento e trem.” (BENJAMIN, 1987, p. 08).

Figura 05: Cartograma do Novo Arenal, Sevilha, Espanha



Fonte: acervo do autor, 2023.

Desprovida da palavra, incapaz da paragem certa, hesitante quanto aos objetos do seu interesse, inapta no cálculo dos seus benefícios, insensível à razão comum, a criança é eminentemente humana, pois a sua aflição anuncia e promete os possíveis. (LYOTARD, 1989, p. 11).

Esse encontro se alinhava ao conceito de cliodiversidad.² Aquele que viemos tratando aqui, buscando ler a paisagem histórica da produção nas suas diversas camadas de tempo sobrepostas. Estas que vão acomodando uma variedade de usos sobre o território e lhe dão um sentido, justamente, pela ocupação humana. Um método que tem como condição, uma leitura dinâmica e evolutiva do patrimônio, ao invés das ideias estáticas e congelantes ligadas a uma cultura preservacionista. Assim, o que identificamos no nosso trajeto pelo Arenal de Sevilha foi uma tendência diacrônica de sua apropriação como um lugar de recreação, lazer e ócio, para as mais variadas atividades e diferentes classes sociais, mesmo diante do momento pós-industrial. Um magnetismo aquático, que atrai a atenção de pessoas de todas as idades que, lá, podem voltar a ser criança, se assim quiserem.

Interessante observar que, de uma outra maneira, essa cultura do lazer à beira d'água, também ilustrava a curiosa chegada da maquinaria flutuante na enseada da Arataca, na Ilha de Santa Catarina. Um sentido que não está mais presente pelos navios, mas pela sobrevida da icônica ponte Hercílio Luz, renovada em 2019.

Aos fins de semana, a ponte se fecha para o transporte de veículos e se reconfigura totalmente. De imagem funcional rodoviária, passa a ser um lugar para ser vivenciado pelos pedestres, se definindo como um importante “cliotopo”, ao longo da história da capital catarinense. Artefato suspenso sobre o mar que é convidativo, justamente, pela nova oportunidade de caminhar

sobre as águas, diante da irrestrita publicização do seu uso. Agora, o engenho humano proporciona uma experiência estética inusitada: o balanço dos cabos, mesmo que a contragosto, desequilibra o caminhante ao longo do platô principal da ponte-pênsil.

Uma reviravolta acontecida há bem pouco tempo, porque a ponte Hercílio Luz estava interdita por décadas, prestes a ruir sobre os edifícios remanescentes do estaleiro Arataca. No inconsciente coletivo, esse cenário de ruínas evocava medo e se ligava a uma ideia de perigo eminente que deveria ser evitado (COELHO, 1996, p. 45). Também por isso, o conjunto desativado que serviu à Companhia de Carl Hoepcke se tornou uma arquitetura abandonada e ainda amarga, até hoje, a espera por uma decisão judicial litigiosa sobre a sua posse definitiva.

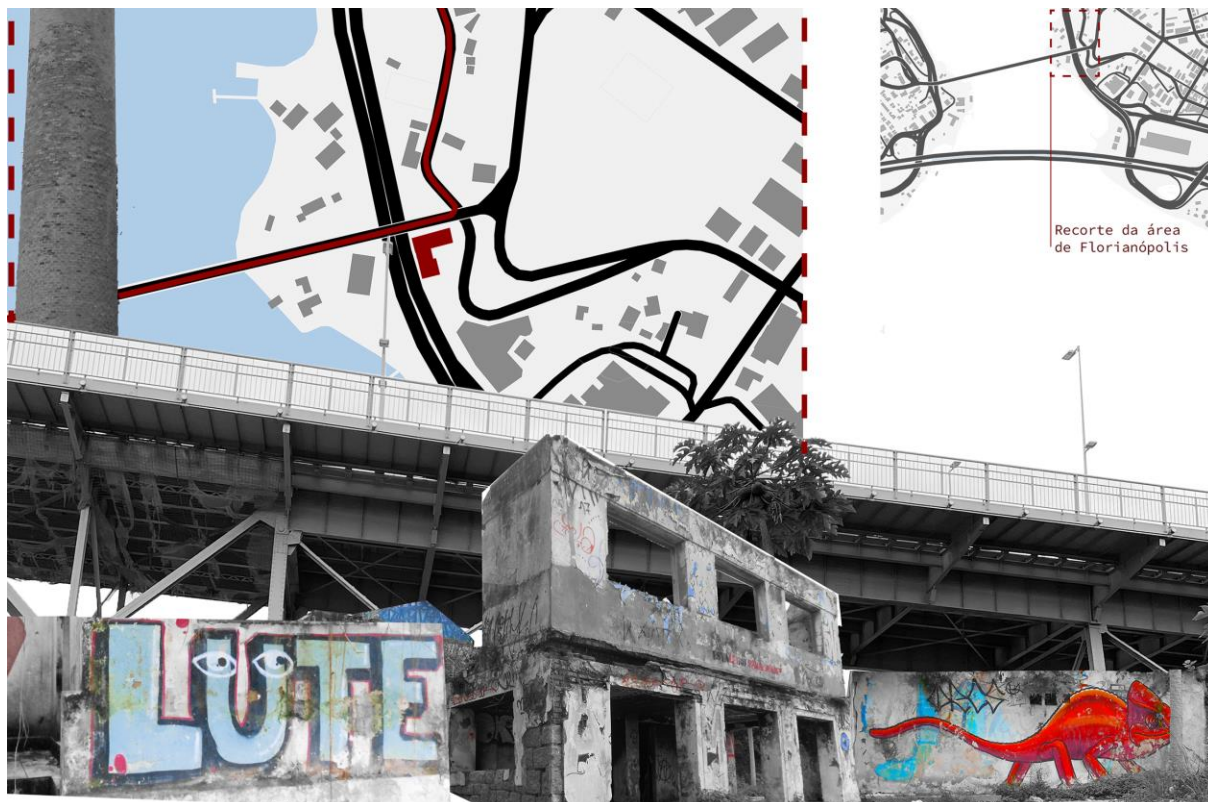
Nesse meio tempo, as edificações do Arataca foram parcialmente demolidas pelo próprio poder público, por abrigarem usos marginais. Como no mito que impediu a construção de Babel, a diversidade de linguagens que o local evocava, impeliu a derrubada parcial dessas ruínas marítimo-fabris, debaixo da ponte Hercílio Luz. Isto porque, atualmente, o que restou dessas edificações à mercê da sorte, dá lugar para o encontro das marcas humanas da arte de rua com o que há de mais mundano na vida urbana; um contraste com o cartão postal da beira-mar. Entretanto, em nossa leitura, essa condição do estaleiro como ruína habitada pela surpresa faz-ver uma outra poética do espaço: um Arataca vivo, transformado pela transgressão e pelos usos indiscriminados do homem sem lei (FIORIN; GONÇALVES, 2021, p. 171).

Esse cidadão é o homem em estado selvagem³ levado as suas últimas consequências, desde a época de Charles Baudelaire. Portanto, dentro do estaleiro, não há mais flânerie. Os nossos clicks não podem rapidamente captar as subjetividades subalternas que ali se escondem, pois, elas rejeitam, exatamente, a moralidade consensual para, assim, reinventar o espaço como uma zona autônoma temporária.² (BEY, 1991, p.23). Nessas áreas se desdobram, por entre os mapas da cidade legal, os novos lugares de liberdade, fora do controle do Estado, da polícia e ou de qualquer projeto de civilização.

² “Clodiversidad es un neologismo formado por el prefijo Clio (que simbólicamente identificamos con la historia) unido a la raíz diversitas (variedad).” Cf. SOBRINO SIMAL, Julián. Los paisajes históricos de la producción en Sevilla. Sevilla, Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico, 2010, p. 47.

³ “De Les Fusées (Os Foguetes), de Baudelaire: “O homem está sempre... em estado selvagem! O que são os perigos da floresta e da pradaria comparados aos choques e conflitos diários do mundo civilizado? Enlace sua vítima no bulevar ou respasse sua presa em florestas desconhecidas, não é ele o mais perfeito predador?” Cf. BENJAMIN, Walter. Obras Escolhidas III. Charles Baudelaire um Lírico do Auge do Capitalismo. São Paulo, Brasiliense, 1989, p. 220.

Figura 06: Cartograma das ruínas do Estaleiro Arataka, Ilha de Santa Catarina, Brasil.



Fonte: acervo do autor, 2023.

Onde e quando existe o mundo da criatividade não mediada? Se ela pode existir, ele existe, mas talvez apenas como um tipo de realidade paralela que até agora não podemos perceber. Onde poderíamos encontrar as sementes – ervas daninhas brotando entre as rachaduras das nossas calçadas – desse outro mundo para o nosso mundo? (BEY, 1991, p. 29).

A despeito dessa ideia, que no senso comum pode ser lida pela insegurança, acreditamos que, justamente nesse ambiente instável, é que podem surgir significados outros e as possibilidades de revolução para essa paisagem pós-industrial, mais aptos a agasalhar a inovação e os novos modos de uso e apropriação dessas antigas edificações, diante da ponte renovada. Isto porque, elas condensam várias camadas de tempo de um projeto de progresso econômico, mas, também, da sua falência. Assim, o estaleiro deve ser entendido como lupa para enxergar uma estratigrafia da cultura urbana da enseada da Arataka, ao longo do último século.

Nessa dimensão, uma leitura acurada concebida em nome do conceito de cliodiversidad é capaz de vislumbrar os traços do passado fabril e os laços que as ruínas mantêm com o mundo da rua, dada a sua transformação em uma fábrica subjetiva de libertinagem. Um laboratório para a livre criação. Portanto, atualmente, acima de qualquer outro valor, a existência dessas ruínas na malha urbana de Florianópolis, se relaciona com a importância histórica do seu lugar político na cidade. Sua permanência alerta para os rumos da humanidade, tendo em vista o mundo que nos rodeia, cada vez

mais fabricado para o consumo visual e mediado, em grande parte, pelos interesses do capital, a despeito das mazelas da sociedade.

5 A Chance

Independente do juízo de valor sobre o patrimônio histórico e industrial ainda existente nessas paisagens estudadas, a figura do menino se equilibrando nos restos do Arenal e do homem que se esconde nas ruínas do Arataca, revelam algo do estágio infantil e, respectivamente, do estado selvagem, concernente aos seres humanos que habitam as cidades. Ambas as interpretações das paisagens pós-industriais que apontamos aqui têm os seus valores patrimoniais ligados ao modo de explicitação dessas ocupações humanas, pelas lentes da nossa experiência nos espaços. De tal sorte, não excluem outras, diante do relevo daquelas que encontramos, mediante o propósito de busca por um caráter eminentemente humano, capaz de construir uma leitura e interpretação da história, por meio das camadas de tempo sobrepostas, em um diálogo transversal.

Entretanto, queremos acrescentar que, em nossa investigação, o menino encarna uma promessa de indeterminação dos espaços; enquanto o homem: extravasa desejos para outro promontório, àquele no qual a liberdade dos lugares pode vir à tona. Diante dessa combinação singular, vamos exercitando a nossa resiliência, mediante as agruras das cidades, na esperança de mudanças em favor de um caminhar em busca da clivdiversidad. De maneira diacrônica, tentamos demonstrar nas formas de ocupação humana, as transformações ao longo do tempo, tanto no Arenal, quanto na Arataca. Singularidades desveladas pelos mecanismos propostos aqui. Ideias que podem ser úteis para informar meios de resistência aos modelos de reabilitação do patrimônio industrial que nos são impostos, dando a chance para um projeto alternativo, criativo e aberto à invenção. Esperamos, assim, poder melhor acolher a diversidade e a reescrita de uma nova história para o futuro das paisagens pós-industriais.

Referências Bibliográficas

BACHELARD, Gaston. **A Poética do Espaço**. São Paulo: Abril Cultural, 1978.

BAUDRILLARD, Jean. **Simulacros e Simulações**. Lisboa, Relógio d'água, 1991.

BENJAMIN, Walter. **Obras Escolhidas I: Magia e técnica, arte e política. Ensaio sobre literatura e história da cultura**. São Paulo: Brasiliense, 1987.

BENJAMIN, Walter. **Obras Escolhidas III. Charles Baudelaire um Lírico do Auge do Capitalismo**. São Paulo: Brasiliense, 1989.

BERGER, John. **Modos de ver**. Rio de Janeiro: Rocco, 1999.

BEY, Hakim. **TAZ: Zona Autônoma Temporária, Anarquia Ontológica Terrorismo Poético. Sabotagem**, 1991.

BONALD, José Manuel Caballero. **Sevilla en tiempos de Cervantes**. Sevilla: Editorial Planeta, 1991.

BRUNO, Giuliana. **Atlas of Emotion. Journeys in Art, Architecture and Film**. New York: Verso, 2002.

CARERI, Francesco. **Walkscapes: o caminhar como prática estética**. São Paulo: Gustavo Gili, 2013.

COELHO, Mário Cesar. Ruínas Urbanas. **Esboços**, no. 4, jun./dez., p. 39-45, 1996.

FIORIN, Evandro. **Caminhar como estrangeiro em terras de descobrimentos**. Tupã-São Paulo: Anap, 2020. Disponível em: <<https://www.estantedaanap.org/product-page/caminhar-como-estrangeiro-em-terras-de-descobrimientos>>. Acesso em: 26 de Junho de 2023.

FIORIN, Evandro. Florianópolis: under the bridge, over the hill and on the wall: among graffiti and marginal places. **Oculum Ensaios**, [S. l.], v. 18, p. 1–20, 2021. Disponível em: <https://periodicos.puc-campinas.edu.br/oculum/article/view/4807>. Acesso em: 26 de Junho de 2023.

FIORIN, Evandro; GONÇALVES, Arthur Fracaro. Trans-Cidade. In: FIORIN, Evandro. et. al. **A Cidade Inacabada**. Tupã-São Paulo, Florianópolis-Santa Catarina: Editora ANAP/ Arquitetura e Urbanismo UFSC Publicações, 2021, pp. 158-181. Disponível em: <<https://repositorio.ufsc.br/handle/123456789/242047>>. Acesso em: 13 de Agosto de 2023.

FRANCISCO, Arlete Maria; FIORIN, Evandro. **Metodologias de Projeto e Ferramentas de Pesquisa, Ensino-Aprendizagem em Arquitetura e Urbanismo: As Experiências de São Paulo-Sevilha**. São Paulo: Cultura Acadêmica, 2016. Disponível em: <https://www.culturaacademica.com.br/catalogo/metodologias-de-projeto-e-ferramentas-de-pesquisa-ensino-aprendizagem-em-arquitetura-e-urbanismo-as-experiencias-de-sao-paulo-sevilha/> Acesso em: 15 de Março de 2023.

FREITAS, Djonathan; FIORIN, Evandro. A Ruína como Resistência em Florianópolis. **Pixo**, v. 07, no. 24, p. 249-261, 2023. Disponível em: <https://revistas.ufpel.edu.br/index.php/pixo/article/view/3960/5164> Acesso em: 26 de Junho de 2023.

LYOTARD, Jean-François. **O Inumano**. Considerações sobre o tempo. Lisboa: Editorial Estampa, 1989.

NIETZSCHE, Friedrich. **Humano, Demasiado Humano**. Um livro para espíritos livres. Vol. II. São Paulo: Cia das Letras, 2008.

PASSOS, Eduardo; KASTRUP, Virgínia; ESCÓSSIA, Liliana. **Pistas do Método da Cartografia: Pesquisa-Intervenção e produção de subjetividade**. Porto Alegre: Sulina, 2009.

REIS, Sara Regina Poyares dos. **Carl Hoepcke: a marca de um pioneiro**. Florianópolis: Insular, 1999.

SIMAL, Vicente Julian Sobrino; MICHELON, Francisca Ferreira; LÓPEZ, Enrique Larive; NUNES, João Fernando Igansi; FIORIN, Evandro. (orgs.). **Nuestro Norte és el Sur: Revisiones Patrimoniales**. Bauru-São Paulo, Sevilla: UNESP / Asociación de Património Industrial de Andalucía Fabricando El Sur, 2023. Disponível em: <<http://hdl.handle.net/11449/250545>>. Acesso em: 31 de Agosto de 2023.

SOBRINO SIMAL, Julián. **Las fábricas del sur**. Espacio, memoria y lugar, en Patrimonio Industrial de Andalucía. Portfolio Fotográfico. Sevilla: Consejería de Obras Públicas y Transportes, 2006.

SOBRINO SIMAL, Julián. **Los paisajes históricos de la producción en Sevilla**. Sevilla: Instituto Andaluz del Património Histórico, 2010.

TORIBIO, José Maria Fera. **Sevilla**. Historia de su forma urbana. Sevilla: Editorial Universidad de Sevilla, 2021.

VAZQUEZ CONSUEGRA, Guillermo. Proyecto Centro Cultural Atarazanas. **VazquezConsuegra.com**. Disponível em: <<https://www.vazquezconsuegra.com/centro-cultural-atarazanas/>>. Access 26 de Junho de 2023.

VEIGA, Eliane. **Transporte Coletivo em Florianópolis: origens e destinos de uma cidade à beira-mar**. Florianópolis: Insular, 2004.

VEIGA, Eliane Veras da. **Florianópolis: memória urbana**. Florianópolis: Fundação Franklin Cascaes, 2010.

VELAZQUEZ, Manuel Rus; NUÑEZ Víctor M. Galera. **Guadalquivires**. Sevilla: Confederación Hidrográfica del Guadalquivir, 1977.